

Skapat av
Pöldma, Margus FÄtr
Ärendenummer
[Ärendenummer]

Dokumentdatum
2022-01-19

Uppdragsbeskrivning – Utredning av Nordöleden

Sammanfattning av uppdraget

Trafikverket avser att initiera en fördjupad förstudie med avsikt att ge underlag till inriktningsbeslut för långsiktiga och hållbara åtgärder på Nordöleden. Uppdraget ska utmytna i en fallande rangordning av fyra definierade tillvägagångsalternativ. Rangordningen ska baseras på en sammanvägning av kriterier för ekonomi, säkerhet, hållbarhet och långsiktighet.

Bakgrund

Nordöleden är samlingsnamn för de tre färjeleder i Västra Götalandsregionen som utgår från Burö på norra Öckerö till öarna Hyppeln, Källö-Knippla och Rörö. Nordöledens karaktär är därmed unik inom rederiet och skiljer sig från rederiets övriga leder. Nordöleden är även en av Trafikverkets två statliga färjeleder som inte sammanbinder statlig väg utan trafikeras inom det kommunala vägnätet med statlig status och är därmed avgiftsfri. Nordöleden övergick i kraft av ett regeringsbeslut från kommunal drift till statlig drift den 1 september 2000.



Figur 1. Nordöleden förbinder Öckerö kommuns nordliga öar med kommuncentrum och för vidare förbindelse till centrala Göteborg via Hönöleden och Hjuviksvägen (väg 155). Färje-rederiet förbinder även Björkö med fastlandet. Övrig matartrafik mellan Öckerö, Björkö, Kalvsund och Grötö ombesörjs av det kommunala rederiet. Avstånd från Burö till Källö-Knippla är 1 km (7 minuters gångtid), till Hyppeln 2,4 km (12 minuters gångtid) och till Rörö 3,5 km (16 minuters gångtid).

Trafikupplägget på Nordöleden jämfört med liknande trafikområden i Sverige, som exempelvis Göteborgs och Stockholms skärgårdar, skiljer sig markant genom att trafiken upprätthålls med enbart vägfärjor istället för med passagerarfartyg och separata gods-



Skapat av
Pöldma, Margus FÄtr

Dokumentdatum
2022-01-19

färjor. Den sistnämnda lösningen tillämpas i samtliga övriga kommuner med offentligt finansierad båttrafik, inklusive Öckerö, där kommunerna är trafikhuvudmän. Därmed avviker Nordöleden från Trafikverkets övriga färjeleder eftersom förutsättningarna utgörs av renodlad skärgårdstrafik och inte är någon sammanbindning av det statliga vägnätet.

Utöver att leden innehåller tre olika destinationer finns ytterligare ett antal faktorer som skiljer sig från Färjerederiets övriga trafik. Ledens fem färjelägen har specialanpassade flytlägen som inte kan nyttjas av rederiets övriga fartyg. Därmed har även färjorna specialanpassade ramper som inte kan nyttjas på någon av rederiets övriga leder.

Uppgifter om färjelägen på Nordöleden i BatMan

Anläggningsnummer Nordöleden 14-1736

14-1736-1	Burö ordinarie färjeläge
14-1736-2	Burö reservläge
14-1736-3	Burö uppläggningsplats
14-1736-4	Källö-Knippla
14-1736-5	Hyppeln
14-1736-6	Rörö

Färjorna är speciellt utformade för dessa leder och passar inte in någon annanstans. Färjornas ändskepp är specialutformade för att passa i flytande och kilformade pontonlägen som med precision styr in färjan till läget. I ändskeppen finns en enklare ramp som läggs ut över pontonen och körbanan utgörs av en längre ramp på pontonen som läggs på färjans däck. Dessutom innefattar leder fler destinationer från att normalt innefatta en.

Trafiken upprätthålls idag med färjorna Ulrika och Linda, byggda 1978 respektive 1979 som konverterades inför övertagandet med specialanpassade ramper och passagerarsalonger. Vid övertagandet införlivades tre färjor i flottan varav två försåldes och Nordö III behölls som reservfärja. Nordö III, byggd 1980, saknar akterramp varför godset behöver backas antingen av eller på. Detta leder till längre lastnings- och lossningstider samt påverkar säkerheten. Denna färja skall normalt gå som reservfärja men används relativt frekvent.

Nordöledens trefiliga färjor Ulrika och Linda har för smala filer för de fordon som transporteras vilket innebär att filerna ofta gränslas och att kapaciteten därmed i praktiken endast är två tredjedelar av den nominella på 2 x 17 personbilar.

Uppgifter om befintliga färjor

LINDA, SMQR

Längd: (löa) 40,7m

Bredd: (extrem) 9,15m

Djupgående: f.n. 3,15m (varierande med olika propelleraggregat)

Fart: 8 knop

Antal passagerare: 198

[Titel]



Skapat av
Pöldma, Margus FÄtr

Dokumentdatum
2022-01-19

Antal bilar: 17

ULRIKA, SGEV

Längd: (löa) 40,7m
Bredd: (extrem) 9,13m
Djupgående: f.n. 3,21m (varierande med olika propelleraggregat)
Fart: 9 knop
Antal passagerare: 198
Antal bilar: 17

NORDÖ III, SIJE

Längd: (löa) 30,5m
Bredd: (extrem) 8,68m
Djupgående: 3,02m
Fart: 11 knop
Antal passagerare: 198
Antal bilar: 10

Problemställning

- Öckerö kommun exploaterar Nordöarna och det förekommer nybyggnation trots att kapaciteten är tillräcklig med dagens befintliga färjor.
- Boende på Nordöarna begär ökad service ut till öarna då man inte tycker att man idag kan bo och pendla på ett acceptabelt sätt.
- Tidsödande lastnings- och lossningsoperationer förekommer då leden har tre destinationer där fritids-, pendlings- och nyttotrafik kombineras. Viss transfertrafik förekommer. I kombination med en gles turlista innebär det att resenärer kan få vänta upp till en halv dag för transport.
- Anläggningen i form av färjor och färjelägen är föråldrad.
- Trängsel på däck har medfört att färjorna Ulrika och Linda kommer att målas om från trefiliga däck till tvåfiliga däck av säkerhetsskäl vilket medför en kapacitetsminskning.

Ett antal lösningsförslag (1, 2, 3 och 4) har diskuterats och Trafikverket söker svaren till respektive alternativs frågor för vägledning och beslutsunderlag för bästa framtida trafiklösning. Underlaget ska ta ställning till det mest ekonomiska och hållbaraste alternativet på medellång och lång sikt samt tydliggöra om åtgärderna är rimliga att genomföra. Tillförlitlighet, tillgänglighet och säkerhet ska likaså värderas. Kombinationer av de presenterade förslagen eller ytterligare alternativ kan och ska också beaktas. Uppdraget ska resultera i en rangordning av de utredda förslagen.

Alternativ som ska utredas och presenteras

1) Fortsatt trafik enligt dagens modell

I detta alternativ vidtas inga åtgärder, d.v.s. trafiken fortlöper med två bilfärjor (Linda/Ulrika) men med reducerad kapacitet i form av en borttagen fil per färja. Alternativet kan innehålla ett merutnyttjande av dessa färjor men vid haverier

[Titel]



Skapat av
Pöldma, Margus FÄtr

Dokumentdatum
2022-01-19

och planerade dockningar utgör Nordö III enda möjlighet till reservtonnage. I övrigt sker endast löpande underhåll och inga ytterligare investeringar.

Frågeställning för detta alternativ

Är detta ett hållbart alternativ med hänsyn till säkerhet, tillgänglighet och långsiktighet?

2) Kombination av passagerarbåt och gods färja

Bedriva färjedrift med ett eller två passagerarfartyg så som en GC väg och en vägfärja för godstransporter och enstaka privatfordon. Kostnaderna för passagerarbåtstrafik förutsätts vara lägre jämfört med en renodlad bilfärjetrafik eftersom samma passagerarkapacitetsutbud kan uppnås med ett fartyg istället för två då resetiderna torde halveras. Även drift- och underhållskostnaderna är lägre för passagerarfartyg. Här behöver dock göras en analys om brytpunkt hur mycket trafik som kan köras med passagerarfärjan kontra vägfärja. Räcker det med en passagerarbåt? Hur många vägfärjor behöver vi ha?

Under perioder på dygnet med lågintensiv trafikbelastning kan trafiken möjligen utföras med ett mindre passagerarfartyg för maximalt 30 passagerare vilket kan framföras med enmansbesättning vilket då även reducerar personalkostnaderna. Vid högintensiv trafikbelastning kan det mindre fartyget utföra kompletterande trafik vilket medför en ökad kapacitet och servicegrad till lägre personal- och driftkostnader.

En merkostnad för anläggande av passagerarfartygens kajer tillkommer liksom arrangemang för en utökad pendelparkering på Burö. Öckerö Kommun har uttryckt en positiv syn på ett sådant upplägg och möjligen kan kommunen anlägga en pendelarkering på Burö i form av en pråm.

Frågeställningar för detta alternativ

- 1) Finns lämpliga kajer på Burö, Hyppeln, Rörö och Källö-Knippla?
Om inte, finns lämpliga platser att anlägga enklare kajer?
- 2) Behöver kajerna utgöras av flytande pontonlägen med anledning av vattennivåvariationerna eller kan dessa hanteras med en landgång ombord?
- 3) Vilket tonnagebehov föreligger i antal och typ av passagerarbåtar och gods färjor?
- 4) Vilken kapacitet behöver pendelparkeringen ha?
- 5) Vilken driftkostnad innebär detta alternativ i förhållande till dagens trafikupplägg?
- 6) Om alternativet innebär en lägre kostnad jämfört med dagens trafikupplägg, vilken ökad servicenivå är då möjlig och behövs fler trafikbryggor på öarna om inte möjligheten till biltransport kvarstår?



Skapat av
Pöldma, Margus FÄtr

Dokumentdatum
2022-01-19

3) Uppgradering av befintligt trafiksystem

I samband med att kapaciteten reduceras på två färjor är en möjlig åtgärd att ersätta befintliga färjor med en eller två stycken trefiliga färjor (Aspö III och Aspö II) för att möta kapacitetsbortfallet. Detta alternativ innefattar ett antal möjligheter;

- Daglig trafik med två färjor (tre filer + två filer) med en tvåfilig färja i reserv.
- Daglig trafik med tre färjor (tre filer + 2 ggr två filer) med en två/tre-filig färja i reserv.

ASPÖ II, SLEY

Längd: (löa) 41,0m
Bredd: (extrem) 11,42m
Djupgående: 3,10m
Fart: 10 knop
Antal passagerare: 198
Antal bilar: 22

ASPÖ III, SHIW

Längd: (löa) 50,02m
Bredd: (extrem) 11,70m
Djupgående: 2,65m
Fart: 9 knop
Antal passagerare: 198
Antal bilar: 30

Frågeställningar för detta alternativ

- 1) Vilka åtgärder behöver vidtas för att bredda färjelägena och till vilken kostnad?
- 2) Vilka möjligheter finns att trafikera med färjor där bredden på ändskepp varierar, d.v.s. kan en smalare färja trafikera ett färjeläge som anpassats för bredare färjor?
- 3) Västra färjeläget på Burö är svårt att bredda. Om detta inte går, är det då möjligt att endast bredare färjor trafikerar det östra färjeläget och smalare färjor det västra? En förutsättning är att föregående fråga går att lösa.
- 4) De kilformade färjelägena är en förutsättning för att hålla färjan på plats vid sjöhävning. Detta försvårar samtidigt tilläggning med färja som avviker från standardbredden. Finns det alternativa lösningar till en säker dockning vid färjeläget?



Skapat av
Pöldma, Margus FÄtr

Dokumentdatum
2022-01-19

- 5) Vilka åtgärder i ändskeppen behöver vidtas på Ulrika/Linda/Aspö III för att passa den bredaste färjan och till vilken kostnad?

4) Nyinvestering i befintligt trafiksystem

Alternativet innebär att dagens trafiksystem bibehålls på lång sikt vilket förutsätter en nyinvestering av 3 nya färjor med kapacitet motsvarande Aspö III samt en uppgradering av Aspö III som reservfärja. Vidare behöver samtliga 5 färjelägen uppgraderas för de nya färjorna samt kajplats för reservfärjan anordnas.

Frågeställningar för detta alternativ

- 1) Är det möjligt att med större tonnage bedriva färjan med endast två ordinarie färjor och en reservfärja förutsatt att andrafärjan merutnyttjas?
- 2) Vilken kostnad kan beräknas för två nybyggen, uppgradering av reservfärjan samt anpassning av samtliga färjelägen?