Upprättat av:
Nils Lindahl
Johanna Sandén
Agneta Lapidus Muregård

Dokument typ: Rapport
Revideringsdatum: 2025-01-13
Version: 1.0

Pontarius AB
Box 1023
101 38 Stockholm

Växel: 08 – 410 290 10
E-post: info@pontarius.com

RAPPORT

Formulering av utredning kring framtida trafiklösning för färjeförbindelsen Ekeröleden



Pontarius

Dokument typ:	Rapport
Titel:	Formulering av utredning kring framtida trafiklösning för färjeförbindelsen Ekeröleden
Beställare:	Ekerö Kommun
Kontaktperson	Pepijn Klaassen
Upprättad av:	Nils Lindahl Johanna Sandén Agneta Lapidus Muregård
Bild framsida:	Trafikverket

Innehållsförteckning

1 Inledning 4
1.1 Syfte 5
1.2 Metodik 5
2 Workshop 6
2.1 Vilka behov finns av transporter mellan Ekerö och södra Stockholm? 6
2.2 Vilken kapacitet behövs för att tillgodose behoven? 8
2.3 Framtidsscenario 2030+ 9
2.4 Hur når vi dit? 10
3 Slutsatser och rekommendationer 11
3.1 Förslag för framtida utredning 12
3.1.1 Projektfaser 13

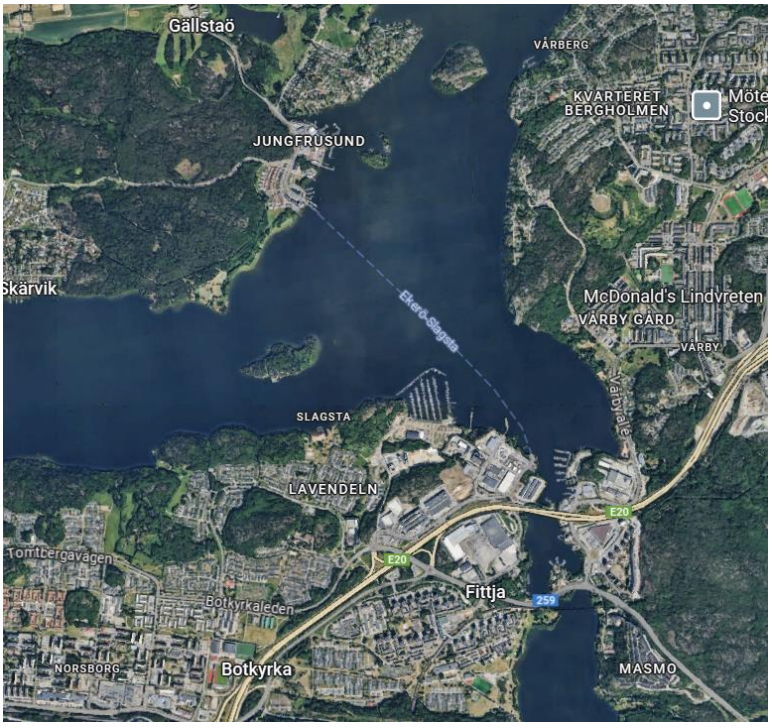
1 Inledning

Pontarius AB har av Ekerö kommun fått i uppdrag att formulera framtida upplägg för utredning av den befintliga länken mellan Ekerö och Botkyrka. Resultatet är tänkte att ligga till grund för en kommande utredning och framtagande av beslutsunderlag för framtida hantering av förbindelsen. För att samla in nödvändigt underlag har en workshop genomförts med inbjudna deltagare från en referensgrupp bestående av ett antal intressenter. Workshopen syftade till att samla in synpunkter och perspektiv från deltagarna för att formulera den fortsatta utredningen kring färjeförbindelsen. Ett antal frågeställningar ställdes till deltagarna för att få fram underlag till hur ett framtida behov kan komma att se ut.

- Vilka behov finns av transporter mellan Ekerö och södra Stockholm?
- Vilken kapacitet behövs för att tillgodose behoven?
- Framtidsscenario 2030+ – Hur når vi fram till rätt kapacitet och behov?

Närvarande vid workshopen var representanter från Ekerö kommun, Botkyrka kommun, Trafikverket, Stockholms Trafikkontor. Inbjudna att delta, men ej närvarande var även Vattenburen kollektivtrafik Region Stockholm, Huddinge kommun och säkerhetsavdelningen Ekerö Kommun. Utifrån framkomna reflektioner och idéer från referensgrupp formuleras ett förslag till fortsatt utredning.

Ekerö kommun är belägen på ett antal öar i Stockholms sydvästra skärgård. Kommunens kopplingar till fastlandet utgörs primärt av Ekerövägen, som leder mot Bromma, samt färjetrafiken på Ekeröleden som förbinder kommunen med Botkyrka. Idag går cirka 8% av Ekerös biltrafik via bilfärjan vilken är den enda kopplingen till södra Stockholm från Ekerö. Den huvudsakliga andelen av fordonstrafiken använder Ekerövägen, väg 261, för att nå österut mot västra Stockholm. Ekerövägen passerar både Tappströmsbron, Drottningholmsbron samt Nockebybron. Vid Tappströmsbron är den uppmätta årsmedeldygnstrafiken ca 18 000 fordon per dygn. Tappströmsbron är en öppningsbar bro och är en skör länk i kedjan eftersom den vid tillfällen har fastnat. Detsamma gäller Nockebybron som senast sommaren 2024 fastnade vid flera tillfällen. Vid dessa tillfällen uppstår snabbt kö, särskilt vid rusningstrafik, eftersom det är ett stort antal fordon som passerar i båda riktningar. Ekerövägen har under de senaste åren breddats för att bättre hantera trafikflöden och för att anpassas till anslutningen mot Förbifart Stockholm. Längs väg 261 mellan Tappström och de kommande anslutningarna till Förbifart Stockholm finns också en kortare vägtunnel.



Figur 1 Översiktskarta Ekeröleden

Färjan på Ekeröleden är idag upphandlad av Ekerö kommun och det är Trafikverkets dotterbolag Färjerederiet levererar tjänsten. För biltrafik är färjan avgiftsbelagd och har under de senaste åren drivits utan kommunalt eller statligt stöd. I samband med öppnandet av Förbifart Stockholm befarar däremot Ekerö kommun ett minskat antal resande av den betalande biltrafiken och att den befintliga affärsmodellen då blir inte längre är hållbar.

Förbifart Stockholm beräknas öppna under år 2030 som en ny sträckning av E4 och innebär infrastruktursatsningar på sträckan mellan Kungens kurva i söder och Häggvik i norr. Förbifarten kommer att skapa nya kopplingar till E4 och E18 i norr och E4 och E20 i söder och därmed binda ihop norra och södra Stockholm. Den totala sträckan är cirka 21 km lång och cirka 18 km av sträckan går genom tunnlar.

Förbifarten förväntas skapa nya kopplingar och möjligheter för regionen att växa utanför Stockholms stadskärna. Stockholm har länge varit i en expansiv tillväxt och många stora arbetsplatser finns runt om i regionen. Förbindelse antas även skapa nya möjligheter för kollektivt resande och ge möjlighet till en resa på cirka 20 minuter mellan norra och södra Stockholm.

För Ekerö kommer förbifarten innebära en anslutning på Lovön som ger möjlighet till snabb kommunikation till såväl norra som södra Stockholm. Förbifarten skapar möjligheter för nya kollektivtrafik-linjer och avlastning på Ekerövägen mot Brommaplan. För att nå Förbifarten från Ekerö centrum är det en sträcka på 5 km på Ekerövägen som passerar den öppningsbara bron i Tappström samt en kortare vägtunnel. Två passager som utgör känsliga länkar i kedjan i de fall en större incident inträffar alternativt att Tappströmsbron fastnar. Detta innebär att färjan på Ekeröleden kan ses som en beredskapslösning och är ett komplement för kommunikation med bil till fastlandet. Den är även en betydande länk till södra Stockholm för gång- och cykeltrafik som inte har möjlighet att nyttja Förbifart Stockholm.

Ekerö kommun har en har en stor andel unga i skolålder som har behov av att ta sig till utbildningsplatser och aktiviteter. Det finns till exempel ingen gymnasieskola i Ekerö kommun. Ett alternativ är därför att ta sig till de angränsande södra kommunerna. Frånvaro av färjan begränsar möjligheterna för unga och personer utan bil att ta sig fritt mellan kommunerna. För unga och invånare utan bil i Botkyrka kommun begränsas också möjligheterna att till exempel besöka friluftsområden och aktiviteter som finns i Ekerö kommun

1.1 Syfte

Syftet med uppdraget är att konkretisera och beskriva de möjligheter som finns i att utreda en framtida trafiklösning för färjetrafik på Ekeröleden. Förbindelsen har ett mycket stort antal intressenter och för med sig komplexa frågeställningar som har påverkan på regionens trafikutveckling i stort. Det finns därmed ett behov av att konkretisera och tydliggöra dessa aspekter för arbetet framåt. För att samla in olika perspektiv på möjligheter arrangerades en workshop för att samla intressenter.

Syftet med workshopen var att samla perspektiv från intressenterna för att avgöra vilka frågor som är viktiga att gå vidare med samt identifiera ytterligare frågor som bör utredas. Vidare syftar rapporten till att sammanställa och utveckla frågeställningarna kring förbindelsens roll i det framtida transportsystemet.

1.2 Metodik

Arbetet har bestått i inläsning av bakgrundsmaterial gjordes med fokus på Ekerö kommun, närliggande kommuner, färjetrafiken på Ekeröleden, Förbifart Stockholm samt regionala och kommunala planer och mål. Det insamlade materialet låg till grund för framtagandet av workshopmaterial. Materialet kompletterades med kartunderlag över det aktuella området, vilket senare användes som stöd under workshopdiskussionerna.

Deltagare till workshopen identifierades ur referensgruppen. De inbjudna var grannkommuner, ansvarig väghållare i området (Trafikverket), säkerhetsansvariga för Ekerö samt Region Stockholm representerat av samhällsplanerare, cykelansvarig och ansvarig för vattenburen kollektivtrafik.

Beställaren, trafikplanerare på Ekerö kommun, ansvarade för att kontakta och bjuda in identifierade intressenter till workshopen via mejlkorrespondens. Workshopen genomfördes 4/12 på Ekebyhovs slott.

Närvarande vid tillfället var:

- Trafikplanerare, Ekerö kommun (beställare)
- Trafikplanerare, Botkyrka kommun
- Samhällsplanerare, Botkyrka Kommun
- Samhällsplanerare, Trafikverket
- Strategisk planerare, Trafikverket
- Cykelstrateg, Region Stockholm
- Samhällsplanerare-Trafikförvaltningen, Region Stockholm

Under workshopen diskuterades frågorna som beskrivs i kapitel två i grupper. Utfallet av diskussionen beskrivs kortfattat i följande

Vidare genomfördes den 3/12 ett platsbesök, samtliga kommunikationsvägar till och från Ekerö besöktes vid detta tillfälle, Färjan på Ekeröleden samt Ekerövägen mot Bromma.

Insamlandet av data från workshopen sammanställs med material från litteraturstudien i en rapport. Rapporten konkretiserar resultaten och är grunden för ett föreslaget projektupplägg och grunden för en möjlig tidsplan.

2 Workshop

Under workshopen som hölls delades deltagarna in i två mindre grupper där huvudsakligen två frågor diskuterades. Varje fråga diskuterades utifrån behov för:

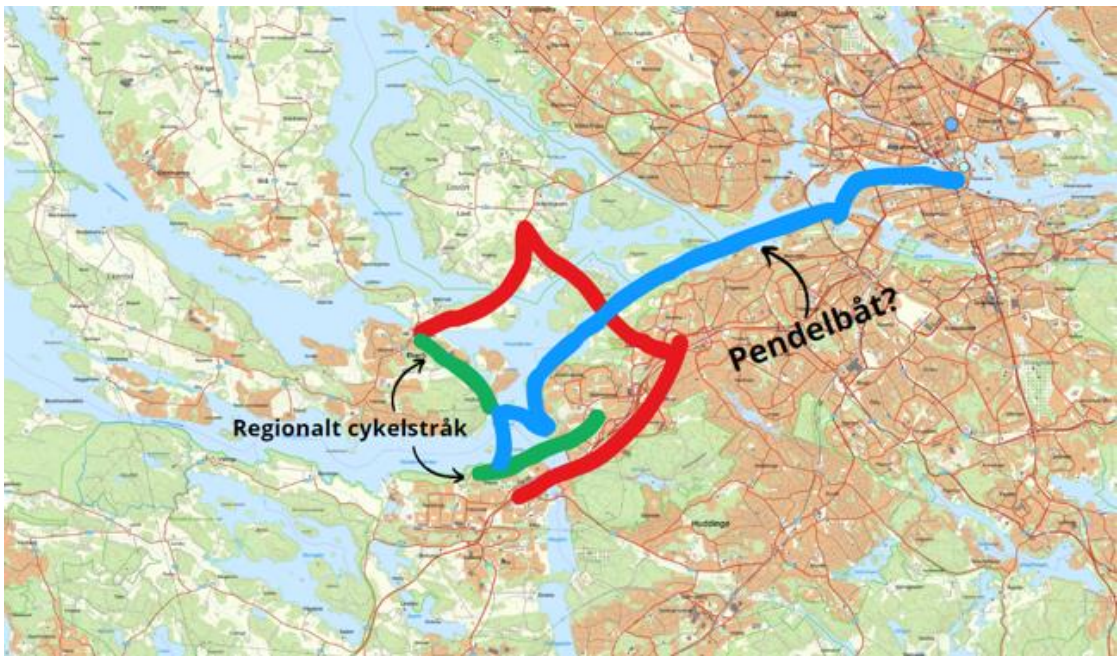
- Individ
- Samhälle
- Miljö
- Beredskap

Grupperna reflekterade också över varje fråga utifrån ett framtidsscenario från år 2030 och framåt. Reflektioner som kom upp i de olika grupperna redovisas utan inbördes värdering under varje frågeställning nedan.

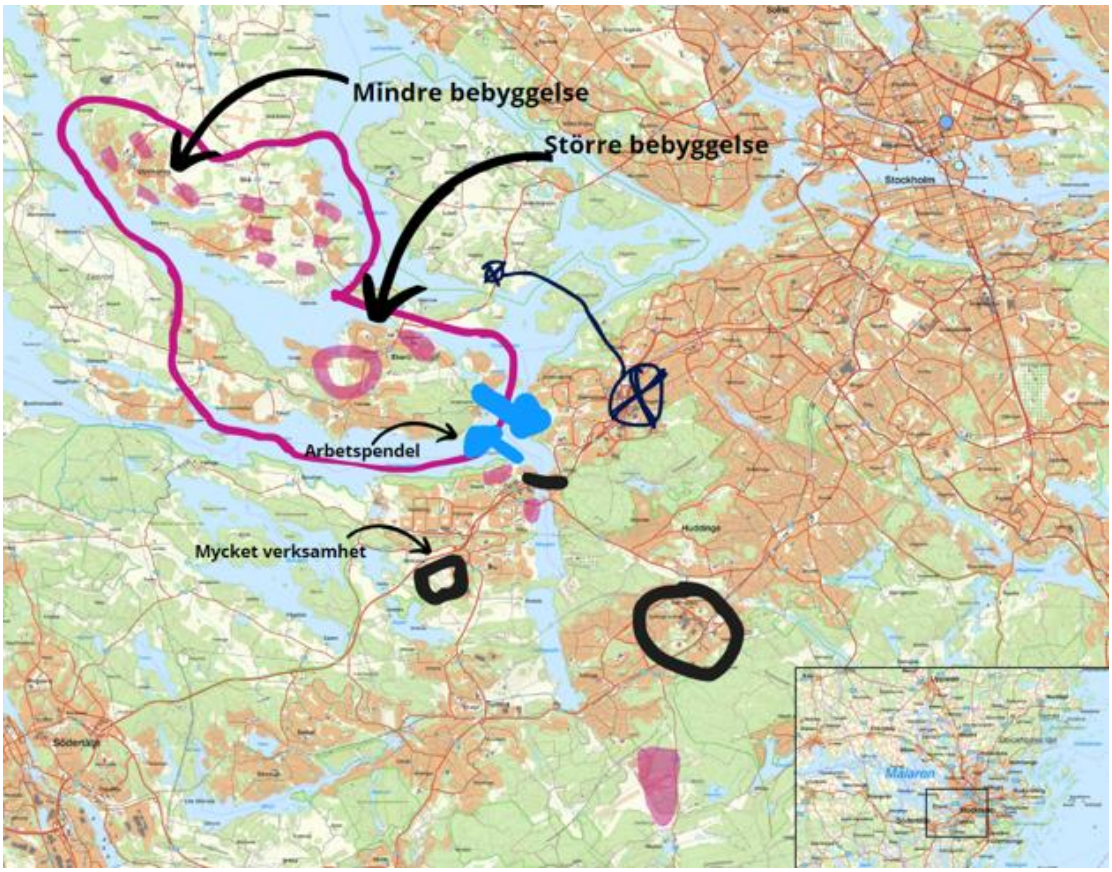
2.1 Vilka behov finns av transporter mellan Ekerö och södra Stockholm?

- På en individuell nivå finns behov av arbetspendling samt pendling till utbildning och aktiviteter.
- Viktigt att sätta resmönster tidigt i livet för att forma beteendemönster för mer hållbart resande.
- Färjan ökar möjligheten till hållbart resande för fotgängare och cyklister mellan Ekerö och södra Stockholm.
- En viktig målgrupp som inte omfattas av Förbifartens planerade sträckning är gång- och cykeltrafikanterna, vilka idag är beroende av färjan.
- Behovet av gång- och cykelkommunikation kommer att kvarstå och bör prioriteras i planeringen.
- Sträckningen via Förbifarten identifieras även som en möjlig källa till ökade utsläpp genom en längre körväg.
- Behovet av gång- och cykelkommunikation kommer att kvarstå och bör prioriteras i planeringen.
- Strukturellt behov av transportmöjligheter för exempelvis varor och material.
- Infrastrukturen kan påverka resmönster och skapa nya behov och målpunkter för cykelpendling.

- Behov av att utveckla gång- och cykelinfrastruktur till Bromma och att inkludera fler förbindelser mot södra Stockholm.
- Bristande möjligheter att använda cykel riskerar att påverka hållbara beteendemönster negativt.
- Tidiga incitament för hållbara resvanor kan skapa långsiktiga positiva effekter. Särskilt betonades vikten av att från tidig ålder etablera resmönster som gynnar gång och cykel som transportmedel.
- Behovet av att förbättra gång- och cykelkommunikationen från fastlandet till Ekerö, både för att underlätta tillgången till Ekerös naturområden och för att stödja de arbetsplatser som finns där. Vilket är en central del av ett hållbart kommunikationsnätverk för regionen.
- Färjan har idag en betydande roll ur ett beredskapsperspektiv genom att fungera som Ekerös andra förbindelse med fastlandet och som en viktig resurs vid eventuella incidenter på Ekerövägen.
- Behovet av att stärka kommunikationerna till södra Stockholm kan härledas till mål och visioner på både nationell, regional och kommunal nivå.
- I Stockholms regionala utvecklingsplan, RUFS 2050, betonas målet att *"...till 2030 ska minst 70 % av alla resor i Stockholms län ske med gång, cykel och kollektivtrafik..."*. Detta mål är dock, som framkom under workshoppen, ofta svårförenligt med traditionella samhällsekonomiska vinstkalkyler. Det kräver därför satsningar och proaktiva insatser från både regionen och kommunerna för att uppnå de uppsatta ambitionerna.
- Stockholm präglas av flera barriärer av vatten, vilka enligt den regionala cykelplanen kan lindras genom att tillåta cyklar ombord på fartyg. Detta skulle förbättra kommunikationsmöjligheterna och minska beroendet av de få broförbindelser som finns i regionen.
- Ekerö kommun har i sina strategiska ställningstaganden för framtiden satt mål för att kommunen ska: *"Verka för ett ökat kollektivtrafikresande och en välfungerande kollektivtrafik både inom kommunen och till och från andra delar av Stockholmsregionen."* samt att *"Arbeta för att fler ska välja pendelbåtstrafiken till och från arbetet."*
- Genomförd och planerad utbyggnad av bostäder och handel i anslutning till färjelägena påverkas negativt om färjan försvinner.



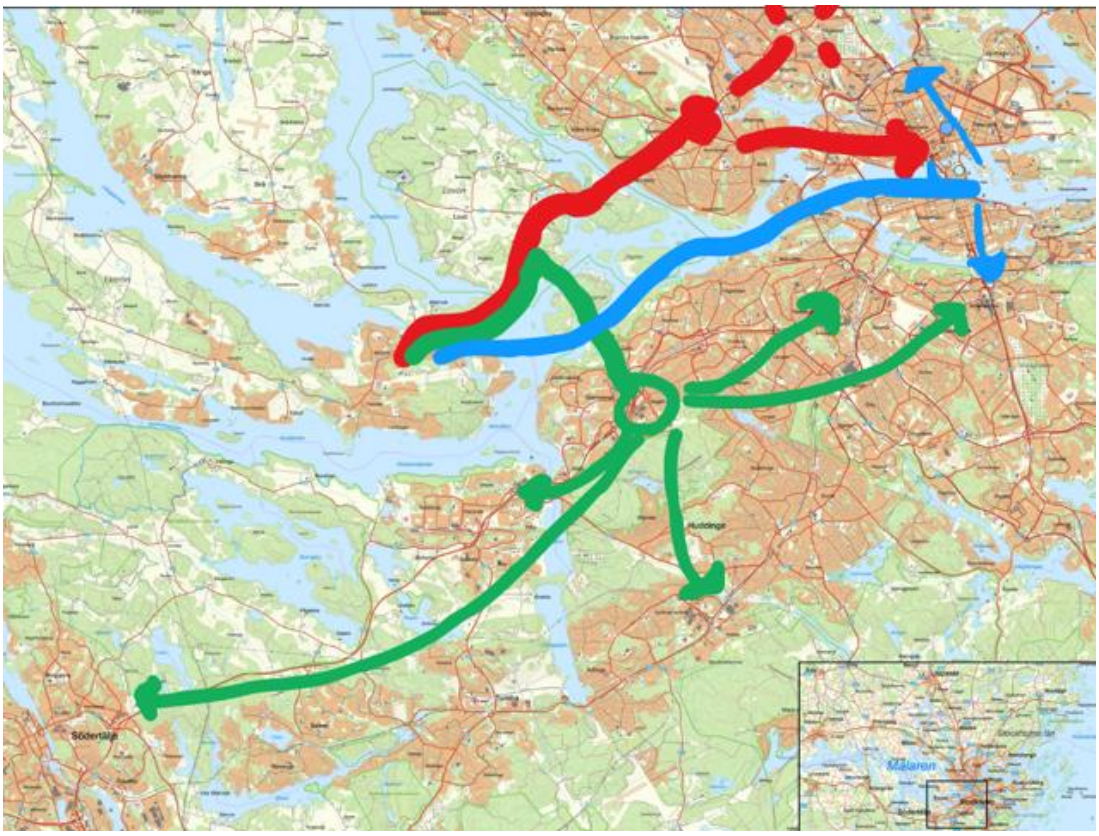
Figur 2 Skissad av deltagarna vid WS, visar behovet av att koppla ihop det regionala cykelstråket via färjeförbindelse, förbifartens sträckning och möjlig pendelbåt till centrala Stockholm.



Figur 3 Skissad av deltagarna vid WS, visar behov av arbetspendling söderut till områden med arbetsplatser samt befintlig och planerad bebyggelse av bostäder.

2.2 Vilken kapacitet behövs för att tillgodose behoven?

- Sannolikt kommer bilfärjans betydelse för det dagliga kapacitetsbehovet minska vid förbifartens öppnande.
- En framtida lösning behöver tillgodose kapacitetsbehovet utifrån en rimlig budget.
- Ur ett samhällsperspektiv kan kapaciteten av en framtida förbindelse möta olika krav för samhällsnyttan och skapa kopplingar för tillgänglighet, miljö och livskvalitet som exempelvis en väg inte kan tillgodose.
- En framtida förbindelse har potentialen att skapa ett mindre klimatavtryck och vara en del av ett grönare transportalternativ.
- Det finns ett behov av att identifiera ny grupp av potentiella resenärer för en framtida färja.
- Kunskapsunderlaget är idag för litet, resvaneundersökningar och andra utredningar behöver genomföras.
- Utöver kapacitet för gång- och cykeltrafik har färjan idag en viktig beredskapsfunktion.
- Färjan är idag en nödvändig komponent i transportsystemet vid större incidenter och olyckor.



Figur 4 Skissad av deltagarna vid WS, visar tänkt rörelsemönster norrut och söderut. Färjevägen i blått in till centrala Stockholm testas idag från Tappström – Klara Mälarstrand med snabba eldrivna färjor för persontrafik.

2.3 Framtidsscenario 2030+

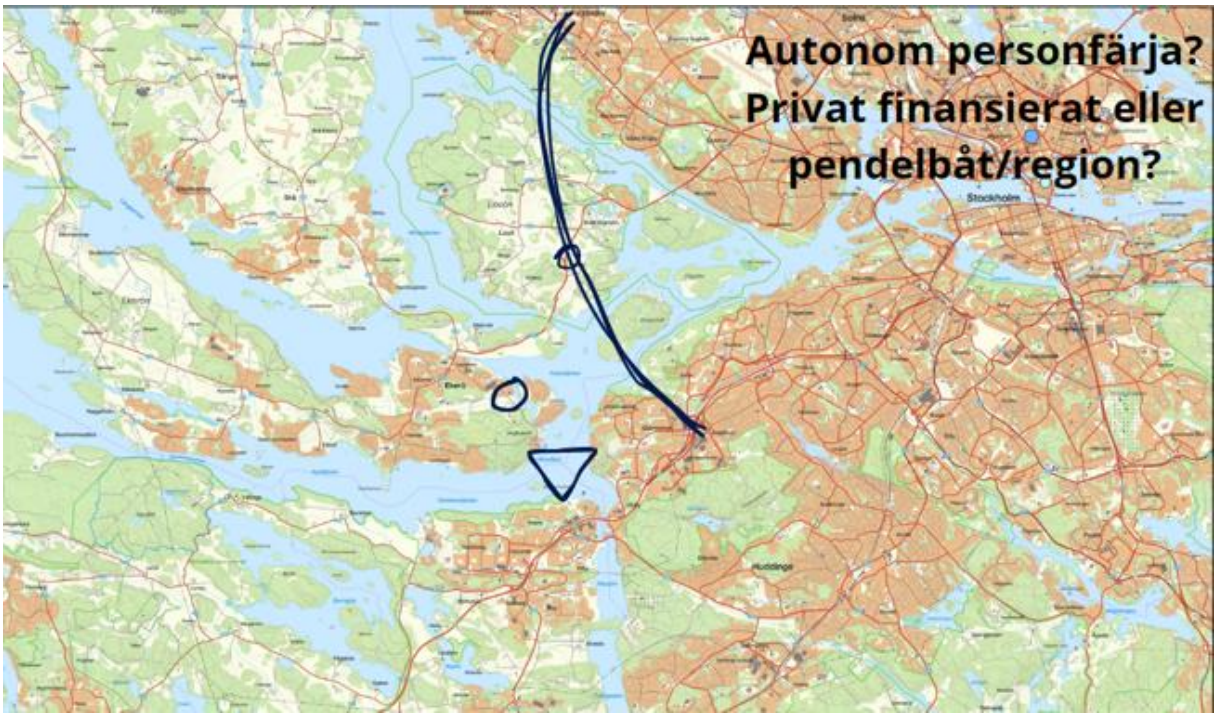
Stockholmsregionen är en region med en stor andel vatten vilket är en tillgång som skapar stora möjligheter för vattenburen kollektivtrafik. Vattnet bidrar också till stora utmaningar i form av barriäreffekter. Det finns flertalet olika lösningar och initiativ för hur vattenburen kollektivtrafik kan komma att se ut framtiden vilket öppnar för fler möjligheter för kopplingen mellan Ekerö och resten av stockholmsregionen. För en lösning efter 2030 fokuserades under workshopen på alternativ till dagens bilfärja och om andra transportmedel kan tillgodose behovet i framtiden.

Från 2023 testas den autonoma färjan MF Estelle mellan Kungsholmen och Södermalm som är ett privat initiativ från det norska rederiet Torghatten AS. En autonom färja är en eventuell framtidslösning som diskuteras på workshopen. Förutom att tekniken kräver en fortsatt utveckling finns också lagstadgade hinder i Sverige då det enligt svensk lag krävs en befälhavare på båten. Detta gör det i dagsläget inte möjligt för en färja att operera helt utan personal ombord.

Mellan Ekerö och Stockholms innerstad pågår idag ett pilotprojekt med en elfärja som idag är mycket väl använd av medborgare. Elfärjan mellan Tappström och centrala Stockholm möjliggör en snabb transport mellan målpunkterna. Färjans operativa funktion vid isbildning gör att den har en osäker funktion vintertid. Det pågående pilotprojektet är ett sätt att utvärdera färjans funktion i transportsystemet och är en intressant utveckling som diskuteras under workshopen.

Hur en framtida förbindelse ser ut för att knyta ihop Stockholmsregionen både för att uppfylla mål om ett ökat cyklande och ökat antal kollektivtrafikresor behöver utredas. Under workshopen diskuterades andra möjligheter och transportlösningar för olika behov såsom nyttjande av fler snabba elbåtar. Exempelvis skulle den befintliga färjetrafiken på Ekeröleden kunna utvecklas om mindre färjor avsedda för fotgängare och cyklister används och fler platser skulle kunna angöras under resan.

En sådan lösning skulle svara upp mot det vid workshopen identifierade behovet efter förbifart Stockholms öppnande. Dock skulle det eventuella beredskapsbehovet ej tillgodoses med en sådan lösning vilket behöver beaktas.



Figur 5 Skissad av deltagarna vid WS, visar idé om behov av koppling som kan ske med mindre färjetyper vid Ekeröleden där fler kajer skulle kunna angöras.

2.4 Hur når vi dit?

Ett av huvudsyftena med workshopen var att identifiera vilka frågor som är viktiga att arbeta vidare med samt att belysa ytterligare aspekter som behöver undersökas för att nå önskade mål. Vid workshopen görs antaganden om att framtida biltrafiks behov mestadels kommer tillfredsställs av Förbifart Stockholm. Målsättningen blir därmed att skapa en hållbar lösning för de trafikslag som inte direkt gynnas av förbifarten såsom gång- och cykeltrafiken. På så sätt kan en koppling mellan Ekerö och södra Stockholm och vidare till ytterligare målpunkter skapas. För helhetsperspektivet behövs också en djupare förståelse för beredskapsbehovet och vilka effekter det får på lösningar som behöver tillskapas.

För att bättre förstå cyklisters behov av både den befintliga färjan och en potentiell framtida förbindelse föreslås av workshop medlemmar, en fördjupad studie i form av en enkätundersökning bland dagens färjeresenärer. Enkäten kan belysa frågor som:

- Vilka är resenärernas målpunkter?
- Vilka reseavstånd har de?
- Varför väljer de färjan som transportmedel?
- Finns det andra potentiella målpunkter som skulle bli aktuella med en framtida förbindelse?

Dessutom finns det ett behov av att analysera förändringar i användarnas beteende och inställning över tid. Detta inkluderar att undersöka ett möjligt införande av avgifter för cyklister om det skulle påverka resandet samt att kartlägga hur många som faktiskt reser med färjan dagligen och vilka som i stället valt förbifarten. Detta inkluderar även att identifiera hur cyklisterna tar sig till det regionala cykelstråket idag. En sådan analys skulle bidra till en bättre förståelse för både nuvarande behov och förutsättningar för framtida utveckling.

Vid Workshopen poängteras värdet av en mer djupgående analys av målpunkter, cykelstråket och alternativa målpunkter. På så sätt kan man även kartlägga vilka alternativa sträckor en färjelinje skulle kunna ta i framtiden för möjliga nya kopplingar. En ny sträckning kan även skapa underlag för en ny målgrupp användare och utöka resenärsunderlaget. För att göra sträckningen aktuell behöver det undersökas vilka som är potentiella nyttjare men även skapa underlag för att marknadsföra sträckningen.

Att genomföra en samhällsekonomisk analys lyftes också under workshopen som ett sätt att förstå och värdera olika aspekter av en framtida förbindelse mellan Ekerö och södra Stockholm. Kalkylen föreslås inkludera faktorer som restidsvinster, minskade utsläpp, och förändringar i resenärernas beteendemönster. Det finns en potentiell samhällsekonomisk vinst i att skapa lösningar som inte bara är kostnadseffektiva utan även bidrar till ökad tillgänglighet och minskad miljöpåverkan för samhället som helhet.

En sådan analys behöver belysa hur en ny förbindelse kan fungera som en knutpunkt hållbart resande, exempelvis genom att stärka kollektivtrafiken och underlätta för gång- och cykeltrafik. Det är också viktigt att utvärdera hur dessa vinster fördelar sig över olika grupper i samhället och säkerställa att lösningen blir socialt inkluderande.

För att nå fram till en framtida lösning lyfts vid workshopen fram behovet av ytterligare underlag och data. Det beskrivs i ett behov av en fördjupad studie och inhämtning av data som tar hänsyn till ovan nämnda aspekter. De huvudsakliga diskussionspunkterna sammanfattas i följande punkter

- Effekter på restid: Hur mycket tid kan resenärerna spara, och vilka är de samhällsekonomiska värdena av dessa tidsvinster?
- Miljömässiga vinster: Hur stora är de förväntade minskningarna i utsläpp, och vilka är de ekonomiska fördelarna med dessa förbättringar?
- Förändrade beteendemönster: Hur kan en ny förbindelse påverka resvanor, till exempel öka andelen resor med cykel, gång och kollektivtrafik?
- Regionala effekter: Hur kan förbindelsen bidra till att knyta samman olika delar av regionen och stödja en hållbar samhällsutveckling?

Ovan genomförda studier kan kombineras för att utvärdera och skapa den mest fördelaktiga samhällsnyttan för alla medborgare.

Intressenter som ej närvarande vid workshopen men som bör bjudas in till framtida diskussionsforum är:

- Huddinge kommun
- Vattenburen kollektivtrafik
- Regionplanering från regionen
- Personal inom Ekerö kommun med beredskapskunskap

3 Slutsatser och rekommendationer

Baserat på workshopens diskussioner och de frågeställningar som lyftes i grupperna är det tydligt att man ser ett behov av förbindelse även i framtiden. Det identifieras dock att det för biltrafiken kan vara tillräckligt med de nya förbindelser som uppstår i och med Förbifart Stockholm. Behovet kvarstår dock för grupperna fotgängare och cyklister. Utöver detta finns även ett potentiellt beredskapsbehov för att säkerställa transportmöjligheter till Ekerö vid avbrott på ordinarie vägar. Det uppstår därmed en frågeställning om hur dessa olika behov ska tillgodoses i framtiden.

Det enklast identifierade lösningen är någon form av färjeförbindelse liknande den idag men med olika kapacitet. Det finns även möjlighet att en helt annan transportlösning kan uppfylla behoven vilket också behöver utredas.

Möjliga lösningar för en framtida förbindelse

- Färja för cyklar och fotgängare
- Färja för fordon, cyklar och fotgängare
- Annan transportlösning

För att kunna fatta beslut i frågan behöver alternativen utredas vidare. Workshopens resultat visade på att det idag saknas tillräckligt med underlag för att svara på frågeställningarna kring framtida förbindelse. Det rör sig bland annat om indata kopplat till dagens resmönster, framtida resmönster samt kapacitet och behov.

En viktig del är och också att utreda ansvarsfördelning och finansiering av en framtida transportlösning. Workshopen visade också på att ansvarsförhållandena idag är otydliga. Hittills har Ekerö kommun hanterat färjan i egen regi och också varit drivande i frågan kring förbindelsens framtid. Samtidigt visar workshopen att färjan har en regional betydelse i dagsläget och kan ha betydelse för kommunikationer med angränsande områden även i framtiden. Regionen och Trafikverket behöver också förhålla sig till frågan i långsiktiga planer och den skulle kunna vara bidragande till att uppfylla de mål för framtidens transporter som sats upp kring exempelvis cykel och kollektivtrafik. Runt färjeläget på Ekerösidan har det byggts upp verksamheter och bostäder och ett antal pågående planer finns för bebyggelse kring vägen ner mot färjeläget ytterligare. Vid workshopen framkom att det finns planer för utbyggnad på Slagsta-sidan och i angränsande områden i Botkyrka kommun.

En fortsatt utredning behöver kunna ta alla dessa perspektiv i beaktande och se holistiskt på frågan om framtida förbindelse mellan Ekerö och södra Stockholm. För att komma vidare i frågan föreslås ett projekt startas upp. Inom ramen för projektet kan nödvändiga studier och utredningar genomföras och ger också en struktur för intressenterna att delta i olika kapacitet.

3.1 Förslag för framtida utredning

Utredningen bör ha som mål att leverera ett beslutsunderlag för kommunernas politiker och andra instanser att ställning till. Beslutsunderlaget bör peka på en föreslagen lösning före och efter Förbifartens öppnande. Det innebär att lösningar behöver utredas och värderas för att ge en klar bild av möjligheterna för en väg framåt. För att nå dit behöver ett antal frågor besvaras och delmål uppnås.

- Projektmål:
  - Beslutsunderlag för framtida hantering av transportförbindelsen mellan Ekerö södra Stockholm
- Delmål:
  - Tydlig bild av dagens resmönster och förbindelsens potential efter 2030
  - Alternativ för transportlösningar 2027 – 2030
  - Alternativ för transportlösningar efter 2030
  - Förslag på organisation, ansvar och finansiering

Delmålen för projektet är grunden för att leverera ett tydligt och användbart beslutsunderlag. För att utvärdera transportlösningar och alternativ behövs väl underbyggd data. Utredningar och analyser av resmönster och förbindelsens framtida potential behöver genomföras. Lösning för förbindelsen är också tvådelad då en lösning krävs från 2027 för att tillgodose behovet till dess att Förbifart Stockholm öppnas. Efter förbifartens öppnande kan en annan lösning vara möjlig och alternativen för detta behöver utredas. Det är också möjligt att det finns utrymme för ett visst överlapp mellan befintlig färjeförbindelse och Förbifarten för att utvärdera effekterna på färjeförbindelsens affärsupplägg.

Det är av särskild vikt att utredningen också utvärderar olika former av organisering och ansvar kring förbindelsens finansiering, drift och underhåll. Innan projektet kan inledas behöver också formerna för finansiering och deltagande parter i projektet klargöras. Vilka parter och intressenter som ska driva arbetet och vilka som bör ingå i eventuella referensgrupper, projektgrupper och styrgrupper.

3.1.1 Projektfaser

Ett projekt kan delas upp i faser för att ge struktur och skapa en tydlig inriktning genom projektet. Att arbeta i faser kan också bidra till naturliga brytpunkter i projektet och möjliggöra uppföljning innan nästa fas inleds. Det gör också projektet mer överblickbart och skapar en naturlig inriktning för projektets olika delar. I rutorna nedan ges förslag på fasindelning och aktiviteter som kan ingå i respektive fas.

Fas 1: Informationsinsamling och struktur

- Projektorganisation
- Referensgrupp
- Mötesformer
- Tidplan och milstolpar
- Identifiera informationsbehov
- Kartlägga befintlig data
- Handlingsplan för ny data
- Kartläggning intressenter

I fas 1 fokuseras på att etablera projektets ramar, styrning och struktur samt insamling av underlag och identifiering av data som behöver samlas in under fas 2. Det bedöms att Ekerö kommun själva inte bör driva projektet, med anledning av den regionala betydelsen, och att en projektorganisation behöver byggas med stöd av andra parter och intressenter. Fas 1 behöver därmed inledas med att sätta den organisation och definiera olika parters samt vilka eventuella stöd och resurser som behöver handlas upp.

Då projektet omfattar många intressenter kan fortsatta workshops vara ett redskap för att fånga upp olika intressenters vilja, möjlighet och kapacitet att delta i olika delar av projektet. Då informationsunderlaget också kan finnas utspritt bland intressenterna kan det också vara en väg för att säkerställa att tillgängligt underlag identifierats. Genom att fokusera på behovet av data och underlag kan också gapet mellan tillgänglig data och önskad data identifieras. Utifrån detta kan en handlingsplan tas fram och ligga tillgrund för arbetet i fas 2.

Fas 2: Utredning, analyser och undersökningar

- Trafikmängd – cykel, gång, bil
  - Befintlig och potentiell framtida
- Stråk – cykel, gång
- Kollektivtrafik – behov, kapacitet och framtid
- Kapacitet för vägnätet i olika skeden
- Resvaneundersökning
  - Målpunkter
  - Resmönster till och från Ekerö
  - Restid
  - Framtidsscenarier
- Utredning av beredskapsfrågan
- Alternativa transportlösningar
  - Kapacitet, kostnad och möjligheter

I fas 2 hanteras de utredningar, analyser och undersökningar som identifierats under fas 1. I första hand behöver nuläge och nuvarande förutsättningar etableras och potential för en framtida lösning efter Förbifart Stockholm bedömas. I fråga om resvaneundersökningar bör det beaktas att fler perspektiv än de direkt berörda kan vara intressanta. Resvaneundersökningar kopplat till exempelvis cykeltrafiken bör därmed inte bara beröra Ekerö utan även närliggande kommuner och andra delar av regionen.

Beredskapsfrågan är en central punkt som behöver utredas i fas 2. Beredskapsfrågan involverar flera parter och är starkt kopplad till kapaciteten för en framtida förbindelse. Detta gör frågan komplex och avgörande för utvärdering av alternativ för framtida förbindelse.

Slutligen föreslås att ett antal alternativ för framtida transportlösning tas fram. Alternativen bör analyseras utifrån så många parametrar som möjligt för att möjliggöra utvärdering. Exempelvis bör alternativens kapacitet, operativa förutsättningar och effekter på drift och kostnader utvärderas. Det kan också vara viktigt att belysa hur lösning kan integreras med andra transportmedel och sträckningar och möjligheter som sträcker sig längre än ersättning av dagens färja.

Fas 3: Utvärdering och beslutsunderlag
- Utvärdering av möjligheter och alternativ utifrån behov, kapacitet och beredskap
- Beroenden och villkor
- Ansvar och finansiering av förbindelsen

Fas 3 fokuserar på utvärdering av föreslagna alternativa lösningar baserat på det underlag som tagits fram under fas 2. Genom att utvärdera hur alternativen förhåller sig till behov, kapacitet och beredskap kan ett huvudalternativ lyftas fram. För att utveckla beslutsunderlaget är det också viktigt att beroenden och villkor beaktas. Det kan exempelvis utgöras av antaganden, investeringar eller andra åtaganden som krävs för att realisera möjligheter och fördelar med föreslaget alternativ. Det är också viktigt att beskriva de organisatoriska konsekvenserna av alternativen. Ansvar, finansiering och drift av framhållet alternativ är också viktigt att beskriva för att kunna utvärdera alternativen ur ett helhetsperspektiv.

Upprättat av:
Nils Lindahl
Johanna Sandén
Agneta Lapidus Muregård

Dokument typ: Rapport
Revideringsdatum: 2025-01-13
Version: 1.0

Pontarius AB
Box 1023
101 38 Stockholm

Växel: 08 – 410 290 10
E-post: info@pontarius.com