

FRAMTID FÖR EKERÖLEDEN

Slutrapport, 15 februari 2016



INNEHÅLL

1	SAMMANFATTNING.....	3
1.1	DAGENS SITUATION	3
1.2	BEDÖMNING 2020	3
1.3	DRIFTEKONOMI 2020, SLUTSATSER AV STUDIEN	5
1.4	BEDÖMNING 2030	5
2	INLEDNING.....	7
2.1	BAKGRUND.....	7
2.2	SYFTE OCH METOD	7
3	EKERÖLEDEN	8
3.1	ÖVERSIKT	8
3.2	TRAFIKENS UTVECKLING	8
3.3	DAGENS TRAFIK.....	9
3.4	TRAFIKEKONOMI.....	11
4	MARKNADSUNDERLAG.....	15
4.1	DAGENS FÄRJERESENÄRER.....	15
4.2	INTERNETBASERAD UNDERSÖKNING 2015	18
4.3	FÖRUTSÄTTNINGAR	22
4.4	RESANDE TOTALT	27
4.5	VATTENDELARE.....	28
4.6	TILLVÄXT OCH INVESTERINGAR.....	29
5	FRAMTIDA MARKNADSUNDERLAG FÖR EKERÖLEDEN.....	34
5.1	BEDÖMNINGAR AVSEENDE 2014 OCH 2020.....	34
5.2	BEDÖMNINGAR AVSEENDE 2030.....	34
6	FÖRESLAGNA ÅTGÄRDER.....	36
6.1	STRATEGI NÄRTID	36
6.2	STRATEGI LÄNGRE SIKT	37
6.3	ANDRA, ALTERNATIVA BILJETT-/BETALSYSTEM	38
7	EKONOMI	39
7.1	EKONOMISKA BEDÖMNINGAR.....	39
7.2	KALKYL 2020	40
	KÄLLOR.....	41

Organisation

Beställare: Trafikverket Färjerederiet och Ekerö kommun

Anders Werner, rederichef Trafikverket Färjerederiet

Anders Nordqvist, ekonomichef Trafikverket Färjerederiet

Jenny Strand, Ekeröleden Trafikverket Färjerederiet

Daniel Lindqvist, bitr kommundirektör Ekerö kommun

Leif Kåsthag, planeringschef Ekerö kommun

Klas Lindblom, chefscontroller Ekerö kommun

Medverkande konsulter

ÅF-Infrastructure AB, ÅF Infraplan

Peter Stensson, uppdragsledare

Peter Törnkvist, expertstöd

1 SAMMANFATTNING

1.1 DAGENS SITUATION

Ekeröleden är en enskild färjeled som sedan 1993 går mellan Jungfrusund på Ekerös sydöstra spets och Slagsta/Fittja. Trafikering sker med tre frigående bilfärjor och överfarten tar 10 minuter. Trafikverkets Färjerederi ansvarar för driften på uppdrag av Ekerö kommun. Återkommande behov av underskottstäckning och den planerade utbyggnaden av Förbifart Stockholm har aktualiserat frågan om färjetrafikens framtid.

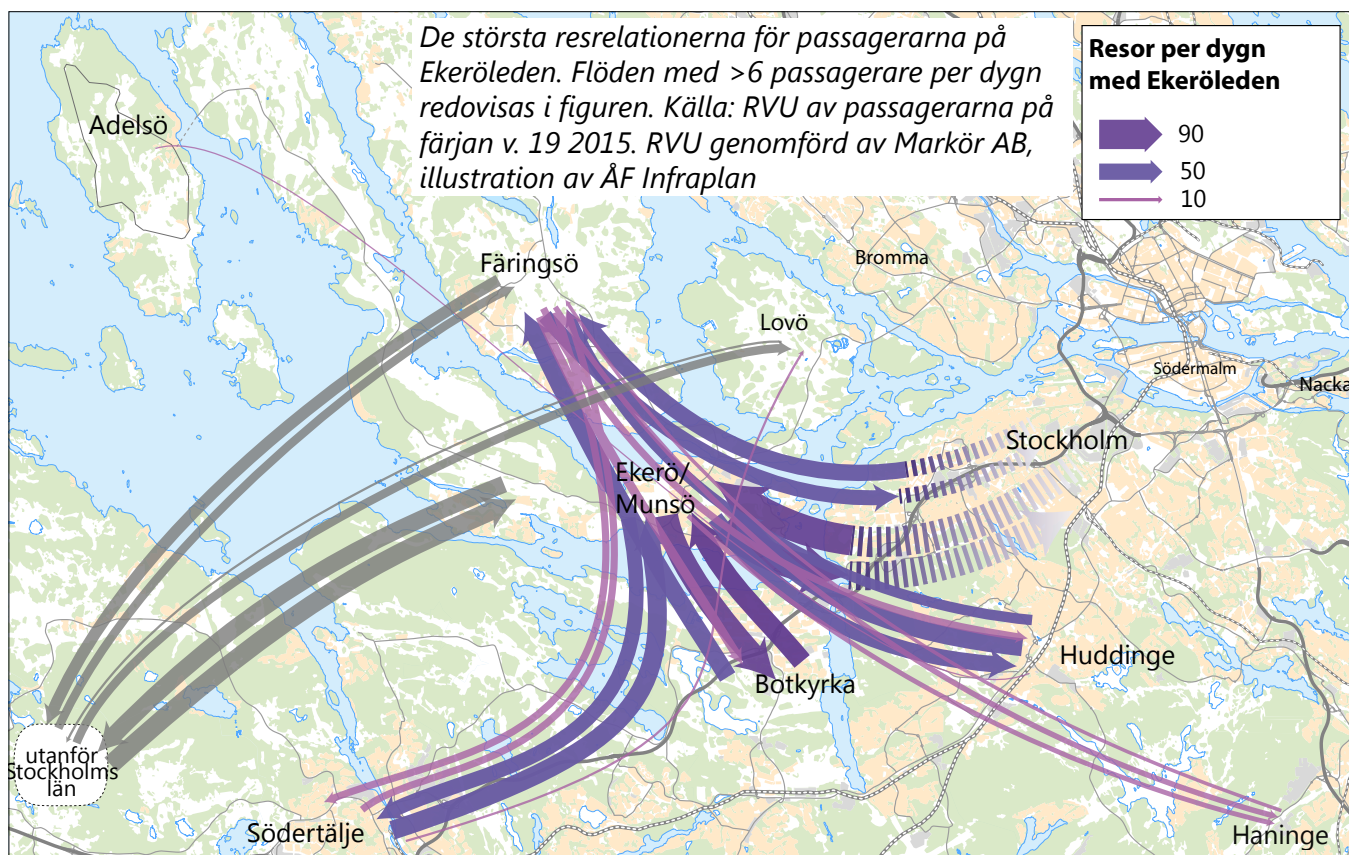
För dagsläget bedöms att totalresandet till/från Ekerö kommun uppgår till ca 11,7 miljoner resenärer/år. Ekeröledens marknadsandel bedöms uppgå till ca 8 %, motsvarande ca 900 000 resenärer.

En intervjuundersökning, som utfördes ombord våren 2015, visar att influensområdet för Ekeröleden primärt avser kommunerna Södertälje, Botkyrka och Huddinge samt de sydvästra delarna av Stockholms kommun. Under vardagar nyttjas färjan främst för arbetsrelaterade resor, ca 50 % av resenärerna är arbetspendlare och nära 15 % är tjänsteresenärer. Mer än 90 % av resenärerna färdas i bil.

1.2 BEDÖMNING 2020

Fram till 2020 bedöms totalresandet öka med 10 %, från 11,7 till 12,9 miljoner resor/år. För Ekeröleden bedöms att det resandebortfall som framtida upprustning av Ekerövägen och utvecklad kollektivtrafik kommer medföra, kommer att balanseras av den resandeökning som genereras av den förväntade befolknings- och sysselsättningsökningen i kommunen.

	Bedömt antal resande per år till/från Ekerö kommun	Procentuell fördelning
Ekerövägen	10 800 000	92 %
Resande med bil	7 000 000	
Kollektivt resande	3 500 000	
Övrigt (Gång och cykel, MC, etc)	300 000	
Ekeröleden	900 000	8 %
Resande med bil	795 000	
Tjänstefordon	29 000	
MC	6 000	
Fotgängare	70 000	
Summa	11 700 000	100 %



Parallella strategier som syftar till att stärka det ekonomiska resultatet för Ekeröleden föreslås för år 2020. Strategierna syftar dels till en vidareutveckling av befintligt biljettsystem i närtid kombinerat med nettointäktsökningar, dels en strategi som syftar till att på lite längre sikt möjliggöra ett införande av ett nytt och mer kundanpassat biljettsystem, motsvarande det som idag nyttjas för vägtullarna i Stockholm.

"Strategi närtid" innebär i korthet:

- **Vidareutveckling av befintligt biljettsystem mot högre grad av kundanpassning.**
- **Ny biljett- och prisstruktur som syftar till en nettointäktsökning motsvarande nära 3 Mkr/år.**
- **Anpassningar av turlista.**
- **Fritt resande för GC-trafikanter och förbättrade anslutande GC-vägar.**
- **Bussförbindelse till/från Slagsta/Flemingsberg.**

"Strategi längre sikt" innebär i korthet:

- **Initiering av lagändringar/anpassningar avseende "Lag om infrastrukturavgift på väg" samt "Lag och förordning om vägtrafikregister".**
- **Nytt biljettsystem, samma som nyttjas för vägtullarna i Stockholm, införs inom 2-3 år.**

"STRATEGI NÄRTID"

- En översyn genomförs med syfte att i högre grad kundanpassa befintligt biljettsystem, bl.a. behöver förutsättningarna för att nyttja olika fordon med ett och samma periodkort/månadskort provas.
- Generell prishöjning med drygt 10 %.
- Priset för periodkort 30 dagar sätts till att motsvara 50 % rabatter jämfört med normal enkelbiljett.
- Sommarturlista med kvarts-/halvtimmes- trafik under vardagar införs vecka 26-32/33. Eventuellt även under jul/nyårsveckorna.
- Fritt resande för gångtrafikanter och cyklister införs samt att GC-vägarna fram till färjorna förbättras.
- Bussförbindelse med Slagsta/Flemingsberg etableras. Det ger positiva effekter för tillgängligheten till/från Ekerö, dock inga tillkommande intäkter för färjetrafiken.

Ovan angivna förslag till åtgärder bedöms resultera i en resultatförbättring av ca 2,8 Mkr/år.

"STRATEGI LÄNGRE SIKT"

Denna inriktning innebär att biljettsystemet för Ekeröleden ansluts till ett betalningsportalssystem. "Lag om infrastrukturavgift på väg", såväl som "Lag och förordning om vägtrafikregister" blir i det fallet viktiga ramverk att hantera.

Ett automatiserat vägtullsystem har utvecklats för betalstationer i Stockholm och Göteborg, med kameror för avläsning av registreringskyltar. Uppgifterna hanteras i fordonsregistret. Fakturering sker i efterhand. Transportstyrelsen och Trafikverket har utrett om tillämpning av nuvarande lagstiftning, vid behov möjliggör drift med detta system på Ekeröleden. Det har dock framkommit att förändrad lagstiftning erfordras för att medge en "betalningsportal". Detta skulle sannolikt medföra en alltför komplex och tidskrävande procedur. Under alla förhållanden skulle dock denna portal kräva nyinvesteringar, utöver de årliga driftkostnaderna. Om en portal, ur ett längre tidsperspektiv, ändå skulle komma till stånd - skulle strategin innebära ett antal fördelar:

- Ekeröledens biljettsystem skulle harmoniera med övriga avgiftssystem för vägtrafik i Stockholmsområdet. Erfarenheterna, med efterdebitering via autogiro eller faktura, är goda och systemet uppfattas som "kundvänligt".
- Hyreskostnad för utrustning samt den administrativa, rörliga kostnaden av ca 2 Mkr/år torde kunna balanseras av att dagens kostnader för administration, kontrollanter mm upphör samt av ett tillskott av "nya" resenärer.
- Nytt biljettsystem skulle innebära att den som reser med Ekeröleden betalar ett enhetspris per resa. Enhetspriset kan variera efter fordonstyp. Därtill torde möjligheten att tillämpa någon slags rabattsystem för frekventa resenärer vara möjligt att införa. Dagens system med klippkort och periodkort utgår. Därtill förutsätts att cyklister och fotgängare kan färdas utan avgift.

Ekeröleden Ekonomiskt utfall, KKR (brutet räkenskapsår)		Bef biljettsystem inkl diverse åtgärder och prisökning 10 %
	2014-2015	2020
Biljettintäkter	34 500	37 300
Färjehyra (från Tyska Botten-leden)	1 500	
Statligt driftstöd	0	1 500
Övriga intäkter	900	0
Summa intäkter	36 900	38 800
Kostnader för arbetskraft	-16 700	-16 700
Underhåll	-4 800	-4 800
Diesel	-4 300	-4 800
Övriga rörelsekostnader	-6 300	-6 300
Täckningsbidrag	4 800	6 200
OH och avskrivningar	-7 200	-6 200
Redovisat resultat	-2 400	ca 0

1.3 DRIFTEKONOMI 2020, SLUTSATSER AV STUDIEN

Fram till att Förbifart Stockholm trafiksätts omkring år 2026 bedöms Ekeröleden kunna drivas med minst ett ekonomiskt nollresultat – förutsatt ett statligt driftbidrag, omförhandlat avtal med Trafikverket, taxehöjning om cirka tio procent samt en generell översyn av kostnaderna (exempelvis inköp av bränsle).

Framkomligheten mellan Ekerö centrum och Brommaplan kommer att begränsas högst avsevärt, till följd av byggnadsarbetena kopplade till byggandet av Förbifart Stockholm och breddningen av Ekerövägen. Under denna tidsperiod kommer Ekeröleden att utgöra ett mycket viktigt komplement till den övriga transportinfrastrukturen – för boende, förvärvsarbetande eller besökare på Ekerö kommuns Mälaröar.

En driftsekonomisk kalkyl för 2020 har sammanställts.

- Utgångspunkten för kalkyl 2020 är resultat-sammanställningen för 2014/15 och dagens penningvärde.
- Biljettintäkterna har korrigerats för de åtgärdsförslag som anges för "Strategi närtid".
- Dieselpriiset förväntas också stiga.
- Ett statligt driftsbidrag antas kunna erhållas för att garantera beredskap för trafikframkomlighet i regionen.

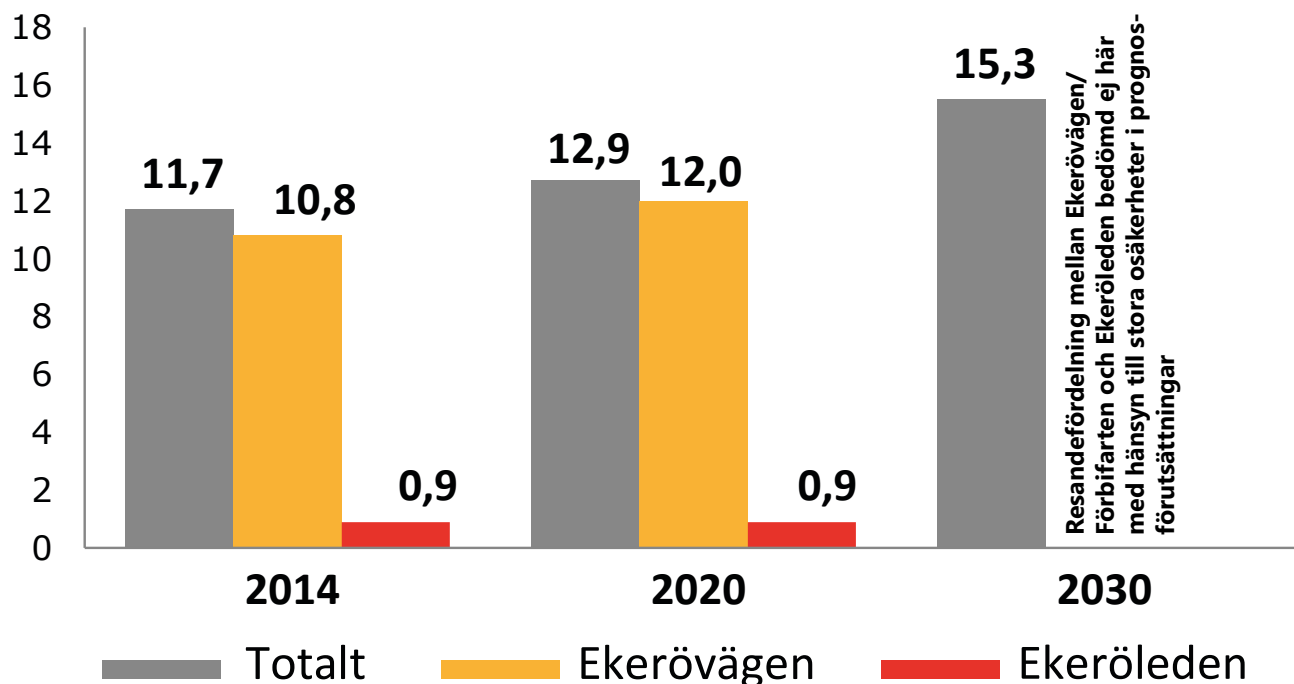
För det fall att "Strategi längre sikt" med nytt biljettsystem kommer till ett genomförande, bedöms detta resultera i en potential för ökat resande och en resultatförbättring.

1.4 BEDÖMNING 2030

För närvarande pågår framtagandet av en ny översiktsplan för Ekerö kommun, vars innehåll i väsentliga delar koordineras med Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen 2050 (RUF5). I översiktsplanen kommer strategiska omvärldsstudier att bland annat beskriva troliga fordonsflöden via infrastruktur som Ekerövägen och Förbifart Stockholm, långsiktig befolkningsutveckling i kommunen, mer betydande näringslivstillskott i handelsområden exempelvis vid Kungens kurva och Södertälje. Dessa förhållanden kan sannolikt komma att bidra till senare ställningstaganden kring Ekeröledens framtid.

För perioden 2021-2030 bedöms totalresandet till/från Ekerö öka med nära 19 %, från 12,9 miljoner resor/år till 15,3 miljoner/resor/år. Utbyggnaden av Förbifart Stockholm med åtföljande anpassningar av kollektivtrafiken kommer påtagligt att förändra tillgängligheten och därmed resmönstret med bil och buss till/från Ekerö. Att så kommer att bli fallet beror på att Förbifarten kommer att ge avsevärt kortare restidsavstånd mellan Ekerö och de norra respektive de södra länsdelarna.

Bedömt resande från/till Ekerö kommun, (miljoner resor/år)



För Ekeröledens del kommer ”konkurrenskraften” att minska. Översiktliga beräkningar av körtid respektive körkostnad mellan Ekerö centrum och Slagsta, antingen via Förbifarten eller via Ekeröleden, visar med dagens förutsättningar på stora skillnader:

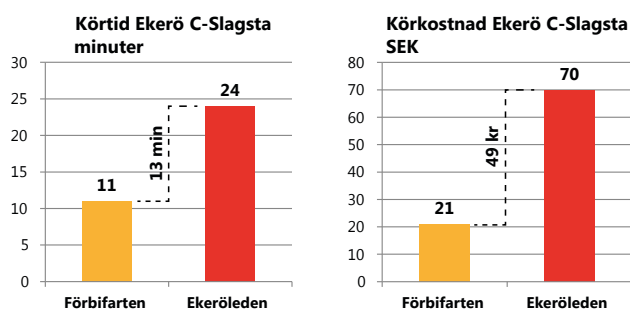
- Förbifarten kommer i grova drag att vara nära 15 minuter ”snabbare” jämfört med Ekeröleden, dvs under halva restiden.
- Körkostnaden för den enskilde resenären kommer att bli lägre med Förbifarten, ca 20 kr jämfört med ca 70 kr för Ekeröleden.

I den resvaneundersökning som genomfördes i april 2015 angav ca 40 % av de tillfrågade att utbyggnad av Förbifarten inte kommer att ändra valet av färdmedel. Omräknat i antal resenärer är

2030 skulle det motsvara ett årligt resande med Ekeröleden, med nuvarande trafikutbud, uppgående till nära 600 000 resenärer, dvs. drygt 300 000 färre än idag.

Sammantaget bedöms att:

- Fördelarna med Förbifarten för den enskilde bil- eller bussresenären kommer att bli stora och marknadsunderlaget för Ekeröleden kommer att påverkas. Hur stor påverkan kommer att bli kommer att avgöras av ett flertal faktorer, bl.a. framtida politiska policys för vägavgifter och miljöbeskattning, trafikbelastning och eventuella kapacitetsproblem på Förbifarten, kommunens förmåga till eventuell underskottstäckning för färjetrafiken, förmåga att anpassa färjetrafiken avseende utbud och typer av färjor till en förändrad marknadssituation mm.



2 INLEDNING

2.1 BAKGRUND

Ekerö kommun bedriver sedan 1993 färjetrafik på sträckan Jungfrusund-Slagsta, Ekeröleden. Trafikverkets Färjerederi har ansvarat för driften på uppdrag av Ekerö kommun. Trafiken har drivits med underskott de senaste åren och uppgick 2014/2015 till 2,5 Mkr.

Återkommande behov av underskottstäckning och den framtida Förbifart Stockholm har aktualiserat frågan om färjetrafikens framtid.

Ekerö kommun och Trafikverket i samverkan har därför låtit ÅF utföra denna studie, som klarlägger framtida förutsättningar avseende marknad och driftsekonomi.

2.2 SYFTE OCH METOD

Syftet är att översiktligt analysera färjeledens funktion, marknad och ekonomiska bärkraft i närtid och på längre sikt när Förbifart Stockholm öppnats för trafik.

Baserad på en enklare resvaneundersökning, utförd ombord på Ekeröledens färjor i april 2015

samt en internetbaserad marknadsundersökning, analyseras dagens resande till/från Ekerö med särskilt fokus på färjeresenärerna. Därtill redovisas en översiktlig förutsättningsanalys avseende dagens regionala förhållanden, bl.a. avseende bosättnings- och sysselsättningsmönster, arbetsmarknader, besöksmål mm.

En kompletterande enkätundersökning riktad till medborgarna i Ekerö kommun har även beaktats.

Ekonomiska uppgifter och statistik avseende färjetrafiken har tillhandahållits av Trafikverket Färjerederiet.

För att bedöma framtida marknadsunderlag och resande har pågående och planerade satsningar i bostäder, verksamheter och infrastruktur i regionen sammanställts. Underlag har hämtats från kommunens översiktsplan och befolkningsprognoser, regionplanen (RUF2010), Trafikverkets planer samt tidigare framtagna rapporter.

Avslutningsvis ges förslag till åtgärder som kan vidtas för att förbättra det ekonomiska resultatet för Ekeröleden.



3 EKERÖLEDEN

3.1 ÖVERSIKT

Ekeröleden är en enskild färjeled som går mellan Slagsta i Botkyrka kommun vid E4 och Jungfrusund i Ekerö kommun.

Sträckan är 1 900 meter och drivs som tätast i rusningstrafik med 10 minuters intervall mellan avgångarna. Färjeleden är avgiftsbelagd och trafikeras med tre frigående bilfärjor. Överfarten tar 10 minuter.

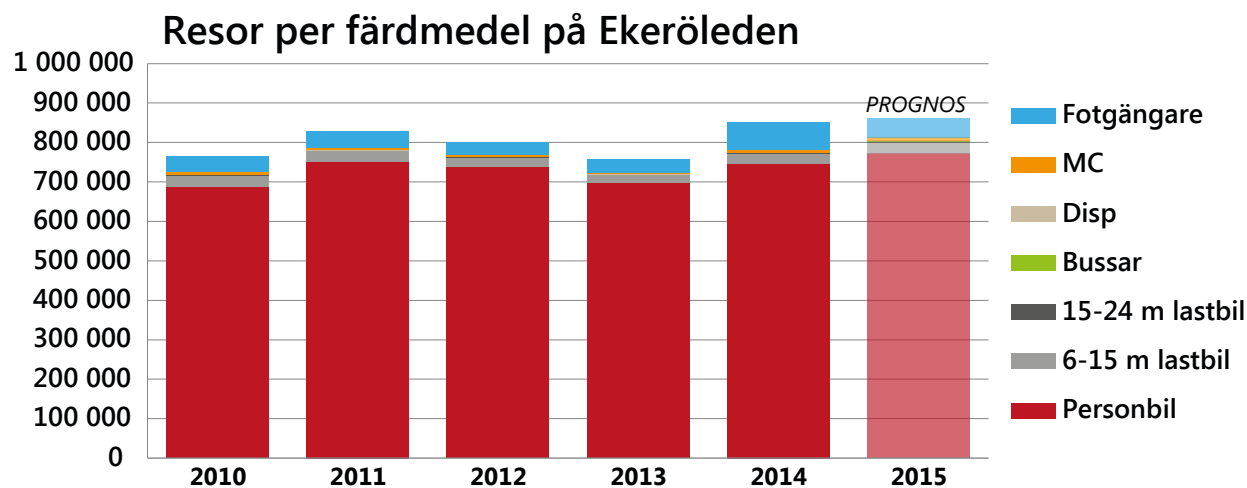
3.2 TRAFIKENS UTVECKLING

Under 2014 gjordes totalt 23 100 turer, ca 745 000 personbilar transporterades och ca 70 000 fotgängare åkte med färjorna.

Antalet personbilar på färjan minskade två år i rad efter toppåret 2011 då tidtabellen blev tätare och priserna höjdes. Under år 2014 ökade antalet personbilar med nära 7 % och nästan hela minskningen mot toppåret har tagits igen. Prognosen för 2015 innebär en ökning på ca 4 % jämfört med 2014.



Figur 3.1:1 Ekeröleden går mellan Jungfrusund på Ekerö och Slagsta i Botkyrka kommun.



	2010	2011	2012	2013	2014	Prognos 2015
Personbil	689 700	750 540	738 480	698 500	745 450	771 000
6-15 m lastbil	25 630	27 390	23 500	18 050	25 250	26 700
15-24 m lastbil	2 580	2 530	1 920	2 590	4 260	5 300
Bussar		200	190	260	390	600
Dispensstrafik	440	330	20	20	20	25
MC	6 620	6 600	5 470	4 920	5 900	9 400
Fotgängare	39 270	41 670	32 230	32 770	70 270	50 000
Personbilsekvivalent*	769 350	835 160	807 800	764 080	831 470	864 000

Figur 3.2:1 Trafikens utveckling per fordonstyp. * Personbilsekvivalent innebär att fordon räknas om till det antal personbilar de motsvarar i längd.

3.3 DAGENS TRAFIK

FÄRJOR

Leden trafikeras av tre färjor:

- Pluto och Venus, två av Färjerederiets modernaste färjor med kapacitet för 55-60 bilar. Från ca 50 bilar är kapaciteten kritisk.
- Gulli: 35-40 bilar. Kritiskt från 30 bilar.
- Övriga färjor som kan nyttjas på leden: Veronica (45-50 bilar), Kajsa-Stina (35 bilar), Vaxholmen (55-60 bilar) och Fredrika (30 bilar).

TIDTABELL

Färjan har sin hemmahamn på Ekerö. Den första färjan avgår vardagar från Jungfrusund 05.45.

Färjan går med 10 minuters intervall kl 06.30 till kl 09.00 och kl 15.00 till kl 17.30 under vardagar.

Mellan kl 09.00 och 15.00 går färjan med 15 minuters intervall.

Från kl 18.30 går trafiken med 30 minuters intervall. Sista färjan avgår från Jungfrusund kl 22.30 och från Slagsta kl 22.45.

Under helger går trafiken med 15 minuters intervall mellan 10.30 och 17.00. Övriga tider med 30-minuterstrafik.

Ekeröleden, från Ekerö

	måndag-fredag					lördag, söndag, helgdag				
00										
01										
02										
03										
04										
05					45					
06	00	15	30		40 50	00		30		
07	00	10	20	30	40 50	00		30		
08	00	10	20	30	40 50	00		30		
09	00	15		30	45	00		30		
10	00	15		30	45	00		30	45	
11	00	15		30	45	00	15	30	45	
12	00	15		30	45	00	15	30	45	
13	00	15		30	45	00	15	30	45	
14	00	15		30	45	00	15	30	45	
15	00	10	20	30	40 50	00	15	30	45	
16	00	10	20	30	40 50	00	15	30	45	
17	00	10	20	30	45	00	15	30	45	
18	00	15		30		00		30		
19	00			30		00		30		
20	00			30		00		30		
21	00			30		00		30		
22	00			30		00		30		
23										

Ekeröleden, från Slagsta

	måndag-fredag					lördag, söndag, helgdag				
00										
01										
02										
03										
04										
05										
06	00	15		30	45 55		15		45	
07	05	15	25	35	45 55		15		45	
08	05	15	25	35	45 55		15		45	
09	05	15		30	45		15		45	
10	00	15		30	45		15		45	
11	00	15		30	45	00	15	30	45	
12	00	15		30	45	00	15	30	45	
13	00	15		30	45	00	15	30	45	
14	00	15		30	45	00	15	30	45	
15	00	15	25	35	45 55	00	15	30	45	
16	05	15	25	35	45 55	00	15	30	45	
17	05	15	25	35	45	00	15	30	45	
18	00	15		30	45	00	15		45	
19		15			45		15		45	
20		15			45		15		45	
21		15			45		15		45	
22		15			45		15		45	
23										

Figur 3.3:1 Tidtabellerna för Ekeröleden.

BELÄGGNING

Under morgontimmarna en normalvecka är det hög beläggning på avgångarna från Ekerö. 06.30-08.30 är turerna oftast fullbelagda, och den mindre färjan Gulli lämnar ofta väntande bilar.

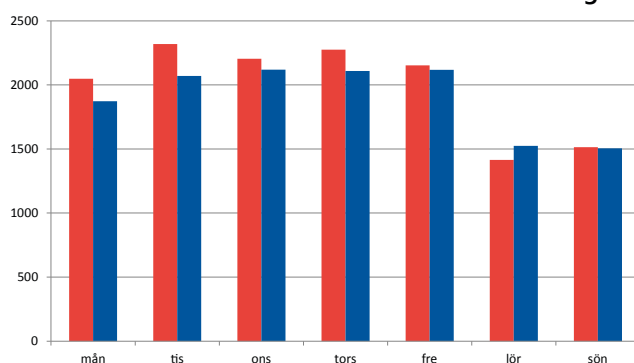
Eftermiddagar är det övervägande resor från Slagsta och samtidigt mera utspritt över tid. Kring 16.30-17.30 kan det förekomma kapacitetsbrister för turerna från Slagsta.

Sommarveckor har ett jämnare flöde och inte de toppar som normalveckorna har.

Under veckans vardagar är det relativt jämn fördelning av trafiken. Helgdagarna har ca 500 färre än vardagarna.

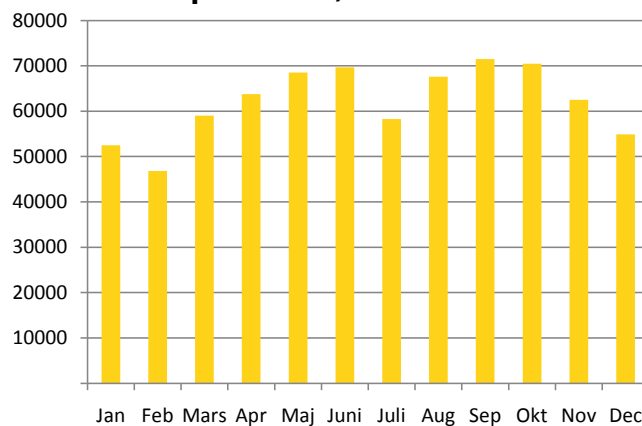
Under vintermånaderna är det lägre nyttjade av färjeleden. Semestermånaden juli har en större beläggning än december, januari och februari.

Fordon per dag, juli 2014



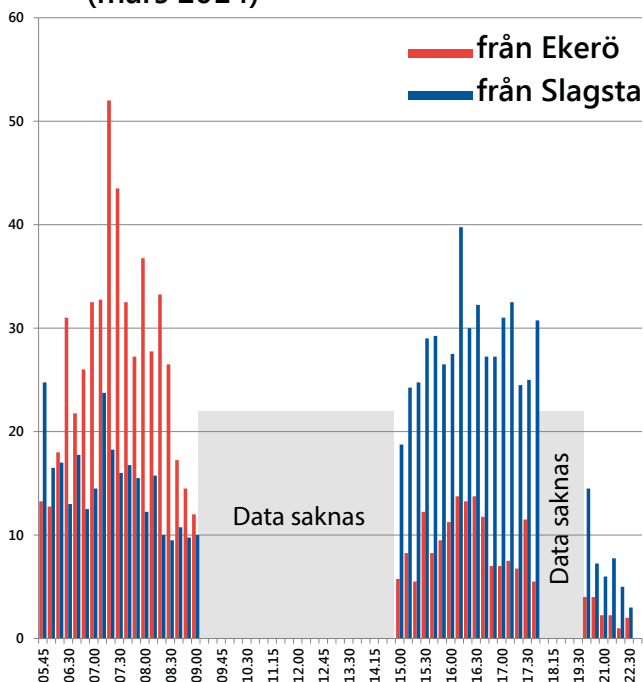
Figur 3.3:4 Antal fordon per dag, juli 2014.

Fordon per månad, 2014



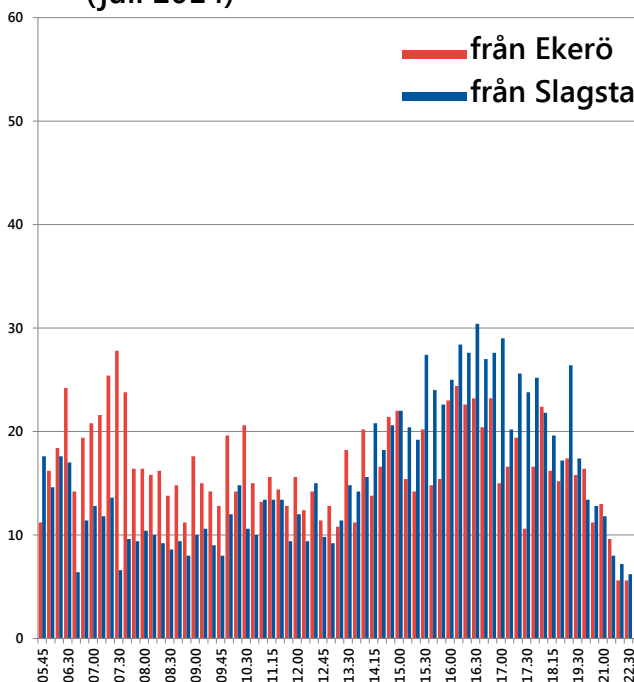
Figur 3.3:5 Antal fordon per månad, 2014

Fordon per avgång, vardagsmedel (mars 2014)



Figur 3.3:2 Antal fordon per avgång under en medelvardag i mars, 2014.

Fordon per avgång, vardagsmedel (juli 2014)



Figur 3.3:3 Antal fordon per avgång under en medelvardag i juli, 2014.

3.4 TRAFIKEKONOMI

AVTALET I KORTHET

Gällande avtal mellan Ekerö kommun och Trafikverket Färjerederiet tecknades 2011. Avtalet ersatte då det tidigare huvudavtalet från 1993 med tillhörande tilläggsavtal från 1996 och 2001. Avtalet är ett femårsavtal med möjlighet till förlängning med fem år.

- Avtalet löper ut 30 september 2016.
- Färjerederiet äger rätt att tillgodogöra sig intäkterna från biljettavgifterna.
- Intäkterna ska täcka Färjerederiets rörliga kostnader för leden (personal, bränsle, underhåll mm. samt kapitalkostnader och andel av central administration).
- Vid ett negativt resultat sett över hela avtalsperioden ska Färjerederiet erhålla full kompensation från Ekerö kommun. Ett eventuellt överskott ska delas lika mellan Ekerö kommun och Färjerederiet.
- Kommunen tillhandahåller färjelägen vid Jungfrusund i Ekerö kommun och Slagsta i Botkyrka kommun med tillhörande tillfartsvägar.
- Avtalet reglerar bl.a. turtäthet, transportåtgående, avgifter och rabattsystem, ersättningar, marknadsföring och reklam, etc.

KOSTNADER OCH INTÄKTER

Ekeröleden är avgiftsbelagd och skiljer sig därmed ifrån andra färjeleder som Färjerederiet trafikerar, som är kostnadsfria (undantaget är Visingsöleden som även den är avgiftsbelagd).

- Den totala kostnaden för dagens trafikering är i storleksordningen 36-40 Mkr/år.
- Ekeröleden redovisar ett underskott med nära ca 2,4 Mkr för det senaste räkenskapsåret.
- Den underskottstäckning som Ekerö kommun svarar för uppgår sammantaget för de fyra senaste åren till 6,1 Mkr.

Primärt bedöms att intäktssidan för färjetrafiken behöver utvecklas. Här torde finnas potentialer för ökat resande genom optimering av betalsystem och trafikutbud, kombinerat med en väl avvägd anpassning av prisnivåer för resenärerna.

Ekeröleden Ekonomiskt utfall, KKR (brutet räkenskapsår)

	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015
Biljettintäkter	34 300	36 000	33 000	34 500
Färjehyra	1 500	1 500	1 500	1 500
Övriga intäkter (försäkringsersättning)	1 000	0	0	900
Summa intäkter	36 800	37 500	34 500	36 900
Kostnader för arbetskraft	-16 400	-19 300	-14 500	-16 700
Underhåll	-4 200	-4 000	-4 200	-4 800
Bränslehantering	-6 200	-5 800	-5 000	-4 300
Övriga rörelsekostnader	-3 800	-3 500	-5 600	-6 300
Täckningsbidrag	6 200	4 900	5 200	4 800
OH och avskrivningar	-6 400	-6 300	-7 300	-7 200
Redovisat resultat	-200	-1 400	-2 100	-2 400

BILJETT- OCH BETALSYSTEM

PRINCIPEN ÄR ETT FORDON - EN (1) ELEKTRONISK BILJETT

Ett nytt biljett- och betalsystem infördes 2013. Systemet ställdes om från biljettförsäljning ombord till automatiserad biljetthantering med elektroniska biljetter.

Målen med det nya systemet är bl.a. att:

- Minska kostnaderna för biljetthanteringen
- Undvika kontanthantering
- Erbjuder ett automatiserat biljettsystem som inte påverkar lastning och lossning.
- Erbjuder nya betalningsvägar och modernisera biljett- och betalsystemet

Den elektroniska biljetten är knuten till fordons registreringsnummer. En stor förändring, jämfört med tidigare, är att flera bilar inte längre kan dela på samma klippkort/30-dagarskort. Det är till nackdel om man exempelvis har flera bilar i ett hushåll och vill kunna vara flexibel i användandet av fordonen. Det går att registrera om ett rabattkort till nytt registreringsnummer, men innebär viss administration och behöver ske i god tid innan resan. Begäran om byte av fordon som skickas elektroniskt under vardagar senast kl 21.00, kommer att vara genomförd och giltig påföljande dag.

En orsak till principen "ett fordon - en biljett" är att undvika att biljetter "kapas" eller missbrukas. Systemet har inte några krav på identifikation för att ändra eller lägga till ytterligare fordon, det är registreringsnumret som är identiteten. En lösning med skyddade konton skulle innebära att systemet behöver göras om i grunden och innebära ökade kostnader.

BILJETT- OCH RABATTKORT

Gällande biljettpriser redovisas i figur 3.4:1.

Försäljning och nyttjande av olika biljettyper för de senaste fyra helåren redovisas i figur 3.4:2. År 2013 var det en nedgång både vad gäller biljettförsäljning och nyttjandet. Under 2014 har försäljning och nyttjandet ökat.

Antal resor med periodkortet har inte gått att sammanställa.

Kategori	Enkelresa	Förköpskort 10 resor	Förköpskort 40 resor	30-dagarskort
Personbil	60 kr	480 kr	1 440 kr	1 020kr
Släpkärra	60 kr	480 kr	1 440 kr	
Lastbil/traktor 2 axlar	140 kr	900 kr	2 640 kr	
Lastbil 3 axlar traktor+släp	200 kr	1 260 kr	4 080 kr	
Lastbil+släp/ trailer	370kr			
Buss	200 kr	1 260 kr	4 080 kr	
Ledbuss	370 kr			
Buss+släp				
MC, 4-hjulig EU-moped	35 kr	240 kr		360 kr
Fotgängare + cykel	10 kr			200 kr
Passagerare + moped /2-hjulig EU-moped	10 kr			
Mobilkranar				
2-3 axlar	5 000 kr			
4 axlar eller fler	10 000 kr			Ev. eskort ingår
Dispenstransporter				
261-310 cm bredd	5 000 kr			Ev. eskort ingår
311 cm och över till/från Ekerö	10 000 kr		Längd över 30 m 10 000 kr	Eskort ingår
311 cm och över via Ekerö	15 000 kr			Eskort ingår

Figur 3.4:1 Biljettpriser Ekeröleden

Biljettyper och resor 2011-2014				
Biljett st. per- sonbilar	2011	2012	2013	2014
Periodkort (30 dagar)	5 950	5 650	5 270	5 660
40 resor	4 360	4 260	3 630	4 430
>> antal resor	174 280	170 240	145 040	177 080
10 resor	9 290	11 370	11 190	14 550
>> antal resor	92 910	113 680	111 920	145 540
Enkelbiljett	283 000	261 000	204 980	215 230
Totalt antal resor, ej periodkort	550 190	544 920	461 940	537 850

Figur 3.4:2 Försäljning och biljettyper Ekeröleden

BILJETTER MÅSTE BETALAS INNAN BORDNING

Eftersom avläsning av biljetter sker vid ombordkörning, måste alla typer av biljetter köpas innan man kör ombord på färjan. Det finns tre sätt att köpa biljett:

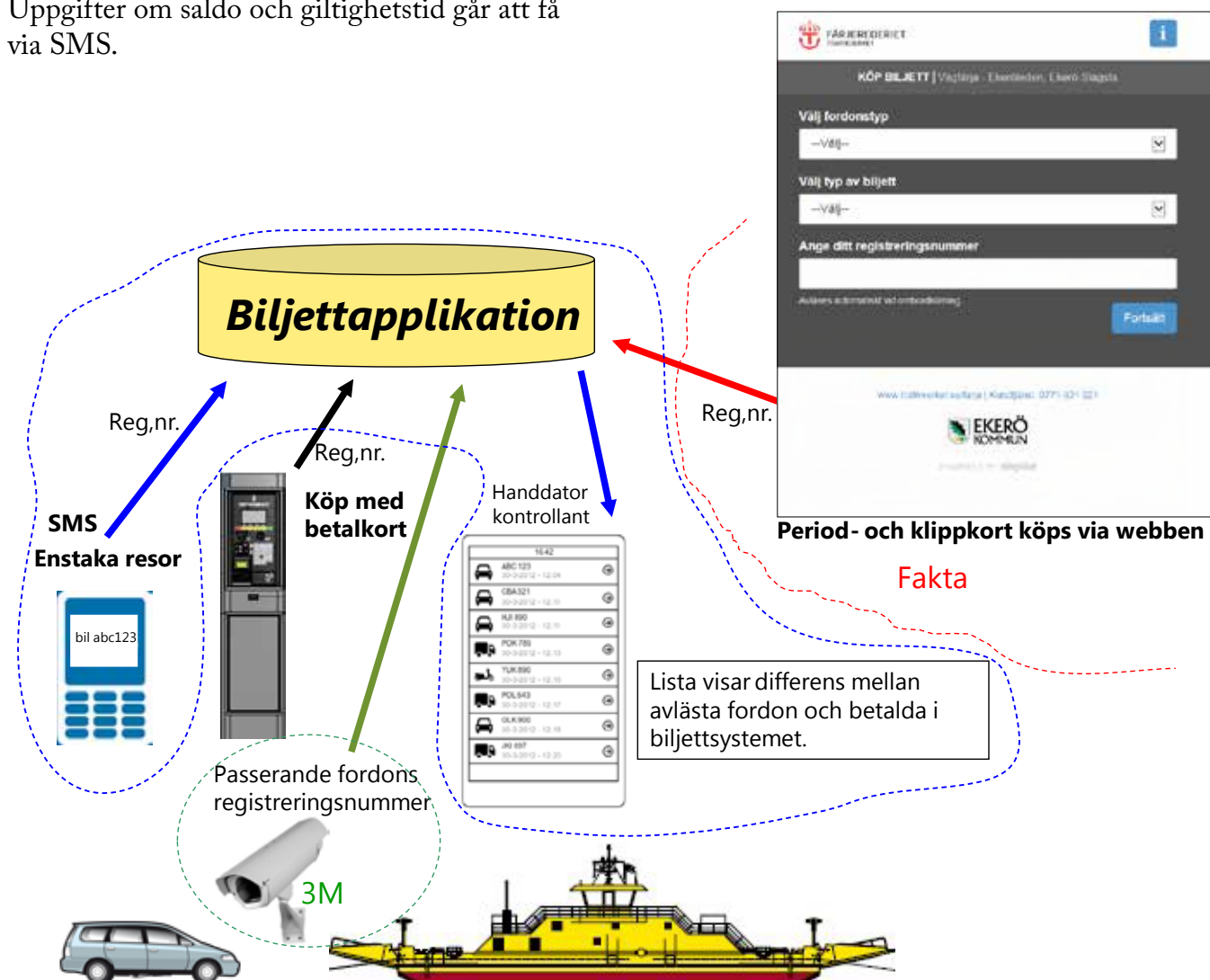
- SMS (infördes 2012). Kan användas för enkelresor (ej lastbil med släp). Betalning sker via WyWallet (kräver Svenska registrerade abonnemang)
- Automat vid färjeläget. Kan användas för alla fordonskategorier och biljettyper. Automaterna tar de flesta betal- och kreditkort.
- På färjerederiets webbplats. Kan användas för alla fordonskategorier förutom fotgängare och cyklister.

Uppgifter om saldo och giltighetstid går att få via SMS.

TEKNIKEN

Biljett- och betalsystemet är uppbyggt genom en process bestående av:

- Biljettköp (SMS, Automat eller Webb) som samlas i en biljettapplikation (mTicket).
- Biljettapplikationen registrerar köp och sorterar in registreringsnummer efter biljettyp.
- Validering. Kameror (IR-sensorer) som tolkar registreringsnummer på fordonen som kör ombord och skickar detta till biljettapplikationen för jämförelse med registret. Vid saknad biljett/betalning skickas registreringsnummer till en app för kontrollant.



Figur 3.4:3 Samverkande tekniska system för biljett- och betalsystemet på Ekeröleden. Systemet innebär att biljett måste vara löst innan man kör ombord på färjan.

ENKELT OCH KRITISERAT

Fördelarna med det nya systemet är, enligt Trafikverket, att det håller nere driftkostnaderna. Systemet är baserat på ”kända” tekniska system vilket har varit en av förutsättningarna för utvecklingen av det. Därtill bedömer Trafikverket att det nya systemet är mer rättvist och säkrare, bl.a. för att biljettförsäljning ombord är riskabelt och stressigt på korta sträckor. Dessutom kan kontanthantering undvikas.

Ytterligare fördelar med biljettsystemet är att biljetter kan köpas direkt via webben eller via SMS utan att särskilda konton behöver registreras. Vid köp av biljett på webben kan betalning ske med betalkort, direktbetalning från bank eller mot faktura. SMS-biljett betalas genom mobilfaktura. (SMS-biljett fungerar endast för biljetter upp till 200 kr).

Det nya biljett- och betalsystemet har fått omfattande negativ kritik från trafikanterna. Några av de mest förekommande synpunkterna är att:

- Det borde finnas möjlighet att registrera flera fordon till samma rabattkort/periodkort. Gäller för såväl hushåll som företag.
- Det är svårt att registrera om fordon, och behöver dessutom göras i god tid innan resan.
- Det borde finnas möjlighet att köpa biljetter ombord eller betala i efterskott.
- Automaterna är krångliga.



Figur 3.4:4 Biljettautomaterna vid Jungfrusunds färjeläge. Foto: ÅF

AUTOMATISERAT VÄGTULLSSYSTEM HAR UTVECKLATS

Vägtullssystemen i Stockholm och Göteborg är uppbyggda av ett system bestående av betalstationer med kameror för avläsning av registreringsnummer och tidpunkt (olika taxor olika tider). Registreringsnumret körs genom fordonsregistret för att identifiera ägare. Faktura skickas till fordonsägaren och betalning sker således efter passage av betalstationen. Transportstyrelsen äger systemet och Trafikverket äger kamerorna.

Trafikverket har tidigare utvärderat ett betalsystem för Ekeröleden som liknar trängselskattssystemet i Stockholm. Då ansågs investerings- och driftkostnaderna bli för stora i förhållande till Ekeröledens trafik och att systemet därför inte gick att motivera.

GÅNG- OCH CYKELANGÖRING

Färjelägena vid Jungfrusund och Slagsta saknar separata gång- och cykelvägar fram till färjorna. Fotgängare och cyklister hänvisas till samma körfält som bordande fordon vilket bidrar till en osäker trafikmiljö.

I regionala utvecklingsplanen för Stockholm (RUFs 2010) har färjeleden pekats ut som del i det regionala cykelvägnätet (Slagstrastråket).



Figur 3.4:5 Det saknas separata körfält för gång- och cykeltrafiken till/från färjan. Foto: ÅF

4 MARKNADSUNDERLAG

4.1 DAGENS FÄRJERESENÄRER

För att ge en relevant bild över vilka som nyttjar färjan har en intervjuundersökning ombord på färjan genomförts. Resvaneundersökningen genomfördes av Markör AB under två vardagar (onsdag och torsdag) och en helgdag (lördag) vecka 19 (2015). Totalt tillfrågades ca 1 500 resenärer (ca 1000 män och 500 kvinnor).

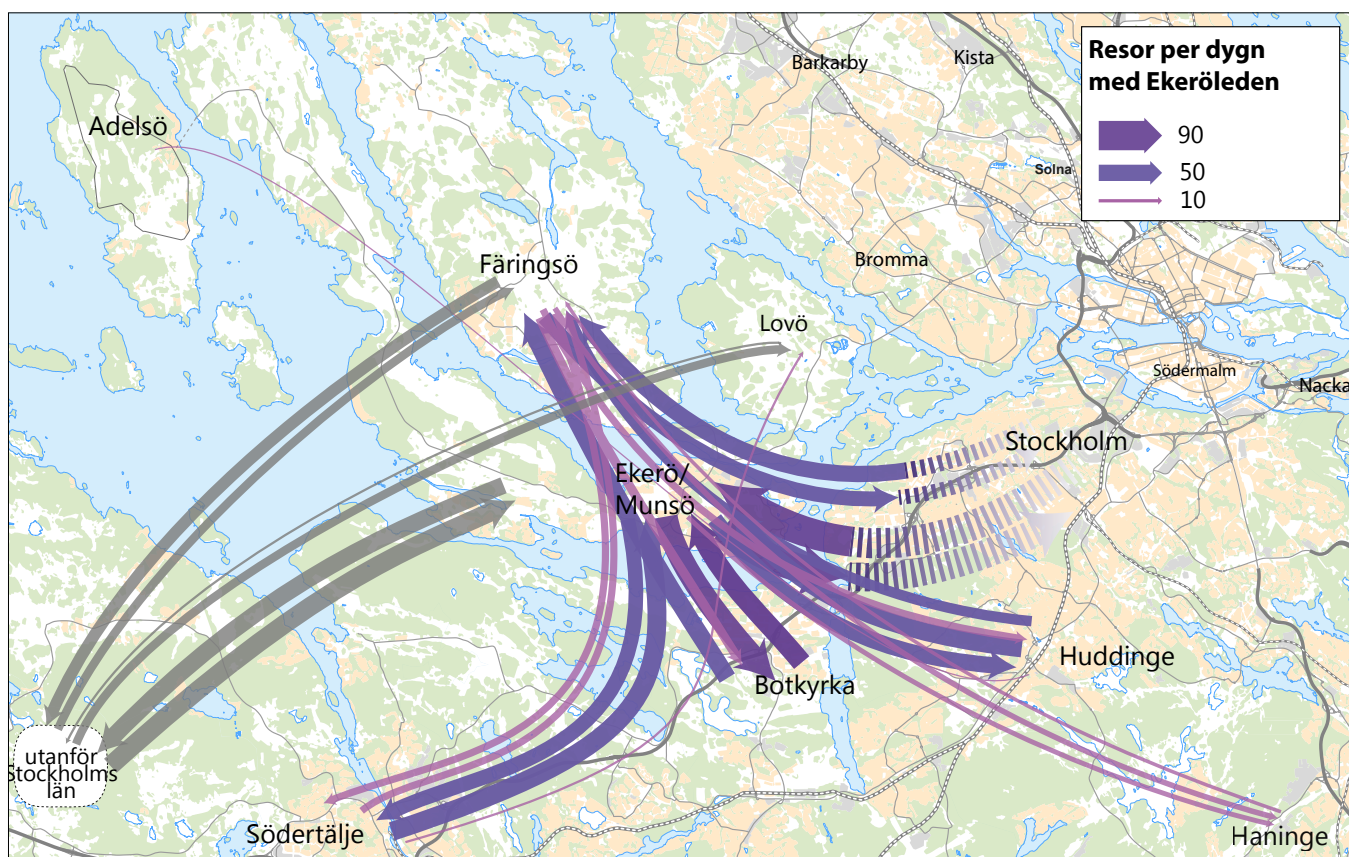
RESRELATIONER

De största resrelationerna är Ekerö/Munsö-Stockholms kommun (ca 180 resenärer, stora andelar torde vara till/från Skärholmen), Ekerö/Munsö-Botkyrka (ca 130 res.), Ekerö/Munsö-

Huddinge (ca 100 res.) samt Ekerö/Munsö-Södertälje (ca 100 res.). Det är även ett relativt stort antal resor Färingsö-Stockholm (ca 100 res.), Färingsö-Botkyrka (ca 80 res.) och Färingsö-Huddinge (ca 50 res.). Det finns ett visst utbyte till/från Haninge och Ekerö/Munsö/Färingsö (ca 50 res.).

Stora flöden, ca 200 resor, går till/från målpunkter utanför Stockholms län, men som inte har specificerats mer exakt.

Noteras bör att Skärholmen tillhör Stockholms kommun och att Kungens kurva tillhör Huddinge kommun.



Figur 4:1:1 De största resrelationerna för passagerarna på Ekeröleden. Flöden med >6 passagerare per dygn redovisas i figuren. Källa: RVU av passagerarna på färjan v. 19 2015. RVU genomförd av Markör AB, illustration av ÅF Infraplan

SYFTE MED RESAN

Under vardagar nyttjas färjan främst för arbetsrelaterade resor (till/från arbete 50 % och tjänsteresa 14 %). 30 % nyttjar färjan för fritids- eller nöjesrelaterade resor under vardagar. Noterbart är de låga andelarna till/från skola, vilket kan bero på brister i kollektivtrafikkopplingar mellan färjelägena och utbildningsenheter i exempelvis Flemingsberg (Södertörns högskola).

Under helger nyttjas färjan i huvudsak för resor kopplade till fritid och nöjen, 85 %.

HUR OFTA NYTTJAS FÄRJAN AV RESENÄREN?

Drygt hälften av passagerarna är av kategorin sällanresenärer, dvs varannan vecka eller mer sällan. 28 % nyttjar färjan 4-7 dagar i vecka.

TYP AV BILJETT

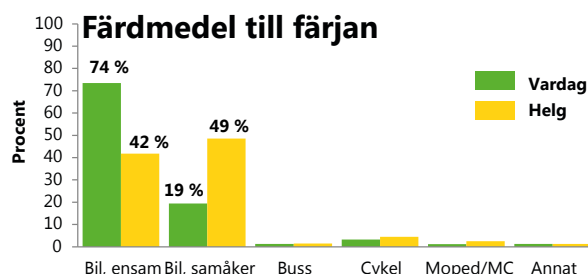
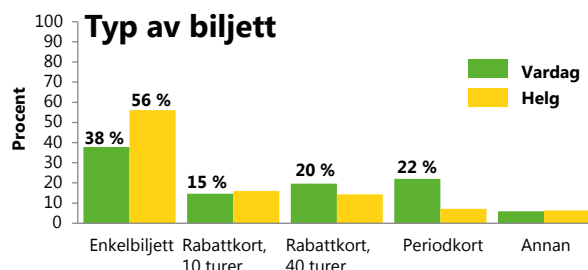
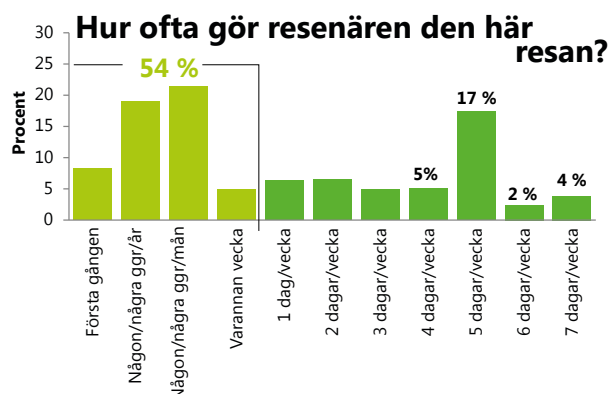
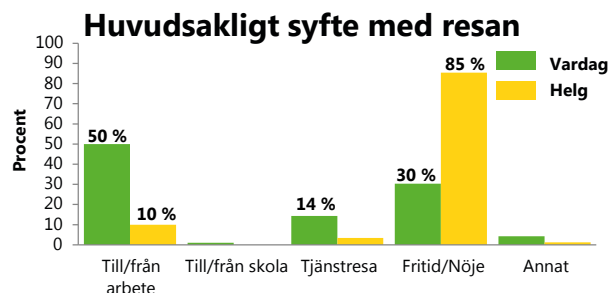
Enkelbiljetter är vanligast, vilket kan förklaras av den stora andelen sällanresenärer. Särskilt på helgdagar, när syftet för resan är av fritids-/nöjeskaraktär, nyttjas enkelbiljetter. Periodkort nyttjas mest förekommande under vardagar, vilket torde vara för arbets- och tjänsteresor.

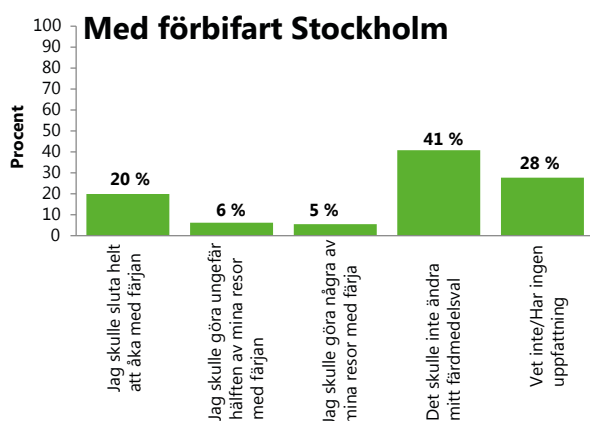
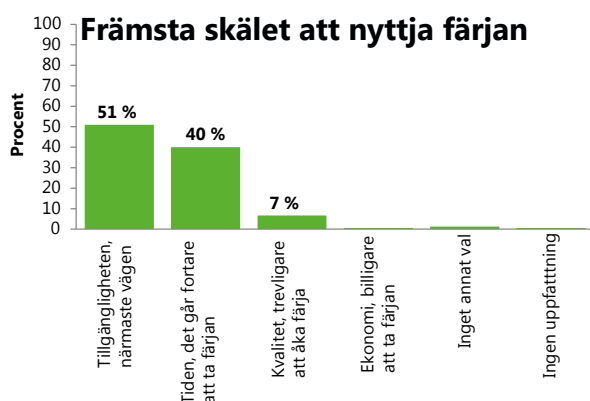
10- och 40-korten nyttjas relativt lika, såväl under vardagar som helg, vilket kan förklaras med flexibiliteten och på den stora gruppen sällanresenärer.

FÄRDMEDEL TILL FÄRJAN

Bil är det helt dominerande färdmedlet för resor till färjan. Cykel, buss, MC/moped har mycket små andelar.

Under vardagar åker 74 % ensam i bil. Under helgdagar är det vanligast att resenärer samåker.





VARFÖR NYTTJAS FÄRJAN?

Främsta skälen för att man nyttjar färjan är "Tillgängligheten/närmaste vägen" och "Tiden, det går fortare att ta färjan".

VAD HÄNDER NÄR EKERÖVÄGEN ÄR KLAR?

62 % av resenärerna anser att upprustningen av Ekerövägen (se även beskrivning i 4.6) inte kommer att påverka deras val av färdmedel. 13 % anser att de kommer att sluta nyttja färjan helt och hållet och 5 % skulle göra enstaka turer. 8 % skulle ungefär halvera sitt nyttjande av färjan.

VAD HÄNDER NÄR FÖRBIFART STOCKHOLM ÄR KLAR?

Med förbifarten anser ca 20 % att de kommer att sluta nyttja färjan. 41 % anser att förbifarten inte kommer att ändra deras nyttjande av färjan. Knappt en tredjedel har ingen uppfattning i frågan.

NÖJD-KUND-INDEX (NKI) EKERÖLEDEN

Färjerederiet genomför varje år attitydundersökningar på de färjeleder som de trafikerar.

Avseende Ekeröleden visar 2015 års undersökning på ett något svagare index för de flesta undersökta områdena.

Totalindex (genomsnittet av andelen nöjda över alla kvalitetsfaktorer) för Ekeröleden låg 2015 på 69 % (74 %, 2014). Det kan jämföras med Totalindex för samtliga färjor i Sverige som samma år var 81 % (79 %, 2014).

Kvalitetsområde	Nöjd-kund-index	
	Ekeröleden 2015 (2014)	Total för färjelederna i Sve.
Tillförlitlighet	90 (91)	93
Säkerhet	84 (86)	91
Turlistan	87 (85)	89
Tillgänglighet	69 (79)	76
Personal	65 (73)	85
Komfort	67 (69)	76
Informationsstöd/miljö	57 (68)	71
Färjeläget	57 (59)	74
Information	48 (53)	73

4.2 INTERNETBASERAD UNDERSÖKNING 2015

Som ett komplement till den intervjuundersökning som utfördes på färjan vecka 19 har även en annonserad internetbaserad undersökning genomförts av Ekerö kommun. Undersökningen genomfördes under maj månad 2015 och cirka 900 personer svarande på enkäten.

Enkätresultaten kommenteras i det följande.

VAR BOR DU?

Nära 90 % av de svarande är bosatta antingen i Ekerö (52 %) eller Färingsö (36 %).

HUR MÅNGA FORDON HAR NI I HUSHÅLLET?

Drygt 70 % av de svarande utgörs av hushåll som har mer än ett fordon. Den enskilt största kategorin, ca 45 %, utgörs av hushåll med två fordon.

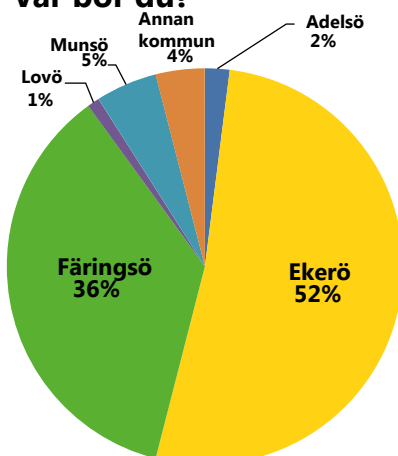
VART ÅKER DU MER ELLER MINDRE DAGLIGEN?

Cirka 80 % av de svarande reser dagligen utanför den egna kommunen.

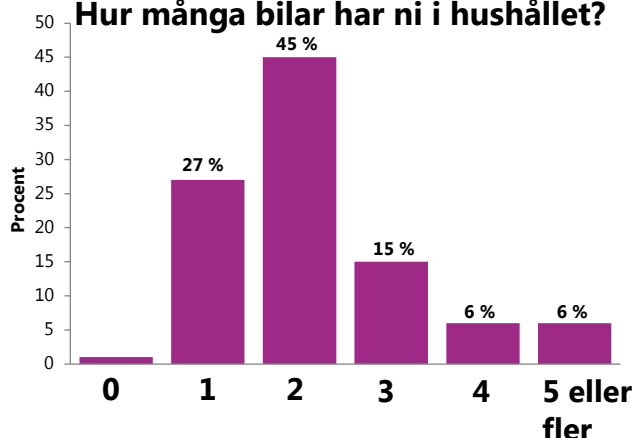
VILKET/VILKA TRANSPORTSÄTT ÄR VANLIGAST FÖR DINA RESOR?

De svarande har i genomsnitt angivit två transportsätt. Bil är det i särklass vanligaste transportmedlet följt av buss. Cirka 20 % av de svarande anger färjan som ett av de vanligaste transportsätten.

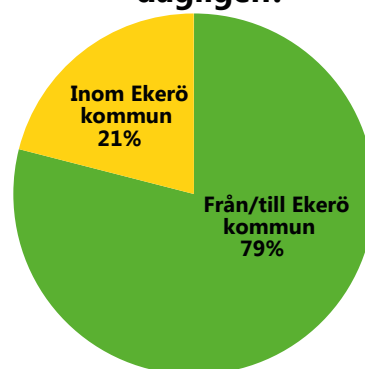
Var bor du?



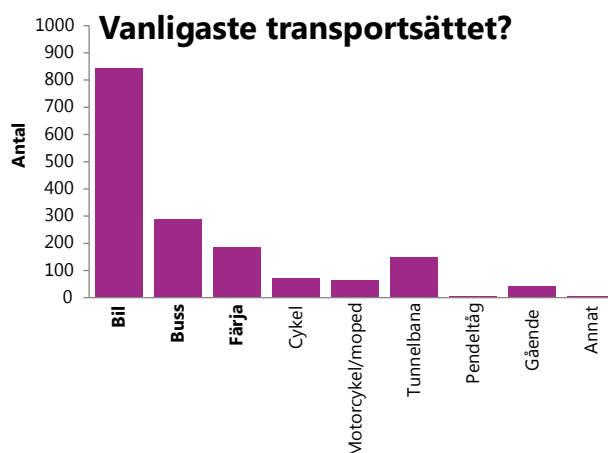
Hur många bilar har ni i hushållet?

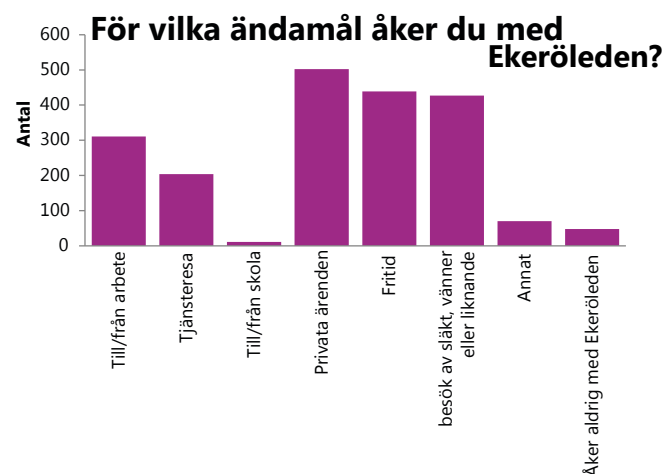
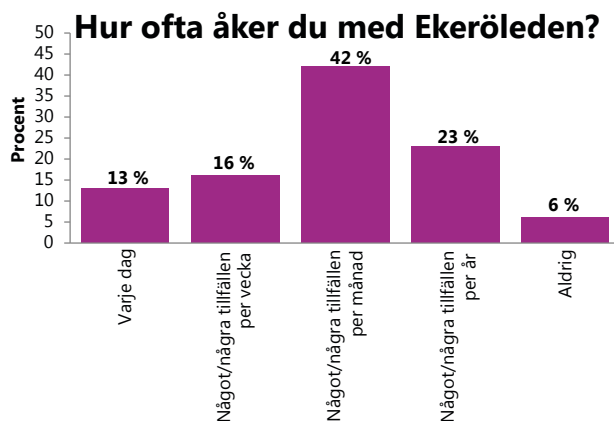


Vart åker du mer eller mindre dagligen?



Vanligaste transportsättet?





HUR OFTA ÅKER DU MED EKERÖLEDEN?

Nära 30 % av de svarande nyttjar färjan en eller flera gånger i veckan. Cirka 65 % av de svarande utgörs av sällanresenärer medan 6 % anger att de aldrig nyttjar färjan. Andelen sällanresenärer är högre i den internetbaserade undersökningen jämfört med den undersökning som utfördes på färjan vecka 19, 2015.

AV VILKA SKÄL ÅKER DU MED EKERÖLEDEN?

Varje svarande angav i genomsnitt mer än två skäl till att de nyttjar färjan. Det vanligaste skälet, som anges av mer än hälften av samtliga svarande, utgörs av att "slippa köer".

OM DU INTE ÅKER FREKVENT MED EKERÖLEDEN – VAD BEROR DET PÅ?

Cirka 70 % eller drygt 600 st av de svarande reser inte frekvent med Ekeröleden. Var och en av dessa angav i genomsnitt mer än två skäl till att de inte åker frekvent. Två huvudgrupper av skäl dominerar:

- Man är inte nöjd med biljettsystemet och/eller upplever vissa moment som komplicerade: Anges av mer än 75 % av de som inte reser frekvent.
- Resande med färjan upplevs som allt för kostsam: Anges av mer än 60 % av de som inte reser frekvent.

Cirka 30 % av de som inte reser frekvent anger att de inte reser oftare på grund av att de inte har behov av det, denna grupp utgör således inte en "potential för ökat resande".

FÖR VILKA ÄNDAMÅL ANVÄNDER DU EKERÖLEDEN?

Varje svarande angav i genomsnitt mer än två ändamål. Cirka 35 % av de svarande anger att de nyttjar färjan för arbetspendling och drygt 20 % anger tjänsteresa, vilket innebär att ca 60 % av de svarande nyttjar färjan för arbetsrelaterade resor. Samtidigt framgår att merparten av de svarande nyttjar färjan för fritidsrelaterade resor. Ett fåtal av de svarande nyttjar färjan för resor till/från skola.

HUR SKULLE DU VILJA UTFORMA BILJETTSYSTEMET?

Totalt har drygt 700 svaranden kommenterat denna fråga. Generellt kan noteras:

- En påtagligt negativ syn på befintligt biljettsystem.
- Att många förespråkar lägre biljettpriser eller avgiftsfria resor.

Bl.a. följande föreslås:

- Flera fordon ska kunna nyttjas med ett och samma månadskort/klippkort.
- Personlig biljett, inte knuten till fordon.
- Tillämpa samma betalsystem som för trängselskattssystemet i Stockholm. Automatisk avläsning av fordon och e-faktura/autogiro.
- Möjlighet att köpa biljett ombord med sms, swish, kort eller kontanter. Man riskerar att missa färjan medan man köper biljett, stressigt och otryggt.
- Någon slags app bör kunna nyttjas för biljettköp och info om biljettstatus (dålig överblick när kort är slut).
- Bilkösystemet fungerar inte alltid.
- Skicka påminnelse när saldot/perioden börjar ta slut.
- Möjlighet att registrera ett kreditkort som avgiften dras ifrån eller e-faktura.
- Möjlighet att köpa rabatterade års- eller halvårskort.
- Fungerande kollektivtrafik i anslutning till färjelägena.
- Systemet lägger hela skulden hos kunden, obehag vid biljettkontroller.

UNDER ÅR 2016 PLANERAS INFÖRANDE AV VÄGTULLAR PÅ ESSINGELEDEN. TROR DU ATT DITT RESANDE MED FÄRJA KOMMER ATT PÅVERKAS AV DETTA?

Cirka 20 % (164 st) av de svarande anger att införande av vägtullar på Essingeleden (se även 4.6) kommer att påverka deras färjeresande. En relativt stor andel anger "Vet ej" som svar.

Om ja: På vilket sätt?

De som svarat ja på föregående fråga kommenterar bl.a. enligt följande:

- Det blir fler resor med färjan.
- Förutsatt att biljettsystemet blir bättre används färjan i större utsträckning.
- Det blir marginellt fler resor med färjan.
- Kommer nog att åka mer på Essingeleden eftersom det blir färre bilar där när tullar införs.
- Valet av färdväg sker efter det som är enklast, billigast och snabbast.
- Leta nytt jobb som är tull- och färjefritt.
- Beror på hur mycket vägtullarna kommer att kosta.
- Beror på priset för färjan.
- Risk för ökad köbildning vid färjan.



HUR TROR DU ATT BREDDNINGEN AV EKERÖVÄGEN OCH ELLER BYGGANDET AV FÖRBIFART STOCKHOLM KOMMER ATT PÅVERKA DITT RESEMÖNSTER?

Totalt har ca 670 svaranden kommenterat frågan. Frågan avser två åtgärder och begreppet "resmönster" tolkas på olika sätt av svaranden, vilket sammantaget gör att svarens innehållsmässiga spridning är stor. De som anger "ingen eller liten påverkan" motsvarar ca 25 % och de som anger "Vet ej" motsvarar ca 10 %.

Generellt kan noteras att många:

- Befarar stora problem under byggtiden.
- Anger att färjetrafiken borde vara gratis under byggtiden.
- Anger att man överväger att flytta från kommunen på grund av köproblematiken.
- Föreslår en pendelbåt in till Stockholm.

Avseende breddning av Ekerövägen anges bl.a. följande:

- Breddningen ger endast marginella effekter, Brommaplan fortsätter vara en "propp"
- Tre trafikljus i Drottningholm gör att problemen kvarstår.
- Det blir mer köer.
- Kommer att välja buss oftare.
- Gynnar bara bussarna.
- Bredda Ekerövägen till fyra körfält istället genom att använda marken där gång- och cykelbanan ligger.
- Varför inte reversibla körfält?

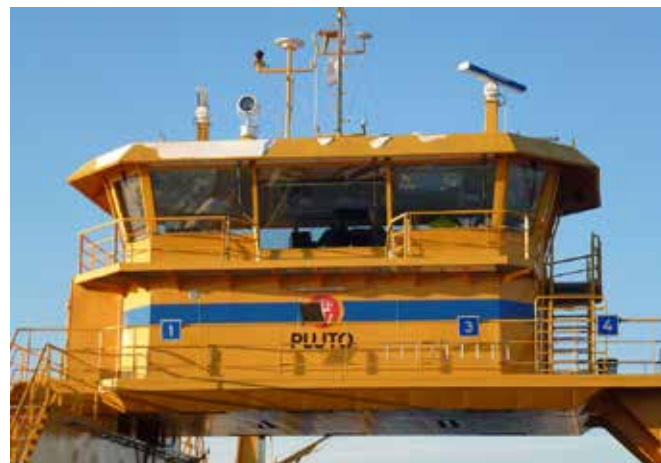
Avseende Förbifarten anges bl.a. följande:

- Trafiksituationen kommer att förbättras påtagligt.
- Stora tillgänglighetsförbättringar.
- Resandet med färja kommer att minska eller upphöra.

KAN DU FÖRESTÄLLA DIG ATT ÄVEN ANDRA INFRASTRUKTURÅTGÄRDER SKULLE KUNNA ÖKA DITT RESANDE MED EKERÖLEDEN (T.EX. UNDER DEN TID SOM BYGGNADSARBETEN PÅGÅR PÅ BL.A. LOVÖ)?

Synpunkter som framförs är bl.a.:

- Avgiftsfri färja.
- Lägre pris för färjebiljetten.
- Förenkla biljettsystemet på färjan.
- Bättre kollektivtrafik som ansluter till färjan.
- Båtpendel.
- Utöka infartsparkeringarna på lämpliga ställen.
- Öka storleken på färjorna.
- Bättre väg och cykelväg till färjan.



4.3 FÖRUTSÄTTNINGAR

BEBYGGELSE OCH BEFOLKNINGSUNDERLAG

Ekerö kommun har ca 27 000 invånare. Befolkningen i Ekerö kommun är koncentrerad till två större centralorter, Ekerö tätort (ca 13 000 inv.) och Stenhamra med omnejd (4 000 inv.). Övrig befolkning är spridd på öarna som ingår i kommunen, särskilt till områdena; Norra Färingsö, Färentuna, Sänga, Gällstaö, Adelsö, Svartsjö, Hillesjö, Sundby och Helgö.

I de kringliggande områdena Fittja/Botkyrka-Skärholmen/Kungens kurva, Huddinge/Flemingsberg, Salem/Tumba och Södertälje, som är några av Stockholms mest expansiva områden, bor ca 260 000.

ARBETSPLATSER OCH NÄRINGSLEV

Näringslivet i Ekerö kommun är småskaligt och domineras av småföretag inom ekonomi, bygg, tjänste- och servicesektorn samt inom handel och hantverk.

I kommunen finns drygt 8 500 arbetstillfällen och ca 3 500 registrerade och verksamma företag som bedriver aktiv näringsverksamhet. Av dessa är ca 70 % företag med 1-5 anställda. De största privata företagen har 50-150 anställda. Kommunen är den största arbetsgivaren med ca 1500 årsanställda. Näst största är statliga FRA. En annan statlig arbetsgivare är Kriminalvårdens anstalt på Svartsjö.

Den största privata arbetsgivaren i kommunen är Nordium med 120 anställda följt av Svegro AB (100 anställda), Mälarö Städservice (65 anställda), Alverbäcks blommor (50 anställda) och Orto Novo växthus (50 anställda).

Huddinge har drygt 40 000 arbetstillfällen och 6 000 småföretag. I södra Huddinge ligger Flemingsberg som är kommunens arbetsplatscentrum med bl.a. Karolinska universitetssjukhuset, Södertörns högskola och Novum forskningspark.

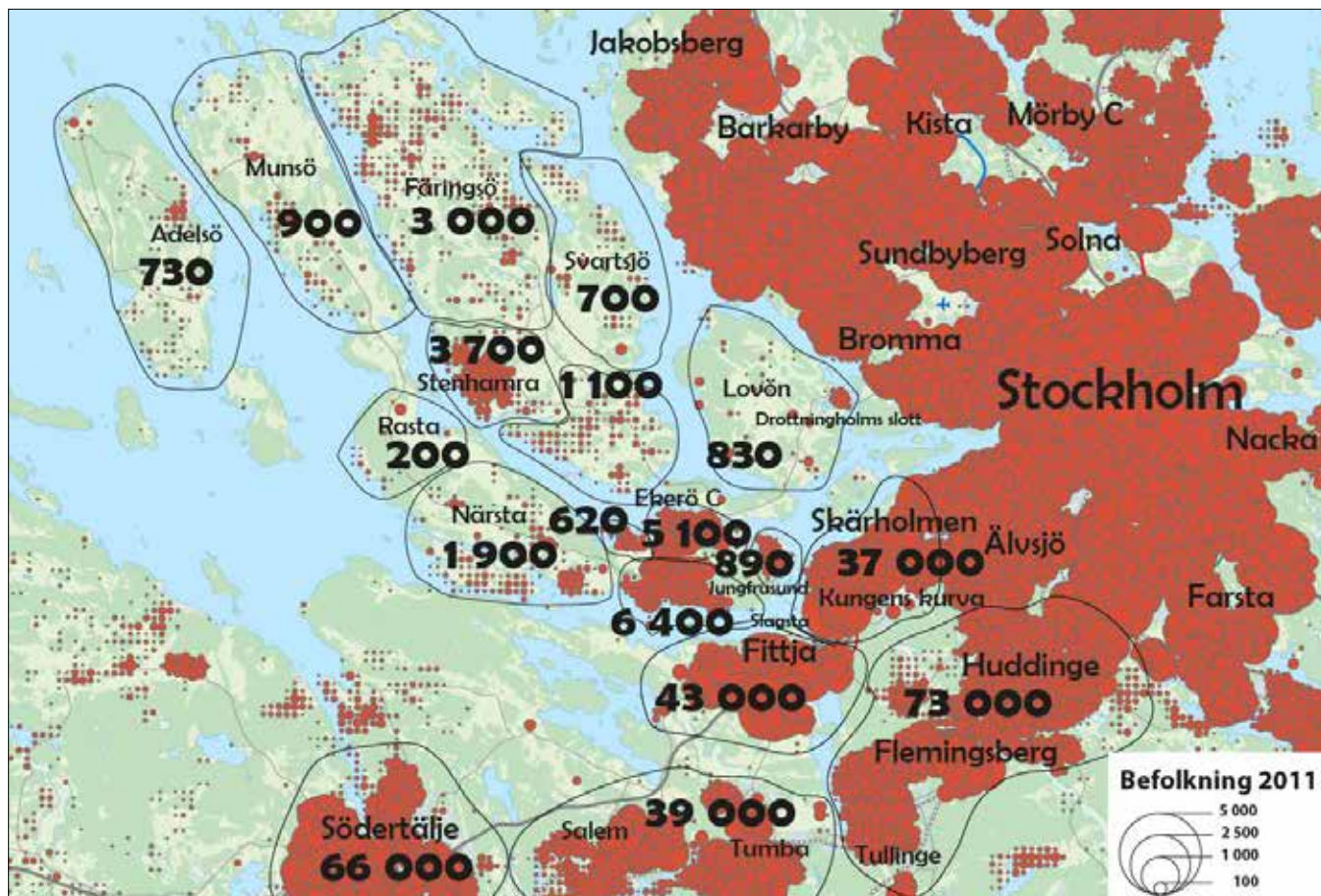
I Huddinge kommun ligger också Kungens kurva, som är nordens största externhandelsområde med utbredd bebyggelse och stora parkeringsytor. När Ikano Fastigheter under 2014 öppnade sitt nya shoppingcenter, bestod Kungens kurva av nästan 200 000 kvadratmeter handel.

Botkyrka kommun har ca 24 000 arbetstillfällen och omkring 6 000 företag varav ca 80 % är småföretag.

Salem har ett fåtal större arbetsplatser och totalt finns ca 3 000 arbetsplatser i kommunen.

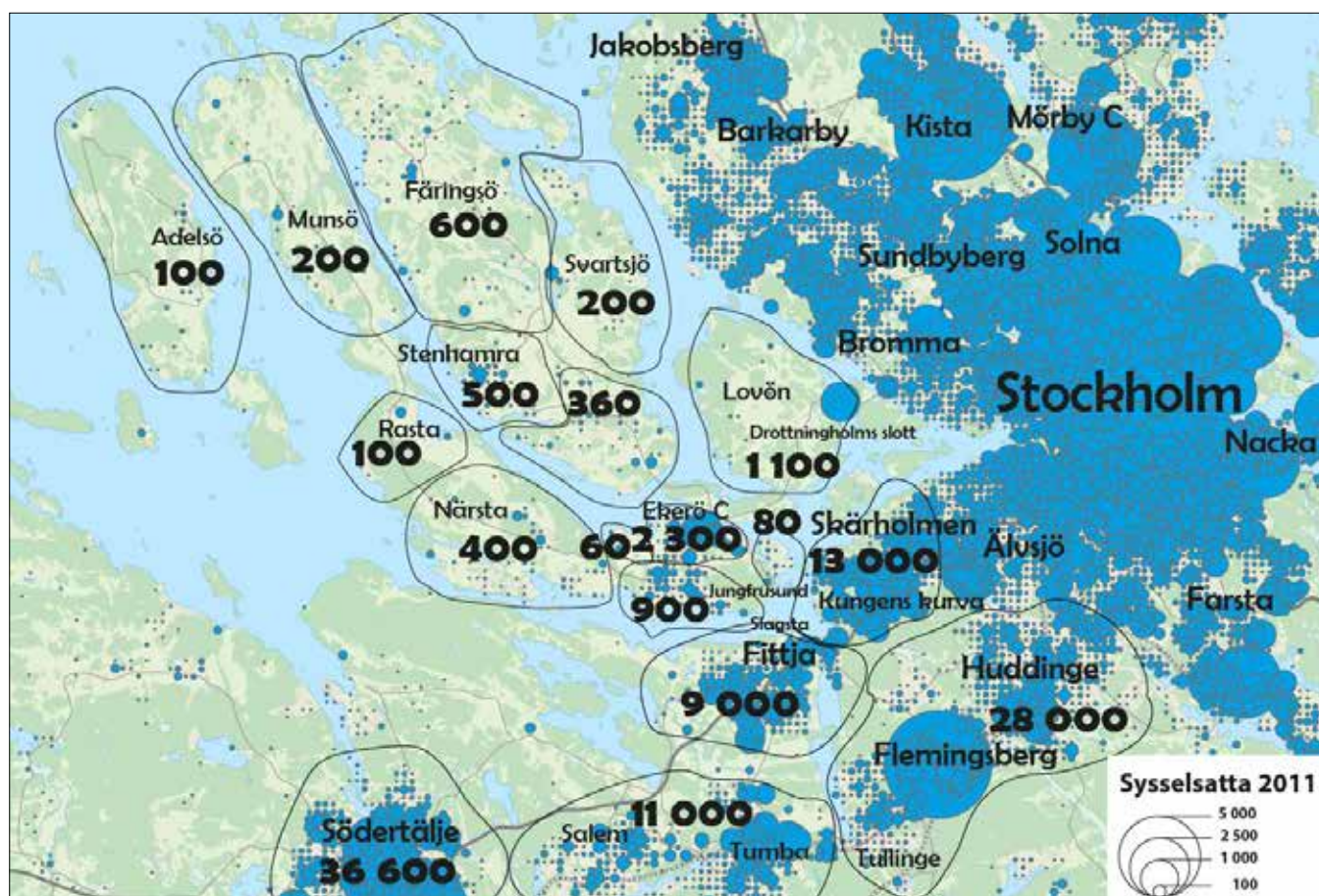
Södertälje domineras av högteknologisk verkstads- och läkemedelsindustri samt livsmedelsverksamheter. Kommunen har ett framväxande forsknings- och företagskluster för medicin, sjukvårdsteknik och bioteknik.

Två av Sveriges största företag, Astra Zeneca och Scania ligger i Södertälje. Tillsammans har de ca 15 000 anställda. I kommunen finns ca 6 000 företag varav 87 % är småföretag med färre än fem anställda. Totalt finns ca 46 500 arbetstillfällen, vilket är den tredje största kommunala arbetsmarknaden i Stockholms län.



Figur 4.3:1 Bosatta per 250-metersruta 2011

Källa: SCB, bearbetad av ÅF



Figur 4.3:2: Sysselsatta per 250-metersruta, 2011

Källa: SCB, bearbetad av ÅF

BESÖKSMÅL

Ekerö kommun är ett populärt besöksmål med bl.a. två världsarv (Drottningholmsområdet respektive Birka och Hovgården), slott och herrgårdar, medeltida kyrkor, golfbanor, båthamnar, vandringsleder och gårdsbutiker.

Vid närliggande Kungens kurva finns ett stort utbud av kommersiella verksamheter inom såväl handel som nöjen.

ARBETSMARKNADENS FUNKTIONSSÄTT

Förvärvsfrekvensen i Ekerö kommun är drygt 85 % (2013) och ca 65 % arbetspendlar till annan kommun. Kommunens utpendling var år 2013 omkring 8 300 personer och inpendlingen ca 3 400 personer. Nettoutpendlingen är därmed ca 4 900 personer.

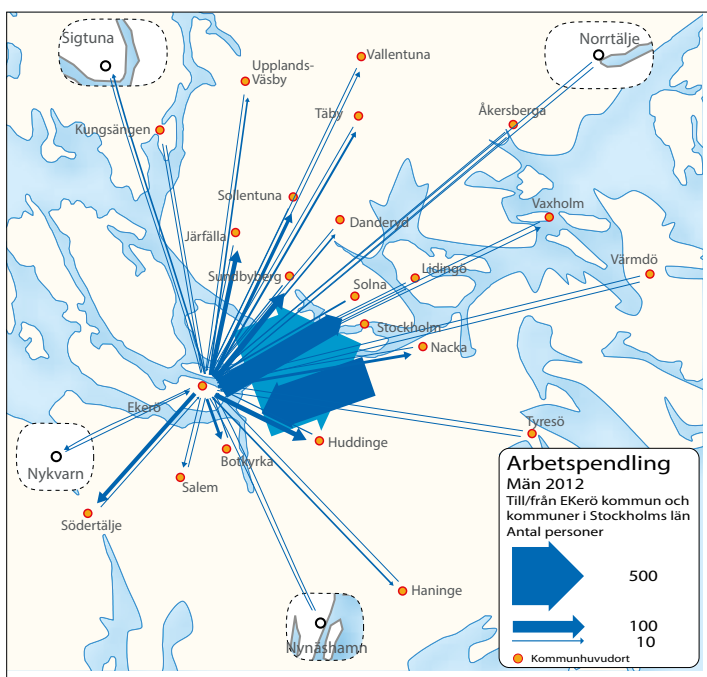
Merparten av utpendlarna, 5 400, pendlar till Stockholms kommun, följt av Solna (1 000 pendlare), Sundbyberg (260 pendlare), Huddinge (230 pendlare) och Södertälje (170 pendlare).

Ekerö	Utpendlare	Inpendlare	Bor, arbetar i kommunen
Män	4440	2030	2350
Kvinnor	3880	1420	2700
Totalt	8320	3450	5050

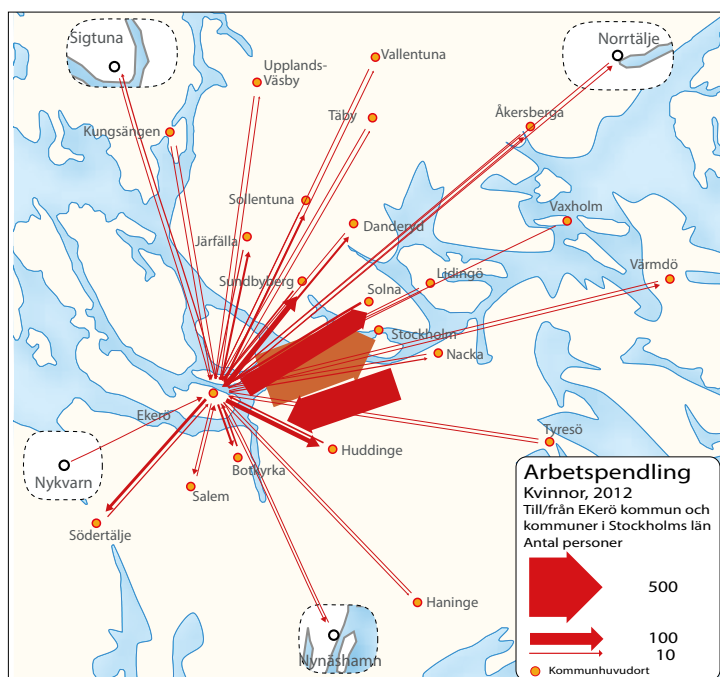
Figur 4.3:3 Utpendlare och inpendlare, samt antal som bor och arbetar i Ekerö kommun, år 2013. Källa: SCB

Från Stockholm pendlar ca 1 800 personer till Ekerö kommun. Från länets norra kommuner pendlar omkring 500 personer till Ekerö, varav hälften från kommunerna Solna, Sundbyberg och Järfälla.

De södra kranskommunerna Huddinge, Botkyrka, Salem och Södertälje har tillsammans ca 300 pendlare till Ekerö kommun.



Figur 4.3:4. Arbetspendling Män, år 2012.



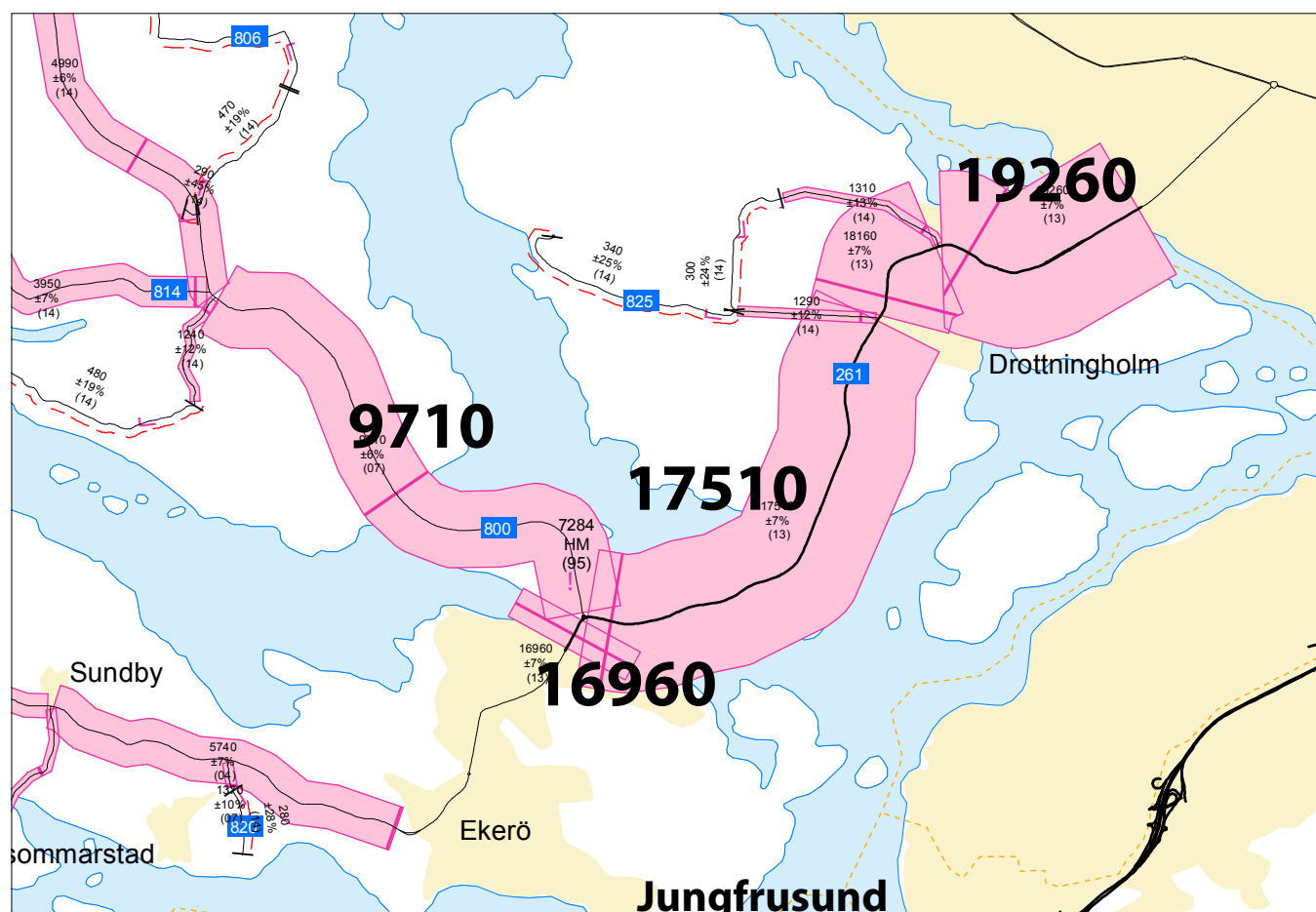
Figur 4.3:5 Arbetspendling kvinnor, år 2012

VÄGTRAFIK

Den enda fasta förbindelse som för närvarande finns mellan öarna i Ekerö kommun och fastlandet är väg 261 (Ekerövägen), via Tappström-Lövön-Nockebybron-Brommaplan. Vägen har två körfält in mot Stockholm, varav ett är reserverat för kollektivtrafik under högtrafik. Vägen har ett körfält i riktning mot Ekerö. Skyltad hastighet varierar mellan 50 och 70 km/tim. Parallell gång- och cykelväg finns.

Ekerövägen kännetecknas av kapacitetsproblem och otillräcklig säkerhetsstandard. Årsmedeldygnstrafiken är mellan 17 000-20 000 fordon, varav ca 1 600 avser tung trafik.

Under högtrafik råder problem med köbildning och låg framkomlighet. Trafikbelastningen är riktnings- och säsongsberoende. Kollektivtrafiken utgör, sett till antalet fordon, en liten andel av trafiken men sett till andelen resenärer nästan halva resvolymen.



Figur 4.3:6 Årsmedeldygnstrafiken på Ekerövägen är ca 17 000-20 000 fordon/dygn, varav ca 1 600 fordon/dygn är tung trafik.

DAGENS KOLLEKTIVTRAFIKSYSTEM

Avsaknaden av spårförbindelser från/till Ekerö-arna gör att busstrafiken har mycket stor betydelse. Busstrafiken är dock sårbar eftersom all trafik mellan Ekerö och övriga delar av regionen hänvisas till den hårt belastade Ekerövägen.

Idag finns 12 olika närlinjer som kopplar Ekerö kommun till navet Brommaplan. Även stomlinjerna 176 och 177 till/från Mörby C, via Brommaplan och Solna C, trafikförsörjer Ekerö/Stenhamra.

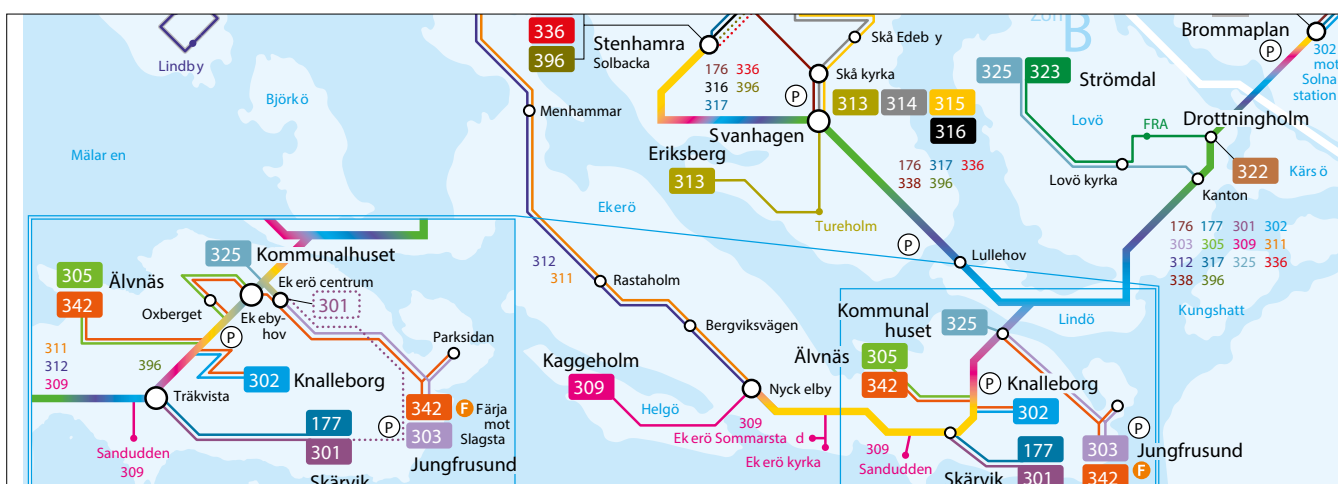
Under rusningstid går trafiken med 10-minutersintervaller mellan Ekerö C och Brommaplan. Under dag och kväll går bussarna var 20:de minut.

Färjeläget vid Jungfrusund trafikeras med linjerna 303 och 342. Linje 303 går till/från Brommaplan och avgår var 30:e minut mellan kl 06.30 och 08.30. På eftermiddagen avgår den till/från Brommaplan var 30:e minut mellan kl 15.30 och 18.00.

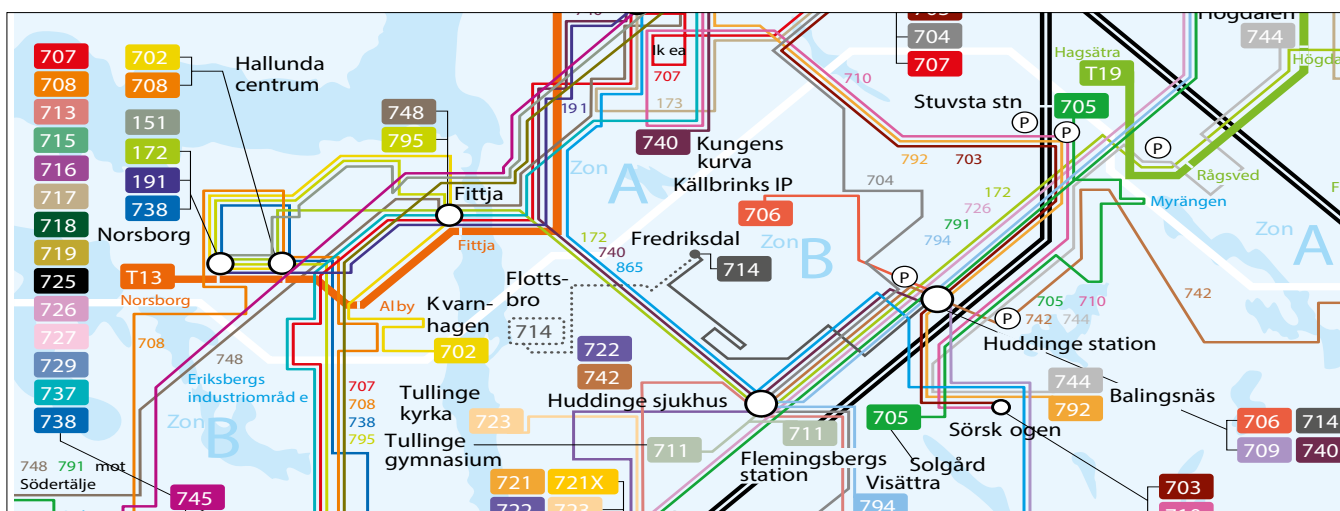
Linje 342 är anpassad för byte till busslinjer mot Brommaplan och har inga turer mellan kl 06.02 och 09.04. Sista bussen avgår från Jungfrusund kl 19.04. Bussen avgår var 30:e minut.

Närmaste busshållplats på Slagstasidan är Fittja-verken, ca 300 m söder om färjeläget (trafikeras av linje 702, var 18:e min). Bussförbindelse mellan Slagsta och Flemingsberg saknas.

Närmaste tunnelbanestation ligger i Fittja, ca 1,5 km från färjeläget.



Figur 4.3:7 Busslinjer våren 2015, Ekerö kommun
Källa: SL



Figur 4.3:8 Busslinjer våren 2015, Huddinge, Botkyrka, Salem
Källa: SL

KOLLEKTIVTRAFIKRESANDET

Omkring 5 500-6 000 tur och retur-resor görs varje vardag från/till Ekerö. Under helgdagar halveras resandet.

Maxtimmen för resor från Ekerö är 07:15-08:15. Till Ekerö är maxtimmen 17:15-18:15.

Busstrafik: Nockebybron

Från Ekerö	Vardag	Lördag	Söndag	Standard-vecka
Antal avg	236	115	116	1 411
Resenärer	5 500	2 850	2 200	32 550
Maxtimme	07:15-08:15			
Antal avg	38			
Resenärer	1 450			

Mot Ekerö	Vardag	Lördag	Söndag	Standard-vecka
Antal avg	252	116	114	1 490
Resenärer	5 700	3 000	2 450	33 950
Maxtimme	17:15-18:15			
Antal avg	36			
Resenärer	900			

Totalt	Vardag	Lördag	Söndag	Standard-vecka
Antal avg	488	231	230	2 901
Resenärer	11 200	5 850	4 650	66 500

4.4 RESANDE TOTALT

En översiktlig bedömning av det totala resandets omfattning och fördelning i dagsläget visar på följande:

- Det uppskattade totala resandet från/till Ekerö är 11,7 miljoner resor/år, vilket motsvarar ca 1,2 resor per invånare och dag.
- Bil- och busstrafiken längs Ekerövägen har en marknadsandel motsvarande 92 % av resandet.
- Ekeröledens marknadsandel motsvarar ca 8 % av resandet.

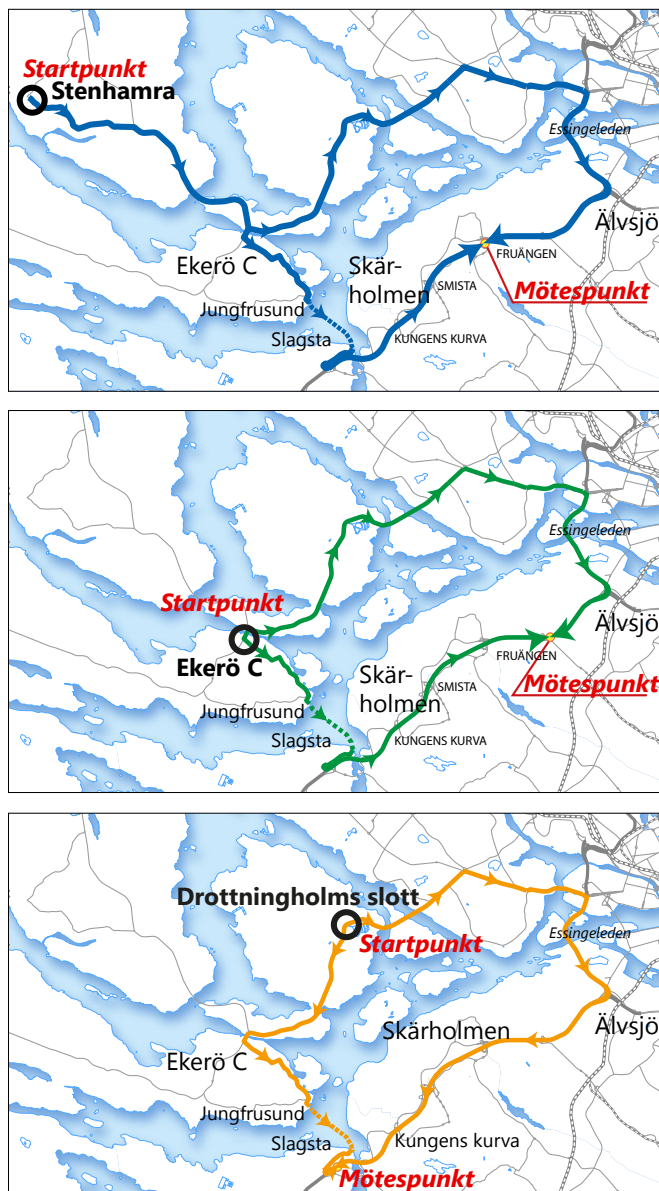
	Bedömt antal resande per år till/från Ekerö kommun	Procentuell fördelning
Ekerövägen	10 800 000	92 %
Resande med bil	7 000 000	
Kollektivt resande	3 500 000	
Övrigt (Gång och cykel, MC, etc)	300 000	
Ekeröleden	900 000	8 %
Resande med bil	795 000	
Tjänstefordon	29 000	
MC	6 000	
Fotgängare	70 000	
Summa	11 700 000	100 %

4.5 VATTENDELARE

För att översiktligt illustrera Ekeröledens influensområde har ett antal körtidsberäkningar utförts. Beräkningarna har utförts med syfte att i grova drag identifiera var "vattendelaren" mellan att nyttja Ekeröleden och Ekerövägen är belägen. Beräkningarna har utförts för tre start-/målplatser i Ekerö kommun; Stenhamra, Ekerö centrum och Drottningholms slott.

Som framgår av vidstående figurer avgränsas Ekeröledens influensområde i norr i grova drag av omlandet söder om Fruängen. I söder utgörs influensområdet primärt av kommunerna Södertälje, Botkyrka och Huddinge samt de sydvästra delarna av Stockholms kommun.

Beräkningarna av vattendelare beaktar inte kapacitetsproblem i vägnätet. Generellt gäller därvid att Ekeröleden "gynnas" av kapacitetsproblem i centrala Stockholm och att vattendelaren förskjuts norrut under dygnets högtrafiktimmor.



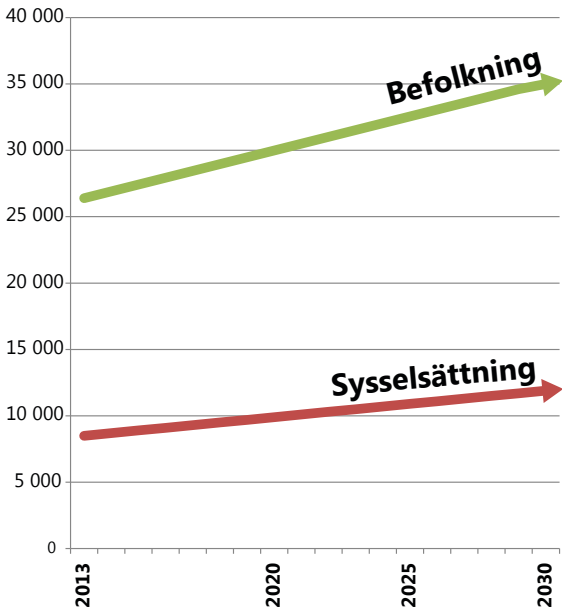
Figur 4.5:1 Influensområdet för Ekeröleden kontra Ekerövägen. Under dygnets högtrafiktimmor förskjuts vattendelaren norrut.

4.6 TILLVÄXT OCH INVESTERINGAR

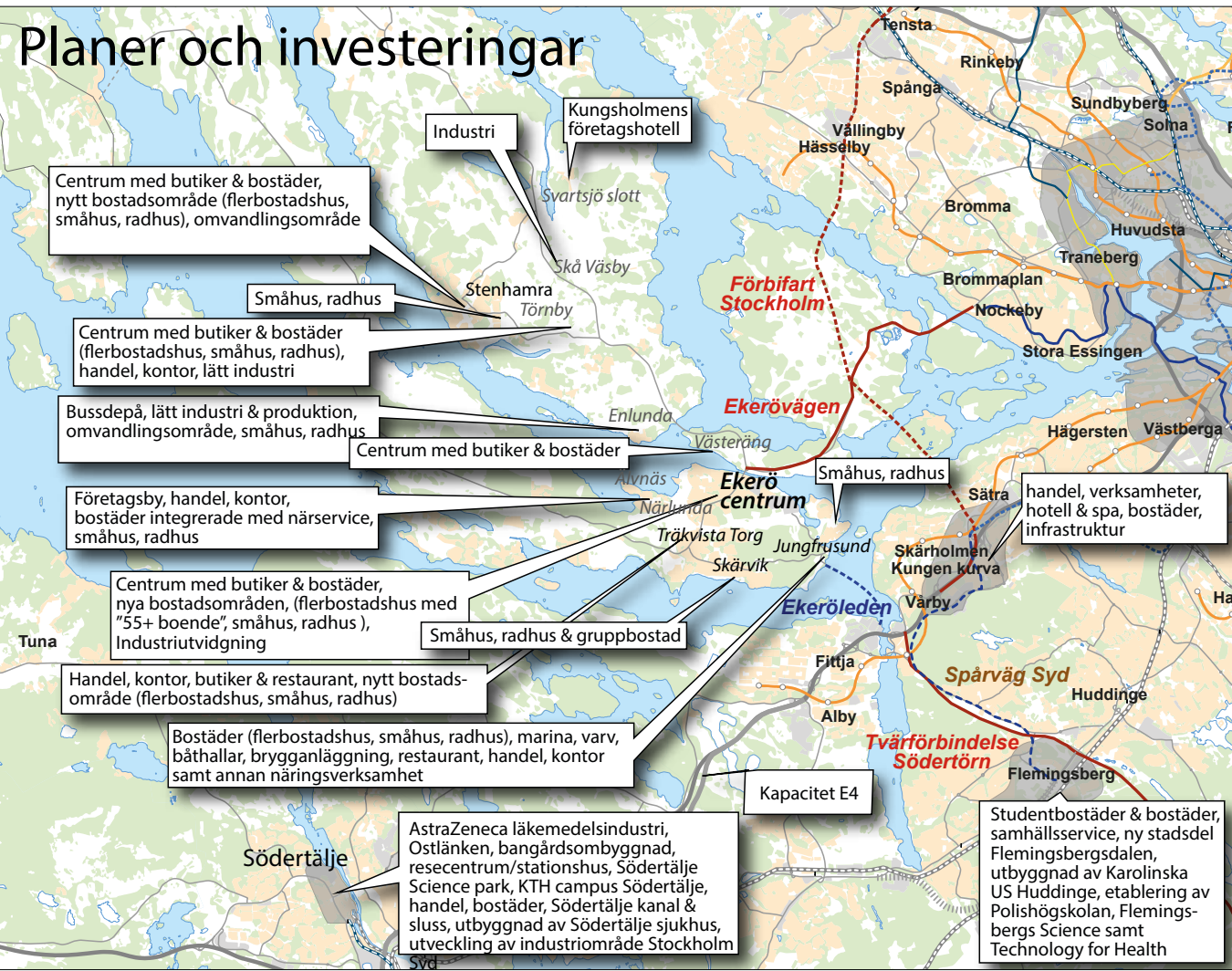
BETYDANDE BEFOLKNINGSÖKNING

Stockholmsregionen är i stark tillväxt och bristen på bostäder är påtaglig. Stockholms län har närmare 2,2 miljoner invånare (2014), och ökade med ca 35 000 invånare under 2014. Till år 2030 förväntas befolkningen i Stockholms län öka till 2,6 miljoner invånare, en ökning med nära 20 % jämfört med år 2014. En stor del av denna ökning förväntas gälla de yttre regionala stadskärnorna, bl.a. Kungens kurva-Skärholmen, Flemingsberg, Haninge och Södertälje som ligger inom Ekeröledens influensområde.

Ekerö kommuns befolkningsprognos visar på befolkningsökning med i genomsnitt ca 500 personer/år fram till 2020. Det innebär en be-



Figur 4.6:1 Befolknings- och sysselsättningsprognos för Ekerö kommun.



Figur 4.6:2 Expansionsplaner och planerade investeringar i bostäder, verksamheter och infrastruktur. Underlag från Ekerö kommun, SLL, och ÅF

folkningstillväxt om knappt 3 000 personer (ca 26 700 till ca 29 500 invånare), dvs en ökning av ca 10 % (Källa: Bostadsbyggnads- och markanvändningsplan Ekerö kommun). Kommunens översiktsplan siktar på att Ekerö ska öka till 35 000 invånare år 2030. Ökningstakten beräknas vara som högst under åren 2020–2023.

Prognosen för bostadsbyggandet visar en genomsnittlig ökning av 200 bostäder per år fram till 2023 (Statisticon AB). Flertalet av de nya bostäderna kommer anläggas i Ekerö C, Träkvista Torg, Stenhamra och Svanhagen.

NYA VERKSAMHETER

STARKARE REGIONALA STADSKÄRNOR

Stockholm är idag en enkärnig arbetsmarknadsregion med en i övrigt relativt spridd struktur. I regionplanen för Stockholm (RUFs 2010) finns tydliga ambitioner att även arbetsplatser behöver koncentreras till regionala stadskärnor. Strategin kommer innebära att antalet sysselsatta i de yttre regionala stadskärnorna kommer att öka betydligt snabbare än i övriga områden.

För Ekerö kommun innebär det att kopplingarna till/från Kungens kurva-Skärholmen, Flemingsberg, Södertälje och Haninge kommer att öka i betydelse, vilket bidrar till ökad efterfrågan på smidiga transportkopplingar i dessa relationer.

EKERÖS VERKSAMHETER

Ekerö kommun arbetar med att ta fram nya arbetsplatsområden för att förbättra förutsättningarna för företagens tillväxt. Enligt RUFs 2010 beräknas ca 3 400 nya arbetsplatser tillskapas i Ekerö kommun fram till år 2035.

Det kommer att skapas kontorslokaler för företag och verksamheter vid Brygga industriområde, Jungfrusunds marina och Enlunda på Färingsö samt att Skå Väsby industriområde kommer att utvidgas. Planen är också att näringslivet ska erbjudas byggfärdig mark för nyetableringar.

I Jungfrusund planeras det för bostäder, marina, varv, båthallar, brygganläggning, restaurang, handel, kontor och annan näringsverksamhet.

Älvnäs är ett potentiellt utvecklingsområde för etablering av företagsby med handel och kontor. Vid en sådan exploatering blir även ett ökat utbud av bostäder viktigt.

Turism och besöksnäring ger ökad efterfrågan på möjligheter till övernattnig och olika typer av service. Förbifart Stockholm ökar tillgängligheten till Ekerö kommuns många rekreatiomsområden vilket kan leda till större intresse för området. Ekerö kommun vill därför verka för att få ytterligare hotelletableringar med central lokalisering och verka för att det finns goda möjligheter till uthyrning av stugor, service för husbilar och camping.

Ekerö kommun har under 2015 haft långt gångna diskussioner med Södertörns högskola om att förlägga ett centrum för pedagogisk utveckling i kommunen. Centrumet skulle dels ge möjlighet för ett hundratal lärarstudenter att i kommunen få sina verksamhetsförlagda studier (praktik) tillgodosedda samtidigt som pedagoger i kommunen kan få kompetensutveckling och möjligheter till fortbildning i samarbete med högskolan. Den avgörande frågan från högskolans sida var goda kollektivtrafikmöjligheter till Ekerö. Detta har än så länge inte kunnat tillgodoses.

REGIONALA INVESTERINGAR

I de närbelägna områdena Kungens kurva/Skärholmen och Flemingsberg pågår och planeras för flera stora investeringar avseende såväl bostäder som verksamheter. Bland annat planerar IKEA att bygga ett nytt varuhus vid Kungens kurva (ska ersätta befintligt) och i Flemingsberg planeras flera stora etableringar inom bl.a. sjukvård, forskning och utbildning.

I Södertälje sker stora investeringar inom tillverknings- och läkemedelsindustri, utbildning, forskning och infrastruktur.

INVESTERINGAR I TRANSPORTINFRASTRUKTUR

EKERÖVÄGEN

Trafikverket planerar breddning av vägen till fyra körfält där ett körfält i vardera riktningen är reserverat för kollektivtrafik. Projektet innebär även en breddning och utveckling av befintlig gång- och cykelväg längs med sträckan. Hastigheten kommer variera mellan 40, 60 och 80 km/h. Planerad byggstart är 2017. Klart år 2020.

Under ombyggnaden av Ekerövägen riskerar kapaciteten försämrats ytterligare. Dessutom kommer byggandet av Förbifart Stockholm och trafikplatsen på Lovön att påverka framkomligheten under en längre tid, vilket kommer att öka efterfrågan på Ekeröleden.

FÖRBIFART STOCKHOLM

Förbifart Stockholm är Sveriges största infrastrukturprojekt och består av ca 21 km ny väg, varav ca 18 km i tunnel, figur 4.6:3. Vägen kommer att binda samman de norra och södra länsdelarna, avlastar Essingeleden och innerstaden och minskar sårbarheten i Stockholms trafiksystem. Restiden för hela sträckan beräknas till ca 15 minuter.

Förbifarten kommer att gå i tunnel under Mälaren och Lovön och ansluter till väg 261 Ekerövägen med nya cirkulationsplatser vid Edeby och Tillflykten.

För Ekerö kommer förbifarten innebära betydligt bättre tillgänglighet till/från kranskommunerna i norr och söder. Exempelvis minskar vägavståndet från Ekerö C till Vårby trafikplats med 16,5 km (från 29,5 km till 13 km).

Förbifarten kommer inte att avgiftsbeläggas.

Förberedande anläggningsarbeten pågår, hela förbifarten beräknas klar år 2026.



Figur 4.6:3 Förbifart Stockholm kommer att gå i tunnel under Lovön och ansluta till Ekerövägen med nya cirkulationsplatser vid Edeby och Tillflykten. Förbifarten innebär stora förbättringar för Ekerö kommuns tillgänglighet, eftersom två nya, kapacitetsstarka anslutningar tillskapas.

BEREDSKAPERSÄTTNING

Färjeförbindelsen mellan Jungfrusund och Slagsta är av strategisk betydelse för det fall att ett katastroftillfälle inträffar på regionens vägnät som kräver omdirigering av trafik förbi de centrala delarna av Stockholm.

För att säkerställa kontinuerlig färjedrift har Trafikverket därför ombett kommunen att inkomma med ansökan om statligt driftsbidrag. Ekerö kommun har därvid, under hösten 2015, ingett en sådan ansökan, i avsikt att täcka ekonomiska underskott som inte kan uteslutas under kommande år.

TRÄNGSELSKATT PÅ ESSINGELEDEN

Riksdagen har beslutat att införa trängselskatt på Essingeleden från och med 1 januari 2016. Essingeleden är hårt belastad med mycket trängsel och köer som följd. Köerna på Essingeleden växer ut i trafiksystemet och påverkar en stor del av det centrala vägnätet.

Avgiften under högtrafik blir 30 kronor, se tabell nedan. Dessutom kommer maxbeloppet per fordon och dygn att höjas från 60 till 105 kr. Betalstationerna på Essingeleden kommer att finnas vid trafikplats Kristineberg samt på av- och påfarterna vid trafikplats Fredhäll.

Tider	Skattebelopp per passage (kronor)
6.30–6.59	15
7.00–7.29	22
7.30–8.29	30
8.30–8.59	22
9.00–9.29	15
9.30–14.59	11
15.00–15.29	15
15.30–15.59	22
16.00–17.29	30
17.30–17.59	22
18.00–18.29	15

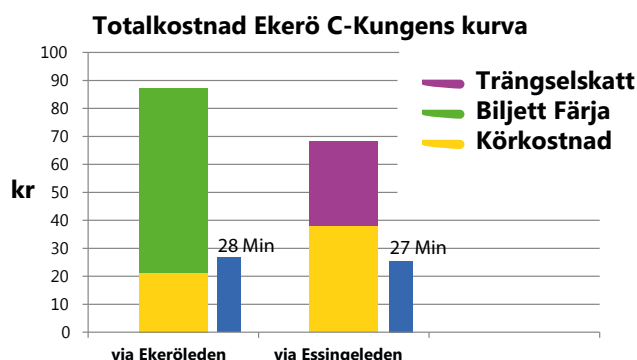
För en arbetspendlare med två beskattade passager per dygn beräknas den årliga avgiften bli ca 12 000 kr.

Enligt Trafikverkets underlagsrapport förväntas trafiken på Essingeleden minska med 10-15 % under högtrafikperioden.

Införandet av vägtullar på Essingeleden kommer att påverka vägvalet för de som färdas mellan Ekerö och de sydvästra delarna av Stockholm. En översiktlig analys visar att körtiden under "lågtrafik" mellan Ekerö och Kungens kurva är knappt 30 minuter, oavsett färd via Ekeröleden eller via Essingeleden. Vid jämförelse av kostnaden för den enskilde bilresenären finner man att körkostnaden idag är avsevärt lägre när man väljer Essingeleden, vilket förklaras av färjeavgiften. Det är utifrån detta förhållande som vägvalet

idag primärt styrs, dvs många väljer Ekeröleden under högtrafik och Essingeleden under övriga tider.

När Essingeleden avgiftbeläggs kommer totalkostnaden för resor att öka. Bedömningen är att detta kommer att påverka Ekeröleden i ett positivt hänseende, eftersom kostnadsskillnaden mellan färdvägarna reduceras. Inledningsvis kan även psykologiska aspekter verka för en ökad trafik via Ekeröleden.



Figur 4.6:4 Kostnader och restider förenat med val av färdväg. OBS! Restiden baserat på "i bästa fall", dvs lågtrafik. Under högtrafik är restiden via Essingeleden avsevärt längre, vilket bidrar till marknadsunderlag för Ekeröleden. Källa: Restider Hitta.se.

TVÄRFÖRBINDELSE SÖDERTÖRN

Trafikverket planerar att bygga en tvärförbindelse Jordbro (Haninge)–Södertörn–Vårby (E4/E20). Denna väg skapar förutsättningar för smidigare arbets- och utbildningspendling, regional utveckling och säkrare transporter. Planerad byggstart kring år 2020.

SPÅRVÄG SYD

Spårväg Syd är en snabbspårväg som planeras mellan Älvsjö och Flemingsberg, via Masmo, Kungens kurva, Skärholmen och Fruängen. Spårväg Syd skapar förutsättningar för nya pendlingsmöjligheter och kopplar samman flera utvecklingsområden.

KOLLEKTIVTRAFIK

För att möta den förväntade befolkningsökningen och tillväxten, planeras en fördubbling av busstrafiken mellan Tappström och Brommaplan.

Stomlinjerna till/från Ekerö (176 och 177) planeras att ligga kvar oförändrade, med vissa mindre linjeändringar vid Frösunda och Arenastaden. Förbättrade bytesmöjligheter till andra transportslag planeras vid tunnelbanan i Vreten och vid Danderyd. (Källa: Stomnätplan Stockholms län s. 54.)

Avseende Förbifarten så planeras en ny stomlinje längs denna. Ekerö kommun kommer att arbeta för att den nya stomlinjen trafikerar Ekerö C.

BUSSTRAFIK PÅ FÄRJAN

Behovet av en bussförbindelse mot Slagsta och Flemingsberg har diskuterats under flera år. Bakgrunden till det är att Ekerö kommun har ett geografiskt läge som gör det förhållandevis svårt att rekrytera högskoleutbildad personal (lärare och förskollärare) till skolor och förskolor. Pedagogisk personal rekryteras i stor utsträckning lokalt och konkurrensen i Stockholms omedelbara närhet är kännbar. Genom en reguljär

bussförbindelse via färjan söderut skulle rekryteringsbasen förbättras väsentligt.

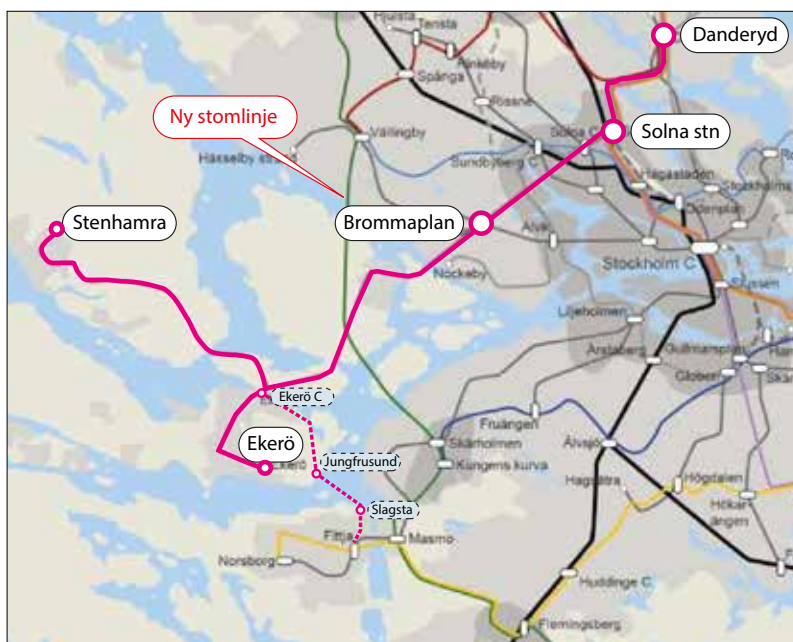
Kommunen har därtill haft långt gångna diskussioner med Södertörns högskola om att förlägga ett centrum för pedagogisk utveckling i Ekerö kommun. Ett sådant skulle ge möjlighet för ett hundratal lärarstudenter att i kommunen få sina verksamhetsförlagda studier (praktik) tillgodosedda samtidigt som pedagoger i kommunen kan få kompetensutveckling och möjligheter till fortbildning i samarbete med Högskolan. Den avgörande frågan från Högskolans sida var goda kollektivtrafikmöjligheter till Ekerö. Detta har än så länge inte kunnat tillgodoses. En bussförbindelse skulle också förbättra Ekeröbors möjligheter att studera vid Södertörns högskola.

Mot bakgrund av ovanstående utförde ÅF 2014 en samhällsekonomisk analys avseende busstrafik via Ekeröleden. Utgångspunkten var en förlängning av befintlig busslinje 342/303 till/från Fittja. Analysresultatet, som bl.a. bygger på att busstrafiken kan nyttja Ekeröleden utan kostnad, visar att en förlängd busslinje är samhällsekonomisk lönsam.

För att möjliggöra en busstrafiklinje via färjan behöver färjeläget vid Slagsta byggas om. En orsak är att vid höga vattenstånd blir vinkeln för stor för SL:s bussar. I en kompletterande studie har ÅF studerat möjliga åtgärder för att lösa problemen vid färjelägena. Enligt rapport daterad 2015-11-16 bedöms åtgärderna ha en investeringskostnad på 2,2 Mkr.

GÅNG- OCH CYKELANGÖRING

Färjelägena saknar attraktiva och säkra angöringar för oskyddade trafikanter. Med separerade GC-vägar fram till färjorna torde såväl säkerheten och kapaciteten höjas. I dagsläget finns inga konkreta planer på åtgärder, men Ekerö kommun diskuterar frågan internt.



Figur 4.6:5 Förslag till stomlinjenät 2030, exklusive innerstads- miljöer för Stockholms läns mer centrala delar samt förslag på förlängning av bussar 342/303 via Ekeröleden.

Källa: Stomnätplan för Stockholms län, Trafikförvaltningen 2014 och ÅF

5 FRAMTIDA MARKNADSUNDERLAG FÖR EKERÖLEDEN

I det följande redovisas:

- Bedömt totalresande till/från Ekerö kommun i dagsläget samt för åren 2020 och 2030.
- Totalresandets fördelning mellan Ekeröleden och Ekerövägen samt Förbifart Stockholm (2030)

5.1 BEDÖMNINGAR AVSEENDE 2014 OCH 2020

I dagsläget bedöms att totalresandet till/från Ekerö uppgår till ca 11,7 miljoner resor/år. Ekeröledens marknadsandel bedöms uppgå till ca 8 %.

För perioden 2014-2020 antas befolknings- och sysselsättningsökningen i Ekerö uppgå till 10 %. Resandet till/från Ekerö antas öka i motsvarande grad, dvs. från 11,7 miljoner resor 2014 till 12,9 miljoner resor 2020.

Upprustning av Ekerövägen bedöms medföra att ca 20 % av resenärerna på Ekeröleden istället väljer att resa via Ekerövägen, antingen med bil eller buss. Bedömningen baseras på resultat från den resvaneundersökning som genomfördes ombord på Ekeröledens färjor i april 2015. Överflyttningen bedöms "dämpas" till följd av att trafikavgifter införs på Essingeleden och överflyttningen netto, från Ekeröleden till Ekerövägen, bedöms till 10 %. Det motsvarar ett resandebortfall på Ekeröleden med ca 100 000 resenärer/år. Ekeröledens andel av totalresandet bedöms därmed minska från 8 % till 7 %.

För 2020 bedöms därvid sammantaget att resandebortfallet på Ekeröleden till följd av upprustning av Ekerövägen och utvecklad kollektivtrafik kommer att vägas upp av den resandeökning som genereras av den förväntade befolknings- och sysselsättningsökningen i kommunen samt att trafikavgifter införs på Essingeleden.

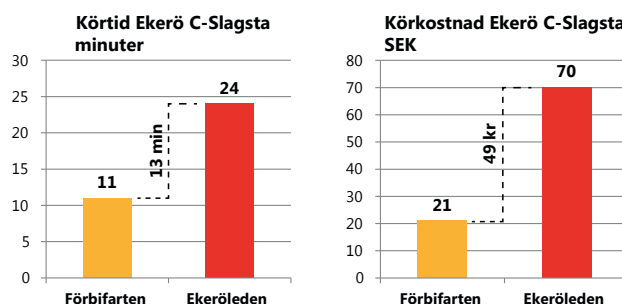
5.2 BEDÖMNINGAR AVSEENDE 2030

Perioden 2021-2030 bedöms totalresandet till/från Ekerö öka med nära 19 %, från 12,9 miljoner resor/år till 15,3 miljoner resor/år.

Utbyggnaden av Förbifart Stockholm med åtföljande anpassningar av kollektivtrafiken kommer påtagligt att förändra tillgängligheten och därmed resmönstret med bil och buss till/från Ekerö. Att så kommer att bli fallet beror på att Förbifarten kommer att ge avsevärt kortare res-tidsavstånd mellan Ekerö och de norra respektive de södra länsdelarna.

För Ekeröledens del kommer "konkurrenskraften" att minska. Översiktliga beräkningar av körtid respektive körkostnad mellan Ekerö centrum och Slagsta, antingen via Förbifarten eller via Ekeröleden, visar med dagens förutsättningar på stora skillnader:

- Förbifarten kommer i grova drag att vara nära 15 minuter "snabbare" jämfört med Ekeröleden.
- Körkostnaden för den enskilde resenären kommer att bli lägre med Förbifarten, ca 20 kr jämfört med ca 70 kr för Ekeröleden.



Figur 5.2:1 Körtid och körkostnad med Förbifart Stockholm resp. Ekeröleden

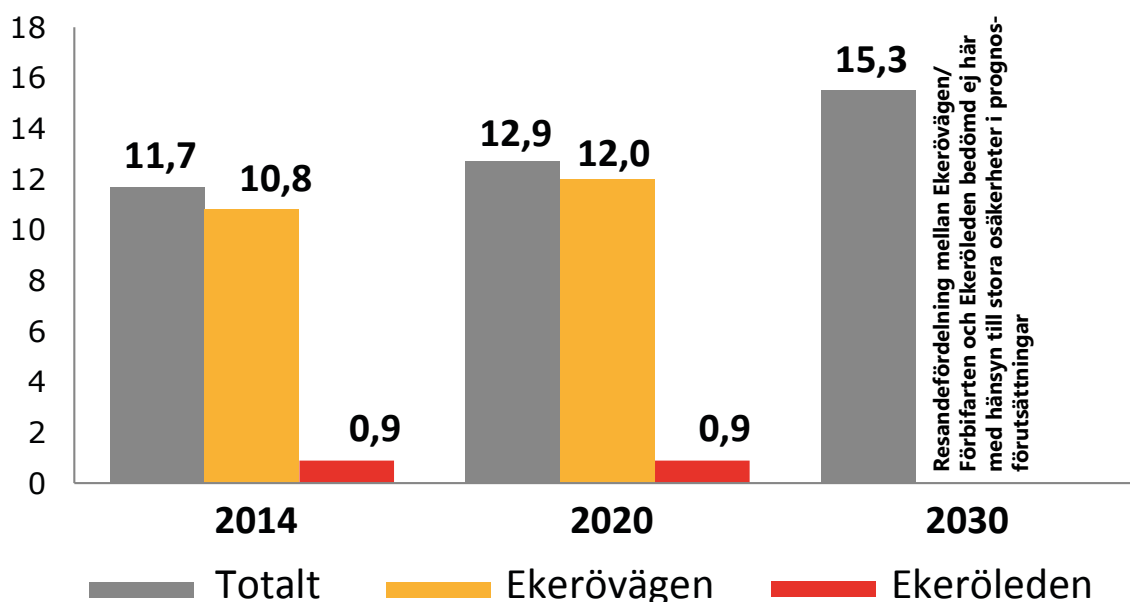
I den resvaneundersökning som genomfördes i april 2015 angav ca 40 % av de tillfrågade att utbyggnad av Förbifarten inte kommer att ändra valet av färdmedel. Omräknat i antal resenärer år 2030 skulle det motsvara ett årligt resande med Ekeröleden, med nuvarande trafikutbud, uppgående till nära 600 000 resenärer, dvs. drygt 300 000 färre än idag.

Sammantaget bedöms att:

- Fördelarna med Förbifarten för den enskilde bil- eller bussresenären kommer att bli stora och marknadsunderlaget för Ekeröleden kommer att påverkas. Hur stor påverkan

kommer att bli kommer att avgöras av ett flertal faktorer, bl.a. framtida politiska policys för vägavgifter och miljöbeskattning, trafikbelastning och eventuella kapacitetsproblem på Förbifarten, kommunens förmåga till eventuell underskottstäckning för färjetrafiken, förmåga att anpassa färjetrafiken avseende utbud och typer av färjor till en förändrad marknadssituation mm.

Bedömt resande från/till Ekerö kommun, (miljoner resor/år)



	2014	2020
Resande totalt till/från Ekerö, miljoner	11,7	12,9
	100 %	100 %
Varav resande/år Ekerövägen, miljoner	10,8	12,0
	92 %	93 %
Varav resande/år Ekeröleden	0,9	0,9
Resandebortfall för Ekeröleden med Ekerövägen upprustad, utvecklad kollektivtrafik och trafiktullar på Essingeleden		minus 0,1 miljoner resande per år
Resandeökning till följd av befolkningstillväxt Ekerö kommun 2014-2020		0,1 miljoner resande per år

6 FÖRESLAGNA ÅTGÄRDER

I det följande föreslås ett antal åtgärder för det korta tidsperspektivet (2020) som syftar till att stärka det ekonomiska resultatet för Ekeröleden. Parallella strategier föreslås som dels syftar till en vidareutveckling av befintligt biljettsystem i närtid kombinerat med nettointäktsökningar, dels en strategi som syftar till att på lite längre sikt möjliggöra ett införande av ett nytt och mer kundanpassat biljettsystem, motsvarande det som idag nyttjas för vägtullarna i Stockholm.

6.1 STRATEGI NÄRTID

Strategin innebär i korthet:

- **Vidareutveckling av befintligt biljettsystem mot högre grad av kundanpassning**
- **Ny biljett- och prisstruktur som syftar till en nettointäktsökning motsvarande nära 3 Mkr/år**
- **Anpassningar av turlista**
- **Fritt resande för GC-trafikanter och förbättrade anslutande GC-vägar.**
- **Bussförbindelse till/från Slagsta/Flemingsberg.**

Följande föreslås:

- En översyn genomförs med syfte att i högre kundanpassa befintligt biljettsystem, bl.a. behöver förutsättningarna för att nyttja olika fordon med ett och samma periodkort/månadskort prövas.
- Sommarturlista med kvarts-/halvtimmes- trafik under vardagar införs vecka 26-32/33. Eventuellt även under jul/nyårsveckorna. Minskade rörliga kostnader bedöms till 0,2 Mkr.
- Generell prishöjning med drygt 10 %. En generell prishöjning av drygt 10 % skulle innebära en intäktsökning av ca 3,5 Mkr/år. Reducerat för visst resandebortfall uppskattas nettoeffekten till ca 2,2 Mkr/år.

- Priset för periodkort 30 dagar sätts till att motsvara 50 % rabattering jämfört med normal enkelbiljett. Det betyder en prishöjning på totalt 280 kr. Den minskade rabattsats som föreslås för periodkortet innebär en kostnadsökning från 1 120 kr (efter generell höjning) till 1 300 kr, motsvarande 16 % prisökning. Om inköpen av periodkort kvarstår på en oförändrad nivå erhålls en ökad intäkt av ca 1 Mkr. Den resandekategori som primärt berörs av kostnadshöjningen är samtidigt den som kanske har den största nyttan av Ekeröleden, vilket motverkar överflyttning till Ekerövägen. Att helt inräkna en ökad nettointäkt av 1 Mkr bedöms dock vara i överkant. Om man tillämpar halva den elasticitet som applicerats för den generella prishöjningen, dvs. 1,5 % istället för 3 % vid 10 % kostnadsökning erhålls ett intäktsbortfall av ca 0,3 Mkr, motsvarande en årlig nettointäktsökning med 0,7 Mkr.
- Fritt resande för gångtrafikanter och cyklister införs, varvid intäktsbortfallet bedöms till 0,3 Mkr/år. Därtill föreslås att anslutande GC-vägar till färjelägena göra mer attraktiva.
- Bussförbindelse med Slagsta/Flemingsberg, via Ekeröleden, etableras. Det ger positiva effekter för tillgängligheten till/från Ekerö, dock inga tillkommande intäkter för färjetrafiken.

Ovan angivna förslag till åtgärder bedöms resultera i en resultatförbättring av ca 2,8 Mkr/år.

6.2 STRATEGI LÄNGRE SIKT

Strategin innebär i korthet:

- **Initiering av lagändringar/anpassningar avseende "Lag om infrastrukturavgift på väg" samt "Lag och förordning om vägtrafikregister"**
- **Nytt biljettsystem, samma som nyttjas för vägtullarna i Stockholm, införs inom 2-3 år**

Det torde vara av stor betydelse att införa ett biljettsystem som i högre grad än dagens system är kundanpassat. Utförda marknadsundersökningar visar på en påtagligt negativ syn på befintligt biljettsystem. Bl.a. lyfts följande synpunkter fram:

- Flera fordon ska kunna nyttjas med ett och samma månadskort/klippkort.
- Personlig biljett, inte knuten till fordon.
- Tillämpa samma betalsystem som i Stockholm. Automatisk avläsning av fordon och e-faktura/autogiro.
- Möjlighet att köpa biljett ombord med SMS, Swish, kort eller kontanter. Man riskerar att missa färjan medan man köper biljett, stressigt och otryggt.
- Någon slags app bör kunna nyttjas för biljettköp och info om biljettstatus (dålig överblick när kort är slut).
- Bilkösystemet fungerar inte alltid.
- Skicka påminnelse när resorna börjar ta slut.
- Möjlighet att registrera ett kreditkort som avgiften dras ifrån eller e-faktura.
- Möjlighet att köpa rabatterade års- eller halvårskort.
- Systemet lägger hela skulden hos kunden, obehag vid biljettkontroller.

En översyn av förutsättningarna för införande av ett nytt och mer kundanpassat biljettsystem har startat under 2015 med syfte att pröva möjligheten att ansluta biljettsystemet för Ekeröleden till det biljettsystem som Transportstyrelsen utvecklat och driftsatt för vägtullarna i Stockholm. Bland annat följande har framkommit:

- Dagens lagstiftning medger inte att Transportstyrelsen administrerar Ekeröledens biljettsystem. För att det ska vara möjligt erfordras att "Lag om infrastrukturavgift på väg" samt "Lag och förordning om vägtrafikregister" ändras/anpassas.
- Hyreskostnaden för själva infrastrukturen (båge, kameror, datasystem etc) skulle uppgå till ca 80 000-100 000 kr/månad, dvs. 1,0-1,2 Mkr/år. Utöver detta skulle en avgift på 1-2 kr tillkomma per fordon, vilket för Ekeröleden skulle innebära en kostnad på ca 0,85-1,7 Mkr/år. Totalt ger det ca 1,8-2,9 Mkr/år.

Att förändra lagstiftningen skulle sannolikt medföra en alltför komplex och tidskrävande procedur. Under alla förhållanden skulle dock denna portal kräva nyinvesteringar, utöver de årliga driftkostnaderna. Om en portal, ur ett längre tidsperspektiv, ändock skulle komma till stånd - skulle strategin innebära ett antal fördelar:

- Ekeröledens biljettsystem skulle harmoniera med övriga avgiftssystem för vägtrafik i Stockholmsområdet. Erfarenheterna, med efterdebitering via autogiro eller faktura, är goda och systemet uppfattas som "kundvänligt".
- Hyreskostnad för utrustning samt den administrativa, rörliga kostnaden av ca 2 Mkr/år torde kunna balanseras av att dagens kostnader för administration, kontrollanter mm upphör samt av ett mindre tillskott av "nya" resenärer.

Ett biljettsystem enligt ovan skulle innebära att den som reser betalar ett enhetspris per resa. Enhetspriset kan variera efter fordonstyp. Därtill torde möjligheten att tillämpa någon slags rabattsystem för frekventa resenärer vara möjligt att införa. Dagens system med klippkort och periodkort utgår. Därtill förutsätts att cyklister och fotgängare kan färdas utan avgift.

Ovan angivna förslag till åtgärder bedöms resultera i potentialer för ytterligare resultatförbättring till följd av kundanpassat biljettsystem.

Notera att strategin förutsätter:

- Ett samfällt agerande från Ekerö kommun och Trafikverket med målet att åstadkomma ändring/anpassning av ovan angivna lagar.
- En inledande testperiod där avgifter med pris per resa i kombination med ett rabattsystem för frekventa resenärer kalibreras in till sin rätta nivå.
- Implementering av en väl genomtänkt marknadsförings- och informationsplan med syfte att skapa acceptans för ändringar i biljettsystem och prisnivåer hos befintliga och potentiella resenärer.
- Att tidplanen anpassas till befintligt avtal med biljettapplikationen (mTicket) som upphör om ca 2 år.

6.3 ANDRA, ALTERNATIVA BILJETT-/BETALSYSTEM

Det finns en europeisk standard för transpondrar som innebär att olika trafikutövare kan använda samma system för passage på vägar, broar, tunnlar och ett flertal färjeförbindelser i Norge, Sverige (Helsingborg-Helsingör), Tyskland och Danmark.

Systemet är baserat på att en fordonsbrukare löser ut en transporter (sk Bizz) mot en deponeeringsavgift på ca 200 kr. Transpondern kopplas till ett kredit-/kontokort för automatisk betalning.

För bilar utan transponder fotograferas registreringsskylten och faktura sänds till bilens ägare.

Detta system tar däremot inte hand om singelresenärer, vilka måste betala manuellt i särskilda system.

Transpondersystemet innebär att tekniska anläggningar och utrustning behöver monteras vid färjelägena. Kostanderna för de tekniska anläggningarna och kompletterande manuella betalsystem har inte utvärderats i denna analys.



7 EKONOMI

Fram till att Förbifart Stockholm trafiksätts omkring år 2026 bedöms Ekeröleden kunna drivas med minst ett ekonomiskt nollresultat – förutsatt ett statligt driftbidrag, omförhandlat avtal med Trafikverket, taxehöjning om cirka tio procent samt en generell översyn av kostnaderna (exempelvis inköp av bränsle).

Framkomligheten mellan Ekerö centrum och Brommaplan kommer att begränsas högst avsevärt, till följd av byggnadsarbetena kopplade till byggandet av Förbifart Stockholm och breddningen av Ekerövägen. Under denna tidsperiod kommer Ekeröleden att utgöra ett mycket viktigt komplement till den övriga transportinfrastrukturen – för boende, förvärvsarbetande eller besökare på Ekerö kommuns Mälaröar.

7.1 EKONOMISKA BEDÖMNINGAR

ALLMÄNT

Ekerö Kommun och Trafikverkets Färjerederi tecknade ett nytt trafikavtal i september 2011 att gälla från 1 oktober 2011 till 30 september 2016. Avtalet innebär att Ekerö kommun ska täcka driftunderskott medan driftöverskott delas mellan parterna efter det att tidigare förluster balanserats.

BILJETTINTÄKTER

Biljettaxorna ändrades senast inför det nuvarande trafikavtalets start den 1 oktober 2011. Vid införandet av det automatiserade biljettsystemet sjönk antalet resande. En återhämtning har skett och det senaste trafikårets intäkter uppgick till 34,5 Mkr. Trafik och intäktsökningen fortsatte under resterande månader 2015. Förändrade trängselskatter och införandet av avgifter på Essingeleden bedöms påverka ledens intäkter positivt under 2016.

RISKER/MÖJLIGHETER

Färjerederiet bedömer att följande risker och möjligheter finns:

- Dieselpriiset följer världsmarknadspriset. Bedömningen är att stigande oljepriser kan påverka färjeleden med -1,5 Mkr.
- Minskade färjehyror, se dispenstrafiken nedan -1,5 Mkr.
- Underhåll. Ekeröledens färjor är relativt moderna men kräver ett kontinuerligt underhåll. Risk finns att större haverier blir kostsamma. +/-0.
- Stigande efterfrågan från resenärerna till följd av bl.a. höjda trängselskatter och avgift på Essingeleden, +1,5 Mkr.
- Möjlighet att erhålla uppdrag från entreprenörerna i Förbifartsprojektet. Ekeröledens färjor kan användas utanför ordinarie turlista. +1,0 Mkr

DISPENSTRAFIKEN FRÅN SLAGSTA TILL TYSKA BOTTEN

Ekeröledens färjor har t.o.m. 31 december 2014 använts för tungtransporter mellan Slagsta och Tyska Botten. Trafiken har utförts utanför ordinarie tidtabell vid Ekeröleden. Tyska Bottenleden har "hyrt" färjekapacitet från Ekeröleden och betalat ersättning för detta. Bortfallet innebär en påverkan på Ekeröledens budget med ca 1,5 Mkr årligen.

FRAMTIDA BEDÖMNING

En prishöjning är starkt motiverad för att reducera nuvarande underskott. Ekerö kommun och Färjerederiet gör tillsammans bedömningen att det då är möjligt att med ett statligt driftbidrag ge möjlighet till balans i ekonomin.

7.2 KALKYL 2020

En driftsekonomisk kalkyl för 2020 har sammanställts.

- Utgångspunkten för kalkyl 2020 är resultat-sammanställningen för 2014/15 och dagens penningvärde.
- Biljettintäkterna har korrigerats för de åtgärdsförslag som anges för "Strategi närtid".
- Dieselpriiset förväntas stiga.
- Ett statligt driftsbidrag antas kunna erhållas för att garantera beredskap för trafikframkomlighet i regionen.

För det fall att "Strategi längre sikt" med nytt biljettsystem kommer till ett genomförande, bedöms detta resultera i en potential för ökat resande och en resultatförbättring.

Ekeröleden Ekonomiskt utfall, KKR (brutet räkenskapsår)		Bef biljettsystem inkl diverse åtgärder och prisökning 10%
	2014-2015	2020
Biljettintäkter	34 500	37 300
Färjehyra (från Tyska Botten-leden)	1 500	
Statligt driftstöd	0	1 500
Övriga intäkter	900	0
Summa intäkter	36 900	38 800
Kostnader för arbetskraft	-16 700	-16 700
Underhåll	-4 800	-4 800
Diesel	-4 300	-4 800
Övriga rörelsekostnader	-6 300	-6 300
Täckningsbidrag	4 800	6 200
OH och avskrivningar	-7 200	-6 200
Redovisat resultat	-2 400	ca 0

KÄLLOR

Ekerö kommun, 2014. PM Bostadsbyggnads- och markanvändningsplan 2014 för Ekerö kommun, Dnr KS14/47-210.

Ekerö kommun, 2014. Yttrande Ekerövägen/nr 261 - vägplan - breddning till fyra körfält, Dnr KS13/144-318

Ekerö kommun, 2005. Översiktsplan Ekerö kommun - till år 2015 - med sikte på 2030.

Ekerö kommun, 2015. PM Ekeröleden.

Staticon AB. Delområdesprognos 2014-2023 Ekerö kommun. Byggbaserad prognos på kommunens NYKO-områden.

Staticon AB. Befolkningsprognos 2014-2023 Ekerö kommun, Byggbaserad prognos.

Stockholm läns landsting, 2010. Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2010.

Stockholm läns landsting, Trafikförvaltningen, 2014. Tjänsteutlåtande Stomnätsplan för Stockholms län.

ÅF, 2014. Analys av busstrafik via Slagstafärjan - förlängning av befintliga linjer mellan Ekerö och Fittja

ÅF, 2015. Kollektivtrafik på Ekeröleden.

SL, Trafikverket, Stockholm läns landsting m.fl. Trafiksatsning Stockholm - ett samarbete för en växande region.

Trafikverket 2014. Vägplan, väg 261 Ekerövägen. Planbeskrivning, Granskningshandling, TRV 2012/19667

Internet

<http://easygo.com/>

<http://www.trafikverket.se/Farja/>

<http://www.ekero.se>



FRAMTID FÖR EKERÖLEDEN