

Leif Kåsthag  
Planeringschef  
08-124 571 48  
leif.kasthag@ekero.se

Kommunstyrelsen

## Motionssvar - Ökat antal angöringsplatser för planerad pendelbåttrafik

Dnr KS14/308-533

### Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår Kommunfullmäktige besluta att motionen avslås.

### Sammanfattning av ärendet

Desirée Björk (Ö), Bernt Richloow (Ö) och Robert Oberascher (Ö) har i en motion föreslagit Kommunfullmäktige besluta:

- ”att Ekerö kommun tar upp diskussion med Trafikverket att utredning görs över möjligheten att redan vid starten av pendelbåttrafiken angöra Alvik”.

### Beslutsunderlag

Motionssvar Kommunledningskontoret, 2015-08-27

Protokollsutdrag Kommunstyrelsens arbetsutskott, 2015-01-20 § 21

Protokollsutdrag Kommunfullmäktige, 2014-12-16 § 169

Motion av Desirée Björk (Ö), Bernt Richloow (Ö) och Robert Oberascher (Ö),  
2014-12-10

### Ärendet

#### Översiktlig planering

Ekerö kommun har haft den tionde mest omfattande befolkningsutvecklingen i Sverige i relativa tal, under en fyrtioårsperiod - och den femte mest omfattande utvecklingen i Stockholms län, under stora delar av det senaste decenniet. Vi är för närvarande omkring 26 800 Ekeröbor och bedöms år 2030 vara omkring 35 000 invånare.

Ekerö kommun som är belägen i den snabbast växande regionen i riket, kommer även fortsatt att ta ett delansvar för bostadsbyggandet i länet, såväl som att gynna utveckling av näringsliv och kommersiell service.

Kommunhuvudorten Ekerö centrum är belägen nära Stockholm västerort (med avseende på kommunikationer till lands) - och nära regioncentrum (med avseende på kommunikationer till sjöss).

Framtida utbyggnad av bostäder planeras, med stöd av *översiktsplan för Ekerö kommun 2005*, huvudsakligen komma till stånd inom det mer centralt lokaliserade och sammanhållna tätortsbandet - det vill säga Ekerö centrum, Träkvista, Svanhagen/Söderberga samt Stenhamra/Sjöhäll.

Inom tätortsbandet kan bättre förutsättningar erbjudas beträffande lokalisering av nya arbetsplatser, centrumnära kommersiell såväl som social service (förskolor, skolor, vård och omsorg), men även förbättrad transportinfrastruktur och kollektivtrafik - till lands, såväl som till sjöss.

Utöver bostadstillskott i ovan nämnda områden, möjliggörs i den översiktliga planeringen även etableringar i lokala centra och övriga serviceorter, såsom Kungsberga, Drottningholm, Sundby, Munsö Söderby, Munsö kyrkby, Stenby samt Hovgården.

### **Kommunala måldokument som berör transportinfrastruktur**

Alliansen i Ekerös politiska plattform 2015-2018

Översiktsplan för Ekerö kommun 2005

Bostadsbyggnads- och markanvändningsplan 2014

### **Pågående planering**

I avsikt att reducera fordonsflödet på Lindö, Lovö och Kärsö, under den tid som de omfattande entreprenadarbetena gällande byggandet av Förbifart Stockholm och breddningen av Ekerövägen pågår, har Ekerö kommun under det senaste decenniet till Trafikverket framfört ett antal argument för en långsiktigt hållbar och robust väg- och trafikplanering. De senaste åren har motiven i huvudsak koncentrerats till erforderliga åtgärdsval för att främja framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet, med stöd av nedanstående:

- pendelbåttrafik mellan Ekerö centrum och Gamla stan
- tät matarbusstrafik på sträckan Ekerö centrum-Brommaplan
- busstrafik via färjeförbindelsen Jungfrusund-Slagsta
- gång- och cykelstråk på sträckan Nockeby-Jungfrusund, med planskild utformning mellan Nockeby och Ekerö centrum
- fler infartsparkeringar och utvidgad kapacitet på befintliga infartsparkeringar - i kollektivtrafiktäta lägen
- underlättande av samåkning med privatfordon (som måhända kan inspireras av motsvarande projekt för "Gröna ön")
- främja förändrade resmönster, primärt gällande arbetsresor under vardagar, med informationsinsatser och erbjudanden mm
- förbättrad handikappanpassning i linjetrafikens fordonsbestånd
- utvecklad trafikinformation om anknytning mellan busstrafiken i Ekerö kommun och övrig kollektivtrafik i Mälardalsområdet
- motsvarande åtgärder även på vägsträckan mellan Nockeby och Brommaplan

Som framgår av ovanstående har Ekerö kommun inte enbart fokuserat de mycket kostnads- och tidskrävande investeringsprojekten, i enlighet med Trafikverkets ”fyrstegsprincip” - utan även framhållit effekterna av riktade småskaliga insatser inom transportinfrastruktur, såväl som förbättrad linjetrafik.

*Alliansen i Ekerös politiska plattform 2015-2018*, har av Kommunfullmäktige den 16 december 2014 noterats som inriktning för de kommunala verksamheterna under innevarande mandatperiod. Under rubriken Infrastruktur framhålls bland annat att Ekerö kommun står inför en rad infrastrukturella utmaningar, bl.a. gällande båt- och färjeförbindelser, vägar samt kollektivtrafik. Många av dessa frågor måste lösas i nära samarbete med Stockholms läns landsting, grannkommuner, Trafikverket och andra statliga organ. Vi ska genomföra de i avtal överenskomna infrastrukturella satsningarna.

I enlighet med *bostadsbyggnads- och markanvändningsplan 2014*, måste det ökande fordonsflödet mellan Ekerö kommun och närliggande delar av regionen, likväl som inom tätortsbandet - omedelbart hanteras i Trafikverkets, Länsstyrelsens, Stockholms läns landstings/Tillväxt- och regionplaneförvaltningen samt Ekerö kommuns långsiktiga infrastruktur- och trafikplanering. En mer effektiv användning av Mälarens vattenvägar, tätare kollektivtrafik mm, beskrivs som exempel på detta.

I *avtal om transportinfrastrukturinsatser* från år 2009, likväl som i *avtal om medfinansiering* från år 2010, kan utkristalliseras att Ekerö kommun och Trafikverket i samråd med SLL/Trafikförvaltningen, ska verka för anläggande av ytterligare infartsparkeringar i anslutning till bytespunkter för kollektivtrafiken. I samma dokument stipuleras även att parterna åtar sig att i samverkan med SLL arbeta för att öka kollektivtrafikens marknadsandel, med avseende på resande till och från Mälardalen. Pendelbåttrafik skulle kunna utgöra en betydelsefull komplettering till Ekeröbornas utbud av möjligheter att under vardagar resa till/från förvärvsarbetet.

Ur *överenskommelse efter samråd avseende Förbifart Stockholm och Ekerövägen* från år 2011 (undertecknad av Riksantikvarieämbetet, Statens fastighetsverk, Trafikverket, respektive Ekerö kommun), kan utläsas att Ekerövägen byggs om till fyra smala körfält i syfte att åstadkomma en robust väg- och kollektivtrafikförbindelse mellan Ekerö centrum och Nockeby. Utformningen ska ske så att värdena i världsarvet, det statliga byggnadsminnet respektive riksintresseområdet för kulturmiljövård inte hotas. För att uppnå denna intention behövs realistiska alternativ till vägtrafiklösningar. En pendelbåtförbindelse med korta ledtider mellan vår kommunhuvudort och regioncentrum, skulle kunna bli mycket efterfrågad.

Av *Regeringens tillåtlighetsbeslut av effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet*, av den 3 september 2009, framgår att infrastrukturplaneringen förutsätter goda möjligheter att utveckla effektiva kollektivtrafiklösningar, såväl som en hög säkerhetsnivå. Pendelbåttrafik har sannolikt blivit ett fullgott sätt att tillgodose denna avsikt.

I Ekerö kommuns remissyttranden över *vägplan för breddning av Ekerövägen/261*, respektive *arbetsplan för byggande av Förbifart Stockholm/E4*, avgivna under åtminstone de senaste fyra åren, har de mycket omfattande åtgärdsbehoven för att

gynna en bättre framkomlighet beskrivits - inte minst en planering för att medelst forcerad tidplan få en snabb och attraktiv pendelbåttrafik till stånd, med sikte på nya målpunkter i regioncentrum som för närvarande inte kan nås på ett önskvärt sätt.

Tidigare studerade möjligheter till kompletterande angoringsplatser har behandlat trafikeringsbehoven vid primärt Kungshatt, Hägersten, Ekensberg, Stora Essingen och Kungsholms torg/Klara mälstrand. Detta har utfallit i en planering även för angoring i det sistnämnda läget (vid en av färdriktningarna på sträckan mellan Gamla stan och Ekerö centrum).

Föreliggande planering för pendelbåt på Mälaren, skulle innebära en trafikering mellan Ekerö centrum och Gamla stan fr.o.m. augusti 2016, under åtminstone två år till juni 2018. SL-kort kommer att gälla vid färd med dessa båtar. Det har varit angeläget att prioritera resande med cykel från andra delar av Ekerö kommun, till Ekerö centrum, där möjlighet till cykelparkering erbjuds vid "Ångbåtsbryggan". Cykeltransport ska erbjudas ombord på pendelbåten. Fortsatt resande med cykel kan sedan ske från Gamla stan. Under vintertid bedöms trafikering istället ske från/till Jungfrusund, beroende på det generellt rådande isläget i Tappström. Det är dock ännu inte klarlagt, vilken typ av fartyg som avses användas för detta uppdrag.

Vid tidigare utredningar har den förhållandevis långa restiden (cirka 42 minuter) mellan Ekerö tätort och Stockholm, det i vissa avseenden förhållandevis svaga resandeunderlaget, såväl som den i sjötrafiksammanhang vanligtvis höga årskostnaden, varit till förfång för Ekerö kommuns ambition att få pendelbåttrafik till stånd. Mot bakgrund av det begränsade antalet fartyg som tills vidare står till buds - måste dessa svårigheter hanteras i samtliga trafikeringsförslag, i samhällen med mer perifera lägen i förhållande till Stockholms innerstad.

Ekerö kommun har dessbättre efter ett antal överläggningar fått gehör för de förtydligade beskrivningarna beträffande resandeunderlag, upptagningsområde, tidtabell-täthet - samt tidsvinster med pendelbåtresa i förhållande till resa med linjebuss och privatfordon - i vart fall under den tid som anläggningsåtgärderna kopplade till byggandet av Förbifart Stockholm och Ekerövägens breddning, förmodas bli mer omfattande.

### **Slutsats**

En anslutning till/från Ekerö förordades inte i utredningen "Pendelbåtlinjer i Stockholms inre vatten" från år 2012, på grund av en alltför begränsad samhällsekonomisk lönsamhet, bl.a. beroende på långa restider. En ytterligare målpunkt lokaliserad till Alvik - eller annat läge längs färdvägen - skulle med största sannolikhet medföra betydande tidsförluster i resandet. Detta resulterar förmodligen i en oacceptabelt låg nytto-/kostnadskvot, som allvarligt skulle kunna äventyra genomförandet av pendelbåtprojektet.

En forcerad färdhastighet för pendelbåttrafiken, medgiven medelst dispens, skulle lämna bättre möjligheter till samhällsekonomisk lönsamhet, men hittills har dylika framställningar inte varit framgångsrika. Det är därvidlag viktigt att värdera följderna av de mer betydande emissionerna av miljöfarliga substanser, såväl som riskerna för olyckor med segel- och motorbåtar, kanoter, vindsurfande samt badande människor.

Dessutom förväntas antalet skador på brygganläggningar i Mälaren öka avsevärt. Det skulle därför vara svårt att motivera, att i en dylik situation istället förlänga restiden - som konsekvens av att etablera en ytterligare målpunkt, i detta fall förlagd till Alvik.

Bryggorna vid Ekerö centrum och Jungfrusund måste genomgå en teknisk översyn, ges tillgång till cykelparkering, vägvisning (mellan pendelbåtbrygga, fordonsparkering, bussterminal/hållplats), respektive kompletteras med information om biljettinköp.

En eventuell bryggplats vid Alvik måste lokaliseras till ett attraktivt läge nära andra kommunikationer, utöver att den även ska uppfylla ovan specificerade servicekrav. Avtal om markdisposition inom Stockholms stad etc, skulle därefter behöva framtas mycket skyndsamt.

Framkomlighets-, tillgänglighets- och säkerhetsfrågor kopplade till planerad pendelbåttrafik har (genom Stockholms läns landstings, Trafikverkets, Ekerö kommuns och Stockholms stads försorg) analyserats noggrant under senare år, enligt Kommunledningskontorets uppfattning.

Kommunledningskontoret bedömer inte att rubricerad motion har tillfört något argument av betydelse - beträffande de mycket angelägna frågorna kring förverkligandet av en, ur ett förhoppningsvis mer långsiktigt tidsperspektiv, hållbar och robust pendelbåttrafik mellan Ekerö tätort och Stockholms innerstad.

**Beslutet expedieras till**  
Planeringschefen

Leif Kåsthag  
Planeringschef  
Kommunledningskontoret