

Ärendenummer	Dokumentdatum	Version
TRV 2017/42115	2018-04-11	1.0

Namn: ÅVS Farled 237 Ystad hamn

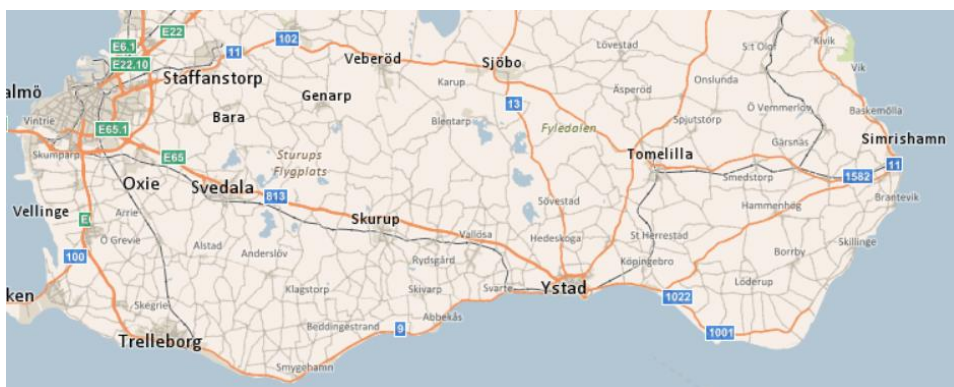
1. BAKGRUND OCH SYFTE

Ystad hamn Logistik AB (fortsatt benämmt Ystad hamn) som ägs av Ystad kommun och är Sveriges tredje största färjepassagerarhamn med daglig trafik till Bornholm och Polen. 2015 hanterade hamnen drygt tre miljoner ton gods (Källa: Sveriges Hamnar, Eurostat) och drygt 1,9 miljoner passagerare.

Ystad hamn befinner sig i ett expansivt skede där en fysisk utbyggnad av hamnen är planerad och nödvändig för att möta den ökade efterfrågan på fartygsanlöp. I Ystad hamns planer ingår att utöka kapaciteten för att kunna ta emot fartygsanlöp för större fartyg än idag.

I ett läge när Ystad hamn ökar kapaciteten inne i hamnområdet, så krävs även att den allmänna farleden 237 justeras till sin utformning.

Syftet med denna ÅVS är att tillsammans med Ystad hamn och Sjöfartsverket utreda åtgärder i den allmänna farleden 237 för att öka säkerheten och kapaciteten i farleden. Inom ramen för ÅVSen ska även en samlad effektbedömning och förslag till finansiering tas fram. ÅVSen utgör ett underlag för att Sjöfartsverket ska kunna gå vidare i sin förberedande process med en farledsutredning.



Figur 1 Geografisk vy, Ystad

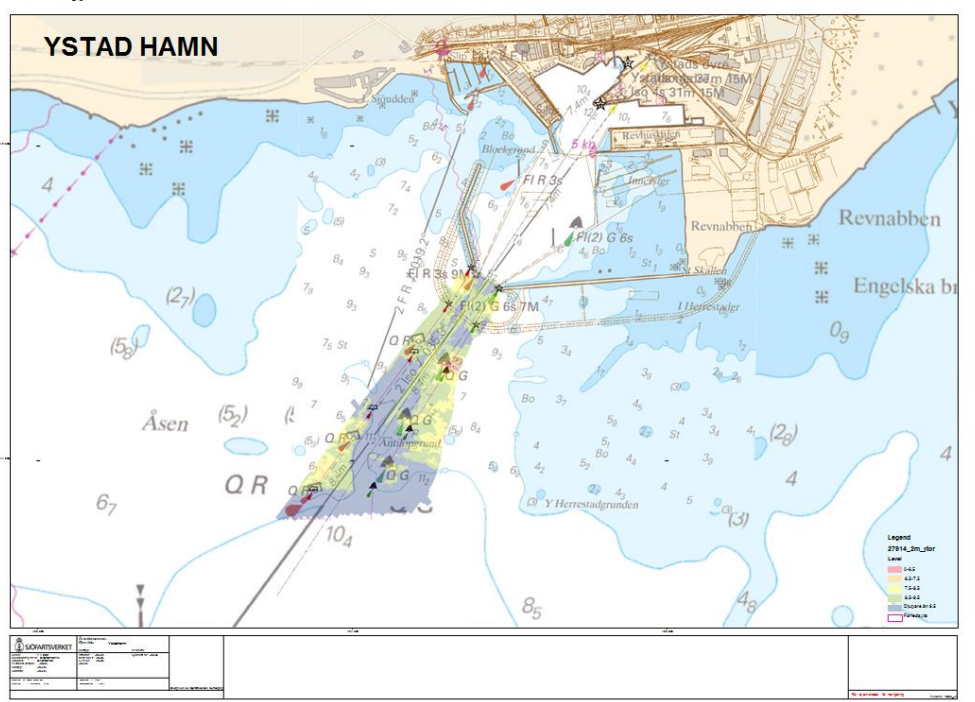


Figur 2 Ystad hamn

Ärendenummer	Dokumentdatum	Version
TRV 2017/42115	2018-04-11	1.0

2. FÖRSLAG TILL AVGRÄNSNINGAR

Den nautiska avgränsningen är den allmänna farleden 237 från hamngräns och ca 1200 meter i sydlig riktning vilket omfattar ett ca 60 000 m² stort område.



Figur 3 Allmänna farleden 237

3. PRECISERING AV PROBLEMBILD

Dagens farled medger passager för fartyg med dimensionerna ca 170 meter lång och 8,4 meter djup, motsvarande en maxstorlek på ca 30 000 GT. Farleden uppfyller idag inte kraven enligt PIANCs¹ och Transportstyrelsens säkerhetsrekommendationer och med ännu större fartyg i farleden skulle sjösäkerhetsnivån hamna på en oacceptabelt låg nivå utifrån att farleden blir för smal och grund. Den yttersta konsekvensen är att fartyg går på grund med skador på person och egendom som följd.

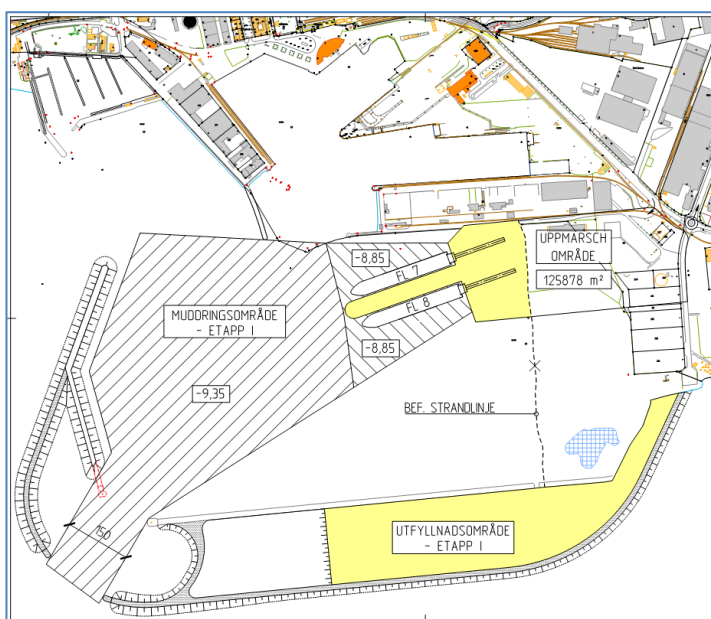
4. KOMMANDE UTVECKLING

Ystad Hamn avser utveckla hamnen med att uppföra två nya färjelägen i den yttre hamnbassängen innanför de befintliga yttre vågbrytarna. Utvecklingen av hamnen föranleds dels av att Ystads kommun avser att frigöra ytor för stadsutveckling enligt föreliggande FÖP, dels av att hamnen behöver nya färjelägen som kan ta emot de större fartyg som framöver kommer att trafikera hamnen. De nya fartygens längd förväntas vara ca 230 m jämfört med de fartyg som idag trafikerar hamnen, vilka har en längd av ca 170 m. Det större djupgåendet hos de nyare fartygen, medför att befintlig yttre

¹ PIANC – World Association for Waterborne Transport Infrastructure

Ärendenummer	Dokumentdatum	Version
TRV 2017/42115	2018-04-11	1.0

hamnbassäng måste fördjupas. Utvecklingen av hamnen omfattar byggnation av två stycken nya färjelägen, samt muddring (ca 850000 m³) i den yttre hamnbassängen för ny vändcirkel och för de nya färjelägena. En ny yttre vågbrytare kommer att anläggas ca 200 m söder om den befintliga. Utrymmet mellan ny och befintlig vågbrytare fylls ut med muddermassorna och skapar ny mark för framtida hamn- och industriändamål. Den totala arean av det utfyllda området mellan ny och befintlig vågbrytare i öster, uppgår till ca 195000 m². Utfyllnadsarealen i detta skede uppgår till ca 140.000m². Del av ny pir och nya uppmarschområde strax öster om blivande FL 7 och FL 8, skapas genom utfyllnad. Utflyttningen av hamninloppet ökar angörande fartygs stoppsträcka, vilket även inverkar positivt på manöverutrymmet och säkerheten för fartygen. Hamninloppet kommer att breddas till 150 m.



Figur 4 Ystad hamns utbyggnadsplaner

5. YTTERLIGARE BRISTER & BEHOV

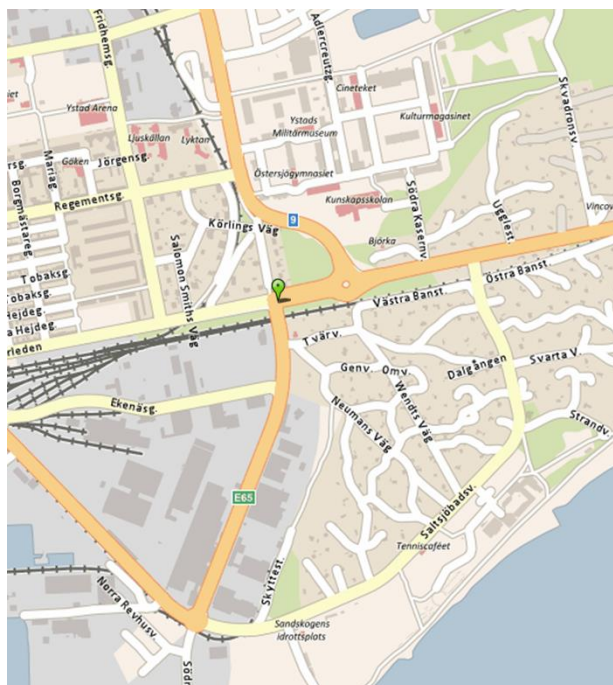
I dialogen mellan Trafikverket, Ystad hamn och Ystad kommun har det sedan tidigare förts diskussioner kring framkomlighetsbrister på främst Dragongatan och för vilken det genomförts en tidigare ÅVS (TRV 2014/34027).

De brister som diskuterats i denna ÅVS är främst låg framkomlighet på delar av vägnätet för trafik på väg till/från hamnen i samband med färjeankomst och avgångar. Identifierade punkter är plankorsningen mellan järnvägen och Södra Dragongatan (Fina Korset) samt cirkulationsplatsen där Österleden möter Dragongatan.

Plankorsningspunkten orsakar stopp för fordonstrafiken i samband med tågpassager. När detta sker samtidigt som en färjeankomst bildas långa köer vilket påverkar lossningen av färjan. Det händer att lastbilar blir stående på färjan utan att kunna köra av på grund av köerna. I aktuella tidtabeller är det sex färjeankomster som identifierats krocka med fällda bommar. Köerna som uppstår följer sedan trafikströmmen genom Ystad och påverkar även andra trafikanter i staden. Motsvarande ansträngande

Ärendenummer	Dokumentdatum	Version
TRV 2017/42115	2018-04-11	1.0

situation uppkommer inte vid färjeavgångarna, då fordonstrafik då är mer utspridd jämfört med vid färjeankomsterna.



Figur 5. Plankorsning/Fina Korset

6. MÅL

Tillsammans har Trafikverket, Sjöfartsverket, Ystad Kommun och Ystad hamn enats om en målbild för farleden samt vägområdet till E65, Dragongatans sträckning från Militärvägen i norr till och inklusive cirkulationsplatsen där Österleden och väg 9 möts, samt Fina korset (väg och järnväg), Södra Dragongatan, Ekenäsgatan och Bornholmsgatan.

- Den allmänna farleden 237 ska ha samma kapacitet som hamnen att ta emot större fartyg, samt att uppfylla PIANC och Transportstyrelsens rekommendationer avseende sjösäkerhet.
- Inom vägavgränsningsområdet ska framkomligheten förbättras och vara förutsägbart i samband med färjeanlop och avgångar utifrån dagens och prognosticerade framtida fordonsvolymer. Framkomligheten får dock inte ske på bekostnad av trafiksäkerhet. Dragongatans barriäreffekt ska minimeras.

Ärendenummer TRV 2017/42115	Dokumentdatum 2018-04-11	Version 1.0
--------------------------------	-----------------------------	----------------

[Pröva tänkbara lösningar]

Farleden

Åtgärd	Steg enligt fyrstegsprincipen	Uppskattad kostnad	Måluppfyllelse (Hög/Medel/Låg)	Gå vidare (Ja/Nej)
Muddring och breddning av farleden	3	15 Mkr	Hög	Ja

Kommentarer: I alternativgenereringen av lösningar enligt fyrstegsprincipen kring farleden är bedömningen av Sjöfartsverket att det inte finns relevanta alternativ.

Vägområdet

Åtgärd	Steg enligt fyrstegsprincipen	Uppskattad kostnad	Måluppfyllelse (Hög/Medel/Låg)	Gå vidare (Ja/Nej)
Fina korset (Österleden/Dragongatan)				
Fri höger	3		Behöver utredas	Ja
Tvingande höger	3		Behöver utredas	Ja
Signalprioritering högersvängande	2		Behöver utredas	Ja
Tillåta vänstersväng i båda körfälten (Österleden) mot Dragongatan	2		Behöver utredas	Ja
Gör Österleden – Södra Dragongatan till svängande huvudled	2		Behöver utredas	Ja
Södra Dragongatan, Ekenäsgatan, Bornholmvägen				
Breddade gator – ökad kapacitet	3		Behöver utredas	Ja
Se över bomfällningstider	2		Behöver utredas	Ja
Sträckan cpl mot Militärvägen				
Planskild gångpassage	3		Behöver utredas	Ja

Kommentarer: I ÄVSen konstaterar Trafikverket, Ystad Kommun och Ystad hamn att ovanstående åtgärdsförslag är intressanta, men inom ramen för denna ÄVS finns inte möjligheten att utreda och effektbedöma alla förslag.

Ärendenummer TRV 2017/42115	Dokumentdatum 2018-04-11	Version 1.0
--------------------------------	-----------------------------	----------------

Effektbedömning av åtgärden ”Muddring och breddning av farleden”

För att bedöma nyttan av muddring och breddning av farleden in mot Ystad hamn har en samlad effektbedömning (SEB) tagits fram. Den samlade effektbedömningen är ett beslutsunderlag med syfte att utgöra ett stöd för planering, beslut och uppföljning där beskrivs åtgärdens effekter ur tre oviktade beslutsperspektiv:

- Samhällsekonomisk analys: effekter som värderats monetärt och effekt som bedömts
- Transportpolitisk målanalys: hur påverkas de transportpolitiska målen
- Fördelningsanalys: hur fördelar sig nyttorna på olika grupper

I arbetet med den samlade effektbedömningen har konsulter tagit fram den samhällsekonomiska kalkylen och utkast på bedömningar. Tillsammans med konsulterna har Sjöfartsverket och Trafikverket bedömt de effekter som inte värderats monetärt, uppfyllanden av de transportpolitiska målen samt hur nyttorna fördelar sig för olika grupper. Ystad hamn har bidraget med expertkunskap. Materialet har kvalitetsgranskats och godkänts av Trafikverket.

Den samhällsekonomiska kalkylen omfattar effekterna av en utbyggd farled. Utbyggnad innebär att den maximala fartygsstorleken kan öka, från en maxstorlek på ca 30 000 GT (Gross Tonnage) till 50 000 GT. Kalkylen utgår från Trafikverkets basprognos (2016-04), där volymerna för Ystad hamn bedöms få en årlig tillväxttakt på 2,5 procent per år fram till 2040. Mellan 2040 och 2060 har tillväxttakten satts till 0 procent per år, detta dels för att information saknas och dels för att inte överdriva några godsvolymer (och därmed även effekter). Utredningsalternativet innebär att två nya, större färjor sätts i trafik och ersätter två befintliga färjor. Det skulle kunna bli så att de nya färjorna kanske främst ska komplettera, och inte ersätta, befintliga färjor. Det finns dock inte några beslut kring detta, så i kalkylen antas att de två befintliga färjorna ersätts med två nya, större färjor. Det här innebär en överkapacitet förhållande till de prognosticerade godsvolymerna. I jämförelsealternativet antas istället den prognosticerade efterfrågan mötas av fler färjor, vilka sätts i trafik allt eftersom.

De nyttor som uppstår i den samhällsekonomiska kalkylen uppkommer utifrån att större fartyg, per transporterat ton gods, är mer kostnadseffektiva att nyttja jämfört med mindre. De är även mer bränsleeffektiva per transporterat ton gods, vilket gör att utsläppen totalt sett minskar när samma mängd gods transporteras av färre, men större färjor jämfört med många mindre. De mindre fartygen, som redan idag har möjlighet att växlas upp till större fartyg, har antagits vara opåverkade då de redan har möjlighet idag att göra detta. Det är därför inte troligt att någon uppväxling kommer ske när farleden byggs ut heller. Farleden kommer även att uppfylla PIANCs och Transportstyrelsens säkerhetsrekommendationer, vilket den inte gör idag.

Sjöfartsverket har bedömt kostnaden för åtgärden 15 mkr i prisnivå 2017-04. I investeringskostnaderna inkluderas inte kostnaderna inne i hamnen. Dessa ska egentligen inkluderas då de investeringar som hamnen föreslår måste genomföras för att beräknade effekter ska kunna uppstå. Inkluderas hamnens investeringskostnader för UA förändras kalkylresultatet drastiskt och blir tydligt negativt. Orsaken är de omfattande investeringskostnader som krävs avseende de nya kajlägena. Samtidigt krävs även investeringar i JA för att kunna möta den efterfrågan som prognosticeras i basprognosen, en kostnad som också ska inkluderas i kalkylen. Enligt experter på Ystad hamn bedöms kostnaderna för nödvändiga åtgärder i JA respektive UA som jämförbara varför de i kalkylen har antagits ta ut varandra.

Ärendenummer TRV 2017/42115	Dokumentdatum 2018-04-11	Version 1.0
--------------------------------	-----------------------------	----------------

Åtgärden bidrar till att större fartyg än idag kan trafikera farleden vilket innebär ett mer kostnadseffektivt transportsystem. Den samhällsekonomiska kalkylen visar att åtgärden är samhällsekonomiskt effektiv med en nettonuvärdeskvot på 28,2. Det innebär att för varje investerad krona erhålls, utöver den investerade kronan, ytterligare 27 kronor och 22 öre tillbaka i olika nyttor. Vilket är en mycket hög nettonuvärdeskvot. Åtgärden bidrar till minskade utsläpp vilket gör att den bedöms som långsiktigt hållbar. Bottenlandskapet påverkas vid muddring. Identifierade icke prissatta effekter, exempelvis minskad störningskänslighet, bedöms sammantaget som positiva.

Den Samlade Effektbedömningen (SEB) som är granskad och godkänd finns som bilaga 1.

7. REKOMMENDERADE ÅTGÄRDER

	Åtgärd	Steg enligt fyrstegsprincipen	Ansvariga aktörer, genomförande	Förslag till finansiering	Kommentar (exempelvis tidsaspekt genomförande)
1	Muddring och breddning av farleden	3	Trafikverket/Sjöfartsverket. Trafikverket planerar för åtgärden 2019-2024. Sjöfartsverket påbörjar farledsutredning.	SINV	Samordningen med Ystad hamns åtgärder är av största vikt, för att bland annat hålla nere kostnader för muddringen. Kalkylen bygger på att samordning kan ske.
2	Trafikanalys/vägutredning av trafiken från och till hamnen, Ystad		Ystad Kommun, Ystad hamn och Trafikverket	Gemensam finansiering 50/50 mellan stat och kommun	Ystad kommun upphandlar konsult. Trafikverket och kommunen skriver ett avtal på 50/50 finansiering. Dialogen kring analysen/utredningens sker med Trafikverkets samhällsplanerare

Ärendenummer TRV 2017/42115	Dokumentdatum 2018-04-11	Version 1.0
--------------------------------	-----------------------------	----------------

8. ARBETSPROCCESSEN

Arbetsprocessen har baserats på ÅVS metodiken som finns beskriven i handledning 2015:171

(Åtgärdsvalsstudier – nytt steg i planering av transportlösningar).



Processen består av ovanstående faser och genomförts både genom fysiska möte och Skypeavstämningar med berörda aktörer.

Nedan följer några milstolpar i processen.

2017

- I augusti genomfördes ett första uppstartsmöte för ÅVSen. Vid det tillfället deltog förutom Trafikverket, Sjöfartsverket, Ystad kommun och Ystad hamn också ett par av de rederier (Unity Line och PolFerries) som har Ystad hamn som destination. Även den av Trafikverket upphandlad konsult, M4 Traffic deltog.
- I oktober genomfördes ett möte kring brister i väganslutningar till/från hamnen med Trafikverket, Ystad kommun och Ystad hamn. Vid detta tillfälle fastställdes även ÅVSens målformuleringar.
- I november genomfördes ett SEB bedömningsmöte med Sjöfartsverket och Ystad hamn för farleden.
- I december togs beslut att vägbristerna ska utredas i en trafikanalys som slutförs under våren 2018 och hanteras separat från ÅVSen för farleden.
- I december skickades SEBen in för granskning.

2018

- I mars var SEBen granskad och godkänd efter justeringar av M4 Traffic.
- I april avslutades ÅVSen.

Ärendenummer TRV 2017/42115	Dokumentdatum 2018-04-11	Version 1.0
---------------------------------------	------------------------------------	-----------------------

I processen har det skett löpande avstämningar genom mejlkontakter och samtal med berörda parter.

Mickael Holgersson – Chef Infrastruktur, Ystad Hamn
Emma Holgersson - Trafikplanerare, Ystad Kommun

Johan Wahlström – Nautisk handläggare, Sjöfartsverket
Johan Ericsson – Infrastruktursamordnare, Sjöfartsverket

Mattias Holmqvist – Utredningsledare, Planering, Trafikverket
Christina Ripa - Trafikanalytiker, Planering, Trafikverket
Jack Bårström – Samhällsplanerare, Planering, Trafikverket
Lina Wells – Åtgärdssamordnare för hamnar och farleder, Planering, Trafikverket

Bilagor:

1. Samlad Effektbedömning (SEB)
2. ArbetsPM Fartygskalkyl

Namn

Godkänd rapport (TG5), Datum

Mattias Holmqvist
Utredningsledare

Tanja Jevtic
Enhetschef Utredning