

**Kommunstyrelsen**

Trafikförvaltningen

Stockholm läns landsting

105 73 Stockholm

**Yttrande - Kollektivtrafikplan 2050 - remisshandling**

Dnr KS21/168

Ekerö kommun har som ambition att växa varsamt till sin egen version av en småstad. Målet finns förankrad i Översiktsplanen från 2018, som jobbar utifrån tillväxtsiffror om 35 000 invånare år 2030 och 40 000 år 2050. Tillsammans med de stora infrastruktuursatsningar som pågår i kommunen innebär det stora omställningar i kollektivtrafiken. I kommunens Trafikplan Del C – Framkomlighetsplan 2021-2035 har dessa ändringar listats:

- Breddningen av Ekerövägen som innebär sittplatskrav på alla bussar mellan Brommaplan och Tappström;
- Flytten av bussdepån från Tappström till Enlunda;
- Anordning av en sammanhängande kollektivtrafiknod med pendelbåtsbryggan, den genomgående hållplats Tappström och startpunkten för lokala bussar i Ekerö centrum som en del av omvandlingen och förtätningen i centrum;
- Förbifarten E4 öppnar för nya möjligheter för direkttrafik mot Barkarby och Skärholmen, detta innebär även att Ekerö kommun kommer få en närmare regional stadskärna i Skärholmen;
- Ett större behov av kommunintern kollektivtrafik mellan våra delcentrum i Stenhamra, Svanhagen, Tappström och Träkvista;
- Energiomställningen;
- Autonoma fordon.

Det är mot den här bakgrunden att Ekerö kommun har tagit del av innehållet av remisshandlingen för Region Stockholms Kollektivtrafikplan 2050. Att vidareutveckla ett långsiktigt hållbart kollektivtrafiksystem för hela Stockholmsregionen kommer bli helt avgörande för en väl fungerande storstadsregion som fortsätter växa. Även om Ekerö kommun kommer fokusera på de delarna av kollektivtrafikplanen som berör Ekerö, delar vi ställningstagandet att det behövs ansträngningar utöver det stora paketet med åtgärder och investeringar som redan är beslutade att genomföras.

Ekerö kommun är en av de få kommunerna i regionen som inte har spårbunden trafik mot centrala Stockholm. Förutom Ekerö har alla andra kommuner som saknar spårbunden trafik istället snabba radiella stömlinjer eller expressbussar mot t.ex. Slussen eller Östra stationen / Tekniska högskolan. Den enda direktlinjen mot centrala Stockholm som Ekerö kommun har är pendelbåten. Pendelbåten borde därför ses som Ekerös motsvarighet till pendeltåget: en direkt länk med få hållplatser och hög turtäthet dygnet runt. Med en högre hastighet och smidigare angöring av hållplatserna kan restiden minskas från dagens 50-55 minuter till 35-40 minuter. Angöring till Gamla Stan med ett smidigt byte mot tunnelbanan, en ombyggnation av T-Centralen och en effektivisering vid Tappström leder till en bättre integrering av sjötrafiken med övriga färdstätt i kollektivtrafiken.

Restiderna för bilen kommer att minska ordentligt när Förbifart E4 öppnas, inte minst mellan Ekerö och den nordvästra delen av Stockholm (Barkarby, Kista) samt mot söderorten och Södertörn. Kollektivtrafiken bör vara konkurrenskraftig på dessa nya länkar, vilket innebär korta restider och hög turtäthet. För kollektivtrafikresenärer är det av stor vikt att kunna resa mellan startpunkt och destination med så få byten som möjligt. Varje byte är ett orosmoment, framför allt vid lägre turtäthet, och leder till längre restider. Det är därför att Ekerö kommun föredrar direkta linjer mot viktiga destinationer och bytespunkter.

På sikt kommer förbindelsen Ekerö – Skärholmen bli lika viktigt som den befintliga länken Ekerö – Brommaplan, utan att antalet resenärer mot Brommaplan verkar komma minskas. För Ekeröbor är det att föredra att det finns direkta förbindelser mot t.ex. Flemingsberg, Älvsjö och Gullmarsplan, framför allt om Spårväg Syd inte har byggts färdigt. Det gäller att skapa rätt utbud från första dagen, så att det blir lika enkelt att åka kollektivt mellan Ekerö och söderorten som att ta bilen.

För att börja bygga upp kundunderlag till dessa linjer är det viktigt att det finns en utvecklingsstrategi. Kollektivtrafikplanen kommer bland annat utarbetas i de lokala trafikutvecklingsplanerna. Just nu saknas dock en så kallad etableringslinje mellan Ekerö och söderorten. Mellan augusti 2019 och april 2021 har linje 350 mellan Ekerö och Fittja drivits som försökslinje. Det är tydligt att kundunderlaget finns och att det går att trafikera en sådan tvärförbindelse genom bilfärjan Ekeröleden. Det är av allra största vikt att finansieringsfrågan kring denna linje kommer lösas snarast, så att det redan kan finnas en kollektivtrafikförbindelse mellan Ekerö och söderorten innan Förbifarten öppnas.

Kollektivtrafikplanen tar inte upp att det saknas en bytespunkt mellan den tvärgående stombussen 176/177 och Tvärbanan. För kollektivtrafikresenärer från Ekerö är det viktigt att det finns ett fungerande byte för resor mot Bromma flygplats och framtidens förlängning av Tvärbanan mot Kista och Sollentuna.

Ekerö kommun är fortsättningsvis intresserad av att implementera innovativa lösningar i kollektivtrafiken. De senaste åren har det funnits ett samarbete kring pendelbåten och linje 350. I framtiden kan man tänka sig innovationer för landsbygdstrafiken och autonoma fordon som matar från områden där det är svårt att bedriva kollektivtrafiken idag. Det är

sådana innovationer som kan bidra till vår vision av en attraktiv småstad och en stadig tillväxt i kollektivtrafiken.

För Ekerö kommun

Adam Reuterskiöld

Kommunstyrelsens ordförande