

## Protokoll fört vid enskild föredragning

Infrastrukturavdelningen  
Transportbyrån

Beslutande

Minister

Mika Nordberg

Föredragande

Teknisk inspektör

Magnus Eriksson

Justerat

Omedelbart

---

Ärende/Dnr/Exp.

Beslut

### Nr 55

El-linjär NB-124

**ÅLR 2017/9298**

#### Beslut

Beslöt att anta projektdirektiv ”El-linjär NB-124” daterat 2017-12-04. Projektdirektivet reglerar investeringsprojektet för nytt tonnage till linjen Prästö-Töftö.

#### Motivering

Landskapsförvaltningen tillämpar projektstyrning enligt PPS modellen där projektdirektivet är det viktigaste styrdokumentet näst efter budgeten för projektet.

#### Bakgrund

Landskapets tonnage är ålderstiget och kräver allt större underhållsresurser. Därför beslöt landskapsregeringen i budget, för landskapet Åland 2017, att föreslå ett nytt tonnage till linjen Prästö-Töftö med en kapacitet på minst 160 ton och elektrisk drift. Investeringen ska bättre kunna möta dagens behov för trafiken på färjelinjen och i enlighet med landskapets utvecklings- och hållbarhetsagenda minska CO<sub>2</sub>-utsläppen. Projektdirektivet finns i bilaga I217E39.

---

# Projektdirektiv

## **EI-Linfärja NB-124**

Direktivet är en överenskommelse mellan projektägare/beställare Ålands Landskapsregering och projektledare Magnus Eriksson om förutsättningarna för förberedelsearbetet.

**D.nr.2017/9298**

## 1 Bakgrund

Ålands landskapsregerings linfärjor är byggda mellan 1974 och 1993 och har en medelålder på 34 år och samtliga drivs med fossila bränslen (diesel). Fordonen som transporteras har blivit större och den största tillåtna vikten på fordon har ökat från 60 ton till 76 ton sedan den senaste linfärjan byggdes.

Färjan, f-123, som idag fungerar som ordinarie färja mellan Töftö och Prästö har en största lastkapacitet på 100 ton, 24 bilar (120 filmeter) och 100 passagerare. Enskilda fordons största vikt är 60 ton.

För att bättre kunna möta dagens behov har Ålands Landskapsregering upptagit medel under budgetmoment 975000 "fartygs- och färjeinvesteringar" för ett nytt tonnage till linjen Töftö-Prästö med en kapacitet på minst 160 ton och med elektrisk drift.

I Utvecklings- och hållbarhetsagenda för Åland, Slutrapport 1, har som mål satts att minska koldioxidutsläppen med 50-60% fram till 2030 (jämfört med 2005). Infrastrukturavdelningen har som mål att hälften av alla linfärjor skall vara eldrivna fram till 2030.

## 2 Effektmål

Förbättra kapaciteten på färjeförbindelsen mellan Vårdö och Prästö genom att:

- Minska väntetiden och köbildningen vid överfart för resenärer i samband med Hummelviksfärjans avgångar- och ankomster.
- Möjliggöra snabbare lastnings- och lossningstider för fordon och lätta trafiken för att kunna bibehålla de turlistor som varit på prov under 2017.
- Öka säkerheten för lätta trafiken som färdas med färjan.
- Minska framdriftskostnaderna för linfärjetrafiken mellan Vårdö och Prästö med 50% jämfört med 2016.
- Minska CO<sub>2</sub>-utsläppen med minst 80% för linfärjetrafiken mellan Vårdö och Prästö jämfört med 2016 års nivå.

## 3 Underlag

- Ålands Landskapsregerings budget 2017
- Utvecklings- och hållbarhetsagenda, nätverket Bärkraft.ax
- F-123 månadsrapporter 2016.

## 4 Kontaktpersoner

Projektchef Niklas Kalman, Byråchef Transportbyrån ÅLR  
Projektledare Magnus Eriksson, teknisk inspektör Transportbyrån ÅLR

Styrgrupp:

Infrastrukturminister Ålands Landskapsregering  
Byråchef transportbyrån Ålands Landskapsregering  
Byråchef vägnätsbyrån Ålands Landskapsregering  
Teknisk inspektör Magnus Eriksson (projektledare)

## 5 Krav och önskemål

- Färjans DWT skall vara minst 160 ton (payload).
- Filmeter ombord ska ökas med 70%, från 24 bilar till 40 bilar, jämfört med färja f-123.
- Bildäck ska vara uppdelat på fyra filer, varav en anpassad för tunga trafikens bredd.
- Bildäck ska anpassas för att största enskilda fordonsvikten ska vara 76 t, axeltryck 15 t och med tvåaxlad boggi 30 ton.
- Färjan ska vara eldriven. Som energibärare ska kabel från land eller ackumulatorer ombord användas.
- Som nödkraftkälla skall en dieselgenerator finnas ombord.
- Framdrivningen ska ske via linhjul på styrvajern.
- Krav på att färjan ska kunna ta sig fram för egen maskin utan vajer finns inte.
- Vid planering av färjeförarens styrplats skall stor vikt läggas på ergonomin och användarvänligheten.

Projektets målbild dimensioneras för Resultat/Tidpunkt/Kostnad enligt:

Prioritering

0,4

Resultat

0,3

Tidpunkt

0,3

Kostnad

## 6 Tid och resurser för förberedelserna

Förberedelserna klara, datum (BP3)	30.05.2018
Eventuella avstämningpunkter, datum (BP2)	30.03.2018
Budget för förberedelsearbetet	40 000 €
Personella resurser tillgängliga för förberedelsearbetet	Upphandlade tjänster

## 7 Finansiering

Projektet finansieras via Infarstrukturavdelningens investeringskonton:

- 975000 Fartygs- och färjeinvesteringar
- 976000 Infrastrukturinvesteringar