

§ 118**Nationell plan för transportsystemet 2014-2025, inklusive miljökonsekvensbeskrivning**

Remissyttrande över Trafikverkets förslag(N2013/2942/TE)

Dnr KS13/172-501

Förslag till Kommunstyrelsen

1) Kommunstyrelsen antar yttrande 2013-08-22, beträffande Länsstyrelsens förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur 2014-2025.

2) Kommunstyrelsens beslutar att ge Kommunstyrelsens ordförande i uppdrag att underteckna yttrandet.

Reservationer

Lena Holst (MP) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget yrkande.

Yrkanden

Lena Holst (MP) yrkar bifall till Miljöpartiets förslag till yttrande.

Peter Carpelan (M) yrkar bifall till föreliggande förslag.

Propositionsordning

Ordförande ställer proposition på yrkandena och finner att Kommunstyrelsens arbetsutskott besluter i enighet med Peter Carpelans (M) förslag.

Sammanfattning av ärendet

Innehållet i planförslaget har i stor utsträckning hämtats ut Nationell plan för transportsystemet 2010-2021, Kapacitetsutredningen och de åtgärder som pekats ut i infrastrukturprogrammet och i regeringens direktiv om att upprätta förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025. Trafikverket har arbetat i enlighet med det nya planeringssystemet som beslutades av riksdagen 2012. Förslaget till trafikslagsövergripande och åtgärder har prioriterats för att i så stor utsträckning som möjligt bidra till de transportpolitiska målen.

Ekerö kommuns yttrande ska ha kommit in senast den 1 oktober 2013.

Beslutsunderlag


Tjänsteutlåtande planeringssamordnaren, 2013-08-22

Yttrande, 2013-08-22

Missiv - Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025

Remiss- Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025, version 2013-06-14

Justerandes signum



Anslagsdatum

2013-09-09

Utdragsbestyrkande

RESERVATION**KSau-ärende 5 Nationell plan för transportsystemet 2014-2025, - - -
Remissyttrande över Trafikverkets förslag (N2013/2942/TE)**

Förslag till beslut:

Vi föreslår en rad ändringar i yttrandet som ger det följande lydelse:

Nationell plan för transportsystemet 2014-2025, inklusive miljökonsekvensbeskrivning
Remissyttrande över Trafikverkets förslag (N2013/2942/TE)

Förutsättningar för en regionförstoring

För att regionen fortsatt ska utvecklas, är det önskvärt att de nord-sydliga kollektivtrafikförbindelserna över Saltsjö-Mälarsnittet förstärks, och till stor del blir spårbundna.

De planerade förändringarna av regionens transportinfrastruktur bör ha till uppgift att öka framkomligheten för kollektivtrafik, godstrafik och annan nyttotrafik och skapa förutsättningar för att en allt större andel arbetspendlare väljer att åka kollektivt. Det befintliga vägsystemet måste därvid utnyttjas effektivare genom att i första hand kollektivtrafiken och i andra hand annan nyttotrafik prioriteras.

Stockholmsregionen har en genomsnittlig befolkningstillväxt om cirka 30 000-40 000 personer per år. Syftet med förändringarna av regionens transportinfrastruktur bör vara att underlätta kommunikationerna mellan de norra och södra länsdelarna, reducera trängseln på infartslederna till regioncentrum, effektivisera kommersiella förbindelser mellan hamnar, terminaler, depåer, arbetsplatser mm och samtidigt minska trafikens negativa påverkan på människors hälsa, miljön och klimatet.

Det förefaller allt mer sannolikt att planeringen för Förbifart Stockholm kommer att avbrytas inom något eller några år och följas av en trafikslagsövergripande planering för en kapacitetsstark kollektivtrafikled över Mälarsnittet, för spårbunden trafik, bussar och ev för annan nyttotrafik. Kanske med vissa likheter med det kombinationsalternativ som vägverket tidigare lanserade och nästan samtidigt förkastade, trots att det uppgavs bäst tillgodose alla projektmål utom största möjliga markexploatering.

Alla kommande förändringar av transportinfrastrukturen på Mälarsnittet måste planeras och genomföras så att de unika natur- och kulturmiljöerna skyddas och bevaras och utformningen måste ske så att värdena i världsarvet Drottningholm, det statliga byggnadsminnet respektive riksintresseområdena på Mälarsnittet inte hotas.

Justerandes signum



Anslagsdatum

2013-09-09

Utdragsbestyrkande

Förändringarna av regionens transportinfrastruktur måste utformas så att kollektivtrafik och annan nyttotrafik prioriteras och ytterligare ökning av privatfordonstrafiken i regionen motverkas. Annars kommer den nu ökande överbelastningen på det finmaskigare vägnätet att öka ytterligare och resultera i "trafikinfarkt" på allt fler sträckor.

En regionförstoring är till stor del beroende av strategiska förändringar i transportsystemet. Det är mycket viktigt att klara länets befolkningsökning och trygga en långsiktigt ekonomiskt, ekologiskt, kulturellt och socialt hållbar utveckling i Stockholm-Mälardalen genom att skapa goda förutsättningar för sund näringslivstillväxt och god utbildning, goda försörjningsmöjligheter och låg arbetslöshet.

Under de närmast 20 åren kommer antalet Ekeröbor att öka med 40 % enligt kommunens plansamordnare.

Kommunens centrala läge gynnar arbetspendling till och från regioncentrum, intilliggande kommuner, men även andra län. Ekerö kommun avser att ta sin del av ansvaret för regionens planering för nya bostadstillskott i sådan takt och omfattning att "Ekerö kommun - kulturens ö-värld - ska behålla sin unika karaktär" och "vara ett hållbart samhälle som fortsätter att utvecklas med försiktighet och omtanke - - -" som det står under rubriken Mål och vision i förordet till kommunens nu gällande översiktsplan.

Ekerö kommun har enligt SCB haft den tionde högsta befolkningstillväxten i Sverige under en fyrtyoårsperiod - respektive den femte högsta befolkningstillväxten i länet under stora delar av det senaste decenniet. Den starka befolkningsutvecklingen och näringslivstillväxten i Stockholmsregionen, innebär behov av fortlöpande anpassning av trafikutbudet.

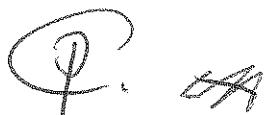
Breddning av Ekerövägen redovisas i Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010-2021, Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen 2010 (regionplan/regionalt utvecklingsprogram) samt Översiktsplan för Ekerö kommun 2005. Till stöd för genomförande av vägprojekten Förbifart Stockholm och Ekerövägen, har Trafikverket och Ekerö kommun två infrastrukturavtal från år 2009 respektive 2010 samt Överenskommelse efter samråd från år 2011, att tillgå. Det är för tidigt att bedöma i vad mån delar av dessa avtal bör tillämpas om och när Förbifart Stockholmprojektet avbryts.

I RUFS 2010 understryks att: "En breddning av väg 261 Ekerövägen är viktig för att förbättra trafiksäkerheten och öka kapaciteten mellan Ekerö centrum och Brommaplan." Vidare uttalas att: "Framkomligheten i huvudvägnätet behöver förbättras och busstrafiken bör prioriteras. Kapacitetshöjande åtgärder behövs på infarterna mot Stockholm, på Europavägarna, såväl som på de övriga huvudinfarterna från Ekerö, Huddinge och Nacka/Värmdö."

Viktigare infrastrukturinsatser i Ekerö kommun

Ekerö kommun har behov av en långsiktigt hållbar och robust trafiklösning. Mot bakgrund av att Ekerö kommun för närvarande bara har en vägförbindelse och en färjeförbindelse med övriga delar av Stockholmsområdet, utgör åtgärder för att öka framkomligheten framför allt för kollektivtrafik och annan nyttotrafik på Ekerövägen oundgängliga förutsättningar för en tillväxt i kommunen, enligt översiktsplanens intentioner.

Justerandes signum



Anslagsdatum

2013-09-09

Utdragsbestyrkande

Regeringen fastslog i tillåtighetsbeslutet av den 3 september 2009, att frågor som gäller Ekerövägen utanför projekt Förbifart Stockholm, hanteras inom åtgärdsplaneringen för länsplanen.

Den ökade framkomlighet som kan uppnås med det fjärde körfält som ingår i förslaget till vägplan för ombyggnad av väg 261 ska vägas mot behovet att skydda världsarvet Drottningholm mot ökad störning från väg 261. Framkomligheten för bussar på väg mot Mäläröarna behöver förbättras snarast. Det enklaste, snabbaste och minst kostsamma sättet, som även ger minsta möjliga störande förändringar inom världsarvsområdet och dess buffertzonen är att göra den nuvarande mittfilen till ett reversibelt kollektivtrafikfält för bussar mellan Nockebybron och Orangeriet enligt dåvarande vägverkets Förstudie väg 261 feb 2010.

Genom att börja med att snarast genomföra den förändringen tillsammans med andra, nedan beskrivna åtgärder för att förbättra kollektivtrafiken och göra den mer attraktiv så får man också ett bättre beslutsunderlag om ytterligare förändringar senare skulle behövas. Skulle det därvid bedömas att det finns behov av fyra körfält på hela sträckan mellan Brommaplan och Ekerö centrum så bör det vara lättare att genomföra breddningen eftersom trefältslösningen under "breddningstiden" ger god framkomlighet för kollektivtrafiken.

Trafikleder lämnar långsiktiga dynamiska effekter, genom att inverka på människors preferenser gällande bostadsort och vilja att söka arbete inom fler verksamhetsområden, såväl som tidsåtgång och vägval vid arbetspendling mm - men även lokalisering av företag till nya etableringsområden.

Kollektivtrafikandelen av arbetsresor under vardagar, mellan Ekerö kommun och främst Stockholm, Solna, respektive Sundbyberg, är alltså förhållandevis låg - medan potentialen, med de rätta förutsättningarna, torde vara betydande. Åtgärder för att öka resandet med kollektivtrafiken är mycket väl motiverade.

Nya stombusslinjer till och från andra delar av Stockholmsområdet, gärna några via en kommande kapacitetsstark kollektivtrafikled över Mälarsnittet, skulle bli ett mycket efterfrågat tillskott till kollektivtrafiken i regionen. Andra mycket viktiga tillskott till kollektivtrafiken bör bli en matarbusslinje mellan Ekerö centrum och Brommaplan, tätare avgångar på de befintliga stombusslinjerna, busstrafik mellan Ekerö centrum och Flemingsberg via färja på linjen Jungfrusund-Slagsta mm. Samt pendelbåttrafik mellan Ekerö centrum och Stadshuset/Gamla stan (i Stockholm), eftersom Mälarens vattenvägar bör användas mer effektivt, med eventuella mellanlandningar vid lämplig plats på norra och södra sidan farleden där det finns anslutning till kollektivtrafiknätet.

För att öka framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet på Ekerövägen bör ett antal utlovade trimningsåtgärder (Mobility Management-insatser) göras längs Ekerövägens sträckning bl a vid Drottningholm.

MP:s förslag till beslut avslogs. Mot detta reserverar vi oss.

Ekerö 2013-09-05

Lena Holst
MP

Justerandes signum



Anslagsdatum

2013-09-09

Utdragsbestyrkande