

Ekeröleden 2030
Slutrapportering

EKERÖ KOMMUN

Bild: Rodrigo Paras

Ekeröleden

- 6 avgångar per riktning per timme (10-minuterstrafik)
- Innebär en tidsvinst på 30-45 min jämfört med resa genom broarna.
- Kapacitet 260 PBE, utnyttjas helt under rusningstiden.
- Omkring 8% av kommungränsöverskridande trafik.
- Omsätter omkring 49 Mkr/år, ”går runt” utan tillskott av skattepengar.
- Upphandlad till juni 2027.



Bild: Holger Ellgaard, Wikimedia Commons

EKERÖ KOMMUN

Färjans roll i samhället



EKERÖ KOMMUN

Förbifart E4 öppnas år 2030

- Tidsvinsten genom färjan minskar eller försvinner helt.
- Minskad tidsvinst innebär även minskad värde på färjan som transporttjänst.
- Betalningsviljan kommer att minska.

- Även med en minskning på 10% i trafiken kommer affärsmodellen haverera.

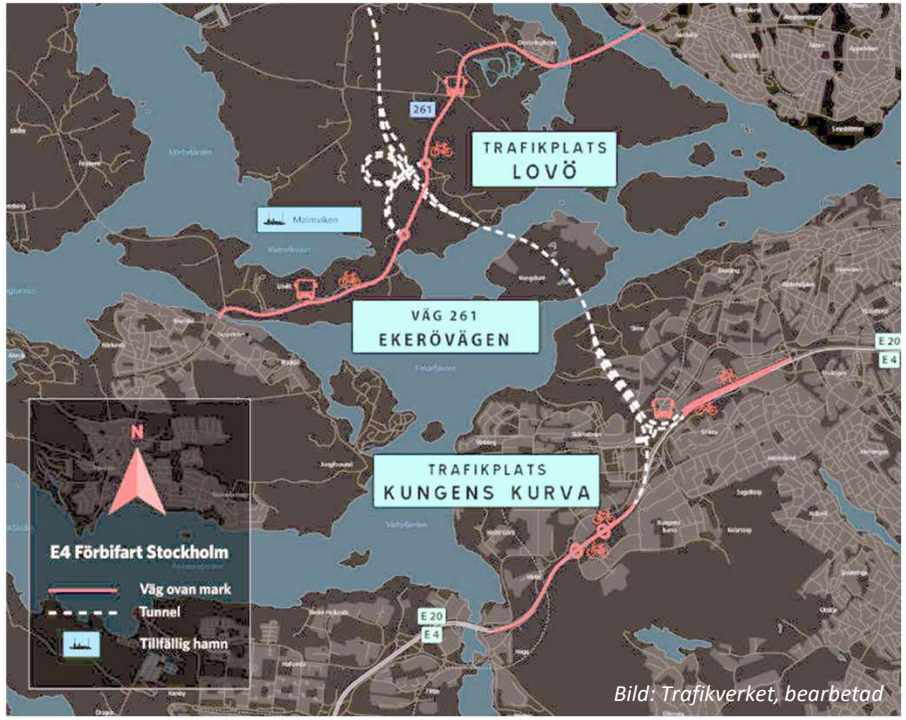


Bild: Trafikverket, bearbetad

EKERÖ KOMMUN

Projekt Ekeröleden 2030

Utmaningen med framtidens drift har konstaterat i Framkomlighetsplanen (2021).

- Förstudie till ett **nytt trafikeringskoncept** som bemöter transportbehovet som finns efter år 2030.
- Förstudie till en **ny affärsmodell** tillsammans med olika berörda samarbetsparter.
- **Upphandlingsunderlag** till en ”omställningstjänst” får den gamla till den nya modellen.



Bild: CAPTN vaiaro

EKERÖ KOMMUN

Process

- Regional medfinansiering
- Referensgrupp med grannkommunerna, Trafikverket, Region Stockholms Trafikförvaltning

Leveranser:

- Två gemensamma workshopar
- Mellanrapport (bilaga)
- GC-enkät 2025 (bilaga)
- Samtal med Färjerederiet och andra aktörer


RAPPORT

Formulering av utredning kring framtida trafiklösning för färjeförbindelsen Ekeröleden

Pontarius

EKERÖ KOMMUN

Anpassad process

- **Färjerederiet vill enbart leverera bilfärja som tjänst, inget intresse i en omställning…**

Ekeröleden 2027-2030

- Jobba separat med upphandlingsunderlag
- Det går inte att förlänga upphandlingen, den är redan förlängd till tiden att Ekerö kommun antog att E4:an skulle vara i bruk (2026)

Framtidscenario 2030+

- Bilfärjans betydelse för det dagliga kapacitetsbehovet kommer minska vid förbifartens öppnande.
- En framtida lösning behöver tillgodose kapacitetsbehovet utifrån en rimlig budget.
- Det finns ett behov av att identifiera ny grupp av potentiella resenärer för en framtida färja.

Transportbehov efter år 2030 (workshop)

- **Redundans**: sårbarhet i trafiksystem, samhällsviktiga funktioner (Länsstyrelsen, Trafikverket)
- **Cykel**: regionalt cykelstråk (Regionen, Trafikverket)
- **Gång** (Botkyrka, Ekerö, Huddinge)













Möjliga trafikeringskoncept (workshop)

- Cykelfärja (men beredskap?)
- Pendelbåt (men beredskap?)
- Cykelbuss (men beredskap?)
- Färja i beredskap (men gång och cykel?)

Dock inte:

- Linbana (resenärsunderlag kommer aldrig finnas)
- Cykelbro (dyr steg-4 åtgärd, om tekniskt ens möjligt)
- Bilfärja för allmän trafik


Bild: Tomorrow AB




Bild: Barometern-OT


Bild: Candela

EKERÖ KOMMUN

Framtida trafikeringskoncept (Färjerederiet)

- Två färjor i trafik, 15-minuters trafik
- Kostnader minskas från 49 MSEK till 32 MSEK
- Samma avgifter som idag
- Skulle då kräva omkring 65% återstående (betalande) trafik
- Restiden med färjan ökar med 17%

- En färja i trafik, 20-minuters trafik
- Kostnader minskas från 49 MSEK till 24 MSEK
- Samma avgifter som idag
- Skulle då kräva omkring 50% återstående (betalande) trafik
- Restiden med färjan ökar med 33%

FÄRJEREDERIET
TRAFIKVERKET

EKERÖ KOMMUN



Tappström – Fittja med bil idag



Genom Drottningholmsvägen – Essingeleden

- 32 km

Restid 38-50 min

Kostnad omkring 155 kr inkl. trängselavgift

Genom Ekeröleden

- Tappström – färjeläget: 3,6 km, 7-8 min
- Väntetid (halva tidsintervallen) – 5 min
- Överfart – ~8 min
- Färjeläget – TP Fittja: 1,5 km, ~3 min

Restid 23-25 min

Kostnad 14 kr bil och 58 kr färja, 72 kr

EKERÖ KOMMUN

Framtida restider Tappström – Fittja (bil)



Genom Förbifart E4

- Tappström – E4: 4,3 km, ~5 min
- E4: 7-8 km, ~5 min
- Skärholmen – TP Fittja: 4,1 km, ~5 min

Restid 14-17 min

Kostnad 40-48 kr (utan trängselavgift)

Genom Ekeröleden

- Tappström – färjeläget: 3,6 km, 7-8 min
- Väntetid (halva tidsintervallen) – 8-10 min
- Överfart – ~8 min
- Färjeläget – TP Fittja: 1,5 km, ~3 min

Restid 26-28 min

Kostnad 14 kr bil och 58 kr färja, 72 kr

SLUTSATS: det finns ingen målgrupp för bilfärjan längre

EKERÖ KOMMUN

Gång- och cykeltrafik

Enkät maj/juni 2025 (separat rapport)

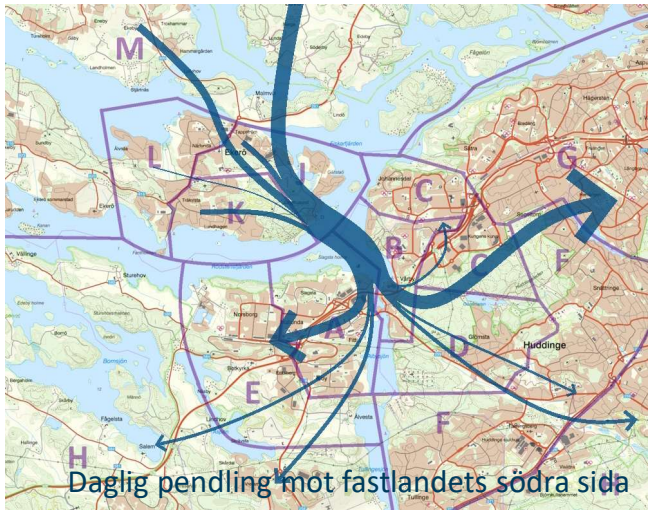
- Pendlare står för 76% av alla överfarter sommartid och 86% vintertid.
- Fritidsresenärer 24% sommartid och 14% vintertid.
- 112 överfarter per dag vintertid, 263 sommartid



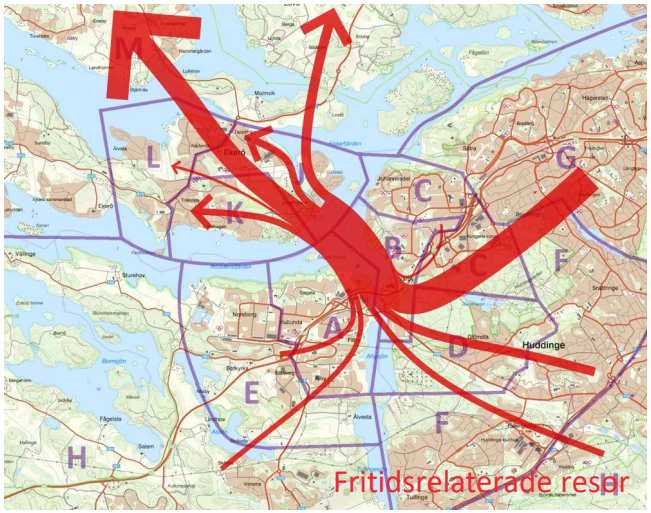
Gång- och cykelflöden

Vardagspendling

- 31% av resenärer börjar sin resa på Ekerö, medan 66% gör det på fastlandet.
- 34% av resenärer har Ekerö som destination, 63% fastlandet.



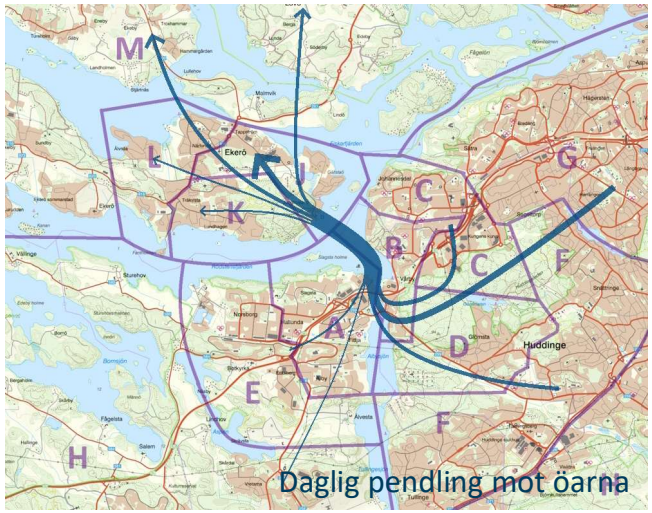
Daglig pendling mot fastlandets södra sida



Fritidsrelaterade resor

SLUTSATS:

Färjan fyller en viktig regional funktion



Daglig pendling mot öarna

EKERÖ KOMMUN

Val av trafikeringskoncept (workshop 2)

- Färjan har regional betydelse vad gäller transportbehovet och redundans.
- Framtida transportbehovet omfattar:
  - Redundans
  - Cykel
  - Gång
- Det finns inget självklart trafikeringskoncept som matchar de framtida behoven, vidare utveckling krävs
- Engagemang saknas dock bland samarbetsparterna för att vidareutveckla en gemensam lösning.



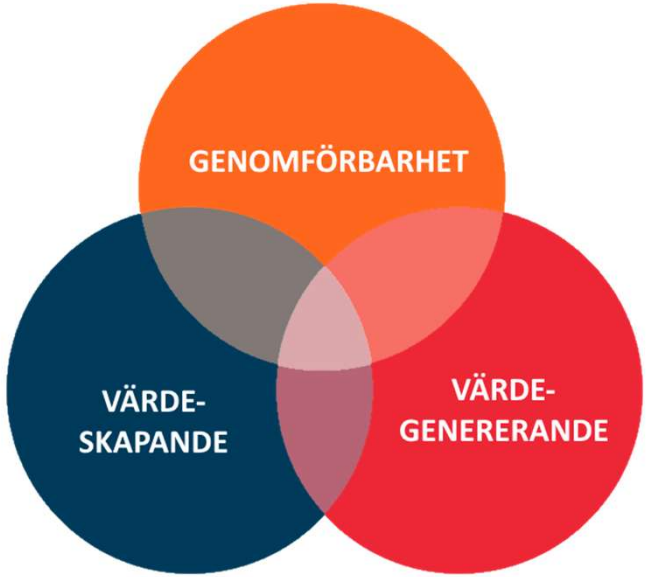




EKERÖ KOMMUN

Val av affärsmodell (workshop 2)

- Att tillgodose det framtida transportbehovet kräver olika engagemang:
  - **Redundans**: sårbarhet i trafiksystem, samhällsviktiga funktioner, civil beredskap (Länsstyrelsen, Trafikverket)
  - **Cykel**: regionalt cykelstråk (Regionen, Trafikverket)
  - **Gång** (Botkyrka, Ekerö, Huddinge)
- Idag saknas engagemang bland samarbetsparterna för att utveckla en gemensam lösning.



Projektets viktigaste slutsatser

Det kommer inte finnas en marknad för vanlig, allmän biltrafik genom en betalfärja när E4:an öppnas år 2030.

Frågor kring redundans och beredskap har däremot blivit allt viktigare. Det är en nationell och regional fråga, inte (bara) interkommunal.

Projektet har bevisat den regionala betydelsen av färjan för gång- och cykeltrafiken genom en representativ användarenkät.

Om ingenting görs, försvinner möjligheten för cyklister att ta sig mellan söderorten och Ekerö. Strider strida mot den regionala cykelplanen.

Projektet har inte lyckats skapa ett engagemang på tjänstemannanivå för att gemensamt driva frågan om en framtida transporttjänst.

