



Anton Västberg
Trafikplanering
08-508 262 59
anton.vastberg@tk.stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2008-11-11

Nya färjeleder i Stockholm. Inriktningsbeslut

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden uppdrar åt kontoret att arbeta vidare enligt föreslagen inriktning.

Magdalena Bosson
Förvaltningschef

Anette Scheibe
Avdelningschef

Staffan Forsell
Enhetschef

Sammanfattning

För att minska belastningen av tunga transporter på de stora infartslederna till Stockholm har Vägverket utrett ett antal möjliga nya färjelinjer i Stockholms län. Trafikkontoret har deltagit i en referensgrupp kring detta arbete och samråd har hållits med berörda parter.

Färjelinjerna ska i första hand användas av den tunga trafiken och erbjuda godstrafiken kortare transportvägar och minskad restid. Sammanlagt handlar det om tre olika färjelinjer som berör Stockholms stad. Slagsta-Ulvsunda, för tung trafik och dispenstrafik, samt Ekerö-Lövsta och Nacka-Frihamnen för fordonstrafik. Ett förslag för dispenstrafik har inkommit från representanter för näringslivet; Lövholmen - Ulvsunda.

Kontoret föreslår att nämnden uppdrar åt kontoret att arbeta vidare i föreslagen inriktning samt återkomma till nämnden med förslag till avtal för respektive färjelinje.



Bakgrund

Kapaciteten för all trafik över Saltsjö-Mälarsnittet är idag bristfällig. Hög trafikbelastning i kombination med kapacitetsbrist gör trafiksystemet mycket känsligt och sårbart. För tung trafik och dispenstrafik är idag alternativet till Essingeleden, som är den viktigaste passagen över Saltsjö-Mälarsnittet, riksväg 55 över Strängnäs.

För att minska belastningen av tunga transporter på de stora infartslederna till Stockholm har Vägverket utrett ett antal möjliga nya färjelinjer i Stockholms län. Dessa presenterades juni 2008 i rapporten "Nya färjeleder i Stockholm", som tagits i Vägverkets styrelse. Färjelinjerna ska i första hand användas av den tunga trafiken och erbjuda godstrafiken kortare transportvägar och minskad restid.

Essingeleden är klassad som BK1-väg men sedan början av 2007 ges, på grund av den bristande bärigheten, inte längre dispens för transporter över 60 ton. Den tunga trafiken i form av dispenstrafik får därför i dag åka andra vägar, vilket innebär kraftiga omvägar. I avvaktan på andra alternativa vägar, framförallt Förbifart Stockholm, är färjelinjerna ett sätt att minska belastningen av tunga transporter på infartslederna till Stockholm. Annan godstrafik förlorar också tid och pengar i trängseln. Vägverket har förhoppningar att de föreslagna färjelinjerna ska kunna tas i bruk inom 1,5- 2 år. Samtliga färjelägen föreslås vara provisoriska och kräver inga dyra investeringar.

En färjeförbindelse för biltrafik är även av intresse för att skapa alternativa och genare färdvägar mellan kommuner. Vägverket har haft ett flertal möten med berörda kommuner samt andra viktiga intressenter. För stadens räkning har trafikkontoret deltagit. Samråd har skett med stadsbyggnadskontoret och exploateringskontoret.

I utredningen föreslås nya färjeleder på följande sträckor (se karta på sida 3):

- Ekerö-Lövsta
- Ulvsunda-Slagsta
- Nacka-Frihamnen
- Nacka-Lidingö (genomförs inte om Nacka-Frihamnen ska genomföras)

Vägverket fortsätter nu arbetet med att upprätta intentionsavtal i samarbete med kommunerna om att genomföra de föreslagna färjelederna samt upprätta avtal för respektive färjeled.

Ett nytt förslag har inkommit från representanter för näringslivet om alternativ till färjeförbindelsen Slagsta – Ulvsunda, för dispenstrafik, som Vägverket vill studera närmare. Den föreslagna färjeleden går från Lövholmen till Ulvsunda. Fördelarna enligt förslaget är en kortare restid med färjan.



Trafikkontorets synpunkter

Kontoret anser att det är angeläget att lösa dispenstrafikens möjligheter att ta sig mellan den norra och den södra regionhalvan via Saltsjö-Mälarsnittet. Nya färjelinjer kan vara ett bra alternativ som relativt långvariga provisorium tills dess Förbifart Stockholm och en östlig förbindelse har blivit genomförda. De föreslagna färjelinjerna har olika karaktär och syfte och kommenteras nedan.

Slagsta – Ulvsunda

En färjeförbindelse mellan Ulvsunda och Slagsta är en resa på ca en timma med färja. Färjeleden är i första hand avsedd för tunga transporter och dispenstrafik. Den dispenstrafik som leden i första hand riktar sig mot är transporter som är tyngre än vad BK1 medger. Det innebär dels fordon med en totalvikt över 60 ton, men även fordon som väger drygt 25 ton och mer, men som inte har tillräckligt många eller rätt avstånd mellan axelparen. Med de färjor som finns idag kan 3-4 transporter tas med på en färjetur. Vägverket beräknar att det blir möjligt att köra ca fyra turer per dag. I rusningstrafik kan det finnas fördelar även för övriga tunga transporter att välja färja istället för Essingeleden.

Kostnadsuppskattningen i ett inledande skede med provisorier på denna färjelinje är ca 10 miljoner kronor.

Kontoret ställer sig försiktigt positiv till en sådan färjelinje men betonar att fler utredningar krävs för att säkerställa att bärighet på befintligt vägnät fungerar samt



att den tunga trafiken kan tas om hand dels vid färjelägena och dels vidare på befintligt vägnät. Det föreslagna läget i Ulvsunda måste även fungera ihop med de bostäder, arbetsplatser och skola som finns i närområdet samt med AB Storstockholms lokaltrafiks (SL) kommande byggnation av Tvärbana Norr och Jehanders eventuella lokalisering av grusupplag och betongstation.

Kontoret anser även att staden inte bör ta på sig huvudmannaskapet på en sådan färjelinje samt att Vägverket står för de investeringar som behövs, dels vid färjeläget, dels på det omkringliggande vägnätet om det blir nödvändigt.

Staden tar å sin sida på sig ett regionalt ansvar att bidra till en lösning för den tunga trafiken i regionen. Genom att trafik flyttas från Vägverkets vägar till stadens så ökar även drift- och underhållskostnaderna för staden och trafikkontoret.

Liljeholmen (Lövholmen) – Ulvsunda

Denna färjeled har studerats som ett alternativ eller komplement till Slagsta – Ulvsunda och föreslås gå mellan Lövholmen i Liljeholmen till Ulvsunda. Även här är det framförallt dispenstrafik som föreslås. Trafikering och antal fordon är detsamma som i alternativet från Slagsta.

Lövholmen är ett stadsutvecklingsområden där planarbeten för bostäder pågår. Med tanke på närheten till innerstaden, tvärbans dragning samt den trafiksituation som råder på denna del av Södertäljevägen anser kontoret i samklang med stadsbyggnadskontoret att denna sträckning inte är lämplig.

Ekerö (Färjestaden) – Lövsta

Den planerade färjeleden föreslås gå mellan östra Färingsö och Lövsta och är framförallt till för personbilar. Färjan är i huvudsak tänkt att avlasta Drottningholmsvägen in mot Brommaplan. Turen över tar ca 10 minuter varför det är möjligt att köra i kvartstrafik under rusningstrafiken. I ett inledande skede planeras leden att trafikeras med en mindre färja för ca 30 personbilar. Enligt beräkningar skulle det idag under rusningsperioden vara ca 100 fordon/timme som skulle få någon form av restidsvinst med denna färjelinje.

Kostnadsuppskattningen i den första etappen med provisorier på denna färjelinje är ca 29 miljoner kronor. Huvuddelen av dessa kostnader är förbättrat vägnät på Ekerösidan.

Kontoret ser inga direkta problem med denna färjelinje under förutsättning att Ekerö står för huvudmannaskapet och Vägverket för de förstärkningsarbeten som kommer att behövas. Kapacitetsmässigt innebär den ökade trafiken inga direkta problem för det befintliga vägsystemet runt Lövsta.

Det är viktigt att stor försiktighet iakttas kring deponin vid Lövsta vid anläggningsarbeten samt även under själva driften.

Nacka (Bergs oljehamn) – Frihamnen

Den planerade färjeleden föreslås gå mellan Bergs oljehamn i Nacka till Frihamnen och tar ca 30 minuter. På grund av den kraftiga lutningen (13 %) vid Bergs oljehamn kommer färjan initialt enbart trafikeras av personbilar. För att kunna trafikera även med tunga fordon krävs åtgärder för att minska lutningen. Beräkningar visar att ca 100-200 fordon/timme skulle kunna trafikera färjan under rusningstrafiken, beroende på storlek på färjan, turtäthet etc. Beräkningarna bygger på att färjan trafikeras med halvtimmestrafik i rusningsperioden.

Kostnadsuppskattningen på denna färjelinje i ett inledande skede, etapp 1, med provisorier är mellan 4,5-7,5 miljoner kronor.

Kontoret anser att en studie bör genomföras för att studera var fordonen tar vägen när de kommer till Frihamnen. Att få ytterligare trafik på innerstadsvägnätet är inte önskvärt. Särskilt beaktande bör även tas till de utbyggnadsplaner som pågår i Värtan-Frihamnen området.

Ekonomiska konsekvenser

Samtliga färjelägen föreslås vara provisoriska och kräver inga större investeringar på stadens mark, vilket nämnts tidigare. Upprättandet av nya färjeleder kommer dock att innebära en del investeringar samt andra följdkostnader. För kontoret innebär det ökade kostnader i form av underhåll och drift på befintligt vägnät, framförallt för de sträckor som kommer att trafikeras av dispenstrafik och tunga fordon.

Kontoret anser att Vägverket bör bekosta resterande, vilket innebär:

- huvudmannaskap, drift och underhåll för de vägfärjor som kommer att användas, under förutsättning att ingen av de övrigt berörda kommunerna tar på sig detta
- samtliga arbeten med angöring av färjorna som sker på stadens mark
- förstärkningsarbeten som kommer att krävas på befintligt vägnät inom stadens mark
- trafikstudien vid Frihamnen



Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att nämnden uppdrar åt kontoret att delta i fortsatta utredningar och studier kring nya färjeleder i Stockholm samt att arbeta vidare i föreslagen inriktning.

Slut