

Leif Kåsthag
Planeringschef
08 560 391 48
leif.kasthag@ekero.se

Kommunstyrelsen

Förstudie - Permanent färjeförbindelse mellan Färingsö och Stockholm

Dnr KS14/120-535

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att avsluta uppdraget.

Sammanfattning av ärendet

Ekerö kommun har tidigare tillsammans med Trafikverket utrett förutsättningarna för att anordna en provisorisk färjeförbindelse på sträckan mellan Färingsö och Lövsta/Hässelby. Denna planering avsågs främst kompensera för den reducerade framkomlighet som riskerar bli följden av byggandet av Förbifart Stockholm, respektive breddningen av Ekerövägen till fyra körfält. Vid Kommunstyrelsens sammanträde den 17 december 2013 fattades beslutet att avsluta samtliga pågående uppdrag.

Vid detta tillfälle fattade Kommunstyrelsen även beslutet att möjligheterna att på sikt anordna en permanent färjeförbindelse mellan Färingsö och Stockholm, som komplement till övrig transportinfrastruktur, snarast möjligt skulle studeras.

Beslutsunderlag

Tjänsteutlåtande Kommunledningskontoret, 2014-11-25
Förstudie rapport, COWI AB, 2014-11-25

Ärendet

Detta uppdrag avser en förstudie av förutsättningarna för att anordna färjetrafik (för privatfordon, såväl som för moped-, cykel-, och gångtrafik) samt erforderliga bygg-/anläggningsåtgärder vid färjelägen, respektive på anslutande vägar. Bussangöring vid färjelägena efter-

strävas på både Färingsö och Stockholm. Trafik med linfärjor prioriteras i planeringen. Tolv alternativa färjelägen på Färingsö, likväl som två alternativa färjelägen i Stockholm har studerats.

Förstudien har underhand kompletterats med trafikanalys med stöd av bedömda vägval, upptagningsområden beträffande boende och arbetsplatser, in- och utpendling mm, respektive utformningsförslag gällande en planskild passage för primärt gångtrafik.

COWI AB har under oktober/november 2014 presenterat förstudien i text-, såväl som ritningsformat.

Slutsatser av den genomförda förstudien

- En ny färjeförbindelse inklusive erforderliga vägombyggnader skulle innebära mycket höga investerings- och driftkostnader, för Ekerö kommun såsom huvudman. Restidsnyttan uppväger inte kostnaderna. Nettonuvärdeskvoten (NNK) är cirka -7,1 för alternativ E-1. Inget annat studerat alternativ kan uppvisa en samhällsnyttanivå som överstiger denna mycket svaga NNK.
- Inget av färjeförbindelsealternativen bedöms, av genomförd känslighetsanalys att döma, i något fall bli samhällsekonomiskt lönsamma.
- Inte heller strukturella (dynamiska) nyttoeffekter, primärt som följd av förväntad regionförstoring ur ett långsiktigt tidsperspektiv, har bedömts kunna utgöra ett tillräckligt stöd för en färjeförbindelse mellan Färingsö och Stockholm västerort.
- I samtliga studerade färje- och vägförbindelsealternativ måste risker för betydande influenser på vattenskyddsområdet i östra Mälaren övervägas noggrant. Utöver detta erfordras att mark- och miljödömskolen medger tillstånd för vattenverksamhet. För att få bedriva färjeverksamhet som villkoras av tillstånd för vattenverksamhet, måste Ekerö kommun eller Trafikverket ha rådighet över de mark- och vattenområden som berörs. Detta är dessvärre inte fallet. Ekerö kommun utgör dessutom i sin helhet ett riksintresse för friluftsliv och turism, i enlighet med miljöbalkens hushållningsbestämmelser.
- Alternativ A-1, med föreslagen färje- och vägförbindelse mellan Hilleshög och Lövsta, innebär en i jämförelse med de övriga studerade alternativen, mycket lång restid med färja. En färjeförbindelse på denna sträcka skulle dock bedömas vara möjlig, vad avser intresseavvägningar - även om planeringen berör ett område som betraktas som riksintresse för kulturmiljövård och omfattas av områdesbestämmelser för kyrkomiljön.

- Alternativen K-2 och L-2, båda med färje- och vägförbindelser mellan Kumla och Hässelby, innebär en förhållandevis lång restid med färja. Färjeförbindelser på dessa sträckor skulle vara belägna i ett område, där framkomligheten för fordons- trafik på smala vägar genom mindre bybildningar är mycket begränsad.
- Alternativen B, C, D, E, F, G, H, I och J på Färingsö, till Lövsta eller Hässelby, innebär att färje- och vägplaneringen även får inriktas på att hantera influenser som innebär risker för påtag- lig skada, eller betydande miljöpåverkan. Skälet är att Svartsjö- området framför allt är ett statligt byggnadsminne, men utgör bland annat också riksintresse för kulturmiljövård.
- Alternativ E-1, med färjeförbindelse mellan Lybäck och Lövsta, har ändå störst resandeunderlag i jämförelse mellan samtliga studerade alternativ. Motiven för detta är primärt kortare total restid mellan målpunkterna, såväl som kortare restid med färja, som med denna lokalisering skulle vara fem minuter för enkel resa.
- Alternativ E-1 skulle, mot bakgrund av denna linjära sjösträck- ning, kunna trafikeras med linfärja - vilket tillsammans med den korta restiden kan medge bättre turtäthet. Med en linfärja reduceras driftkostnader - främst beroende på lägre personal- och bränslekostnader samt att en mindre färja skulle kunna väljas, som åtminstone inledningsvis bättre motsvarar fordons- kapacitetsbehovet på denna sträcka.
- Alternativ E-1 resulterar inte i några betydande intrång, i det fall färjelägena Lybäck och Lövsta studeras. Omgivande miljöer ligger i förhållandevis oexploaterade områden, utan några sär- skilt framträdande natur- eller kulturvärden. Inom Stockholms stad utreds dock förutsättningarna för ytterligare reservat. Om ett beslut om bildande av naturreservat i Lövsta aktualiseras, kan sannolikheten för att få en ny anläggning för färjedrift till stånd, komma att reduceras högst avsevärt.
- I det fall en alternativ sträckning väljs, med Hässelby som nytt färjeläge i Stockholm, måste Ekerö kommun förhålla sig till Stadens avsaknad av ställningstaganden gällande markanvänd- ning i kajområdet vid befintligt energiverk. Det är inte heller sannolikt att den fordonstrafik som alstras av den nu planer- ade färjelinjen, överensstämmer med Stockholms stads pågå- ende utveckling med betydande bostadstillskott, där stor hän- syn tas till skolor, förskolor samt säkra anslutningsvägar.
- Total investeringskostnad för alternativ E-1 är i enlighet med upprättad kalkyl, bedömd till omkring 51 miljoner kronor, inklusive påslag för oförutsedda händelser. Kostnader för väg-

åtgärder - delvis genom befintliga byggnadsbestånd - och färjelägen på Färingsö, respektive i Stockholm, skulle bli relativt omfattande.

- Total årlig drift- och underhållskostnad för alternativ E-1 är enligt denna kalkyl, bedömd till drygt 14 miljoner kronor, inklusive påslag för oförutsedda händelser.
- Om genomförandet av Förbifart Stockholm/E4 förskjuts på en framtid som - ur ett framkomlighetsperspektiv inte längre kan betraktas som skäligt - kan en omprövning avseende ovan redovisade slutsatser komma att övervägas, med stöd av formuleringar i Ekerö kommuns översiktsplan. Detsamma gäller även genomförandet beträffande breddningen av Ekerövägen/261.

Leif Kåsthag
Planeringschef
Kommunledningskontoret

Beslutet expedieras till
Planeringschefen