

Länsstyrelsen i Stockholms län
Box 2206
104 22 Stockholm**Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län
2014-2025**

Remissyttrande över Länsstyrelsens förslag (342-16137-2013)

Dnr KS13/21-501

Förutsättningar för en regionförstoring

Stockholmsregionen har en genomsnittlig befolkningstillväxt om 30-40 000 personer per år. För att regionen fortsatt ska utvecklas, är det nödvändigt att de nord-sydliga förbindelserna över Saltsjö-Mälarsnittet förstärks. Förbifart Stockholm/E4 och Ekerövägen/Rv 261 utgör en del av ett trafiksystem - där kollektivtrafik, privatfordonstrafik och godstrafik kommer att komplettera varandra. Det nya vägsystemet sammanfogar de norra och södra länsdelarna, reducerar trängseln på infartslederna till regioncentrum, effektiviserar kommersiella förbindelser mellan hamnar, terminaler, depåer, arbetsplatser mm.

En regionförstoring beror till stor del på strategiska förändringar i transportsystemet. Det är nu mycket viktigt att klara länets befolkningsökning - inte minst till följd av förutsättningar för näringslivstillväxt, förväntad högre utbildningsnivå med kommersiell tillämpning samt socioekonomisk utveckling i Stockholm-Mälardalen, under de närmaste 20 åren. Under samma tidsperiod kommer antalet Ekeröbor att *öka med 40 procent*. Kommunens centrala läge gynnar arbetspendling till och från regioncentrum, intilliggande kommuner, men även andra län. *Ekerö kommun tar sin del av ansvaret för regionens planering för nya bostadstillskott!*

Ekerö kommun har enligt SCB haft den tionde högsta befolkningstillväxten i Sverige under en fyrtioårsperiod - 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 de två i många avseenden samordnade vägprojekten Förbifart Stockholm och Ekerövägen, har Trafikverket och Ekerö kommun även två infrastrukturavtal från år 2009 respektive 2010 samt Överenskommelse efter samråd från år 2011, att tillgå.

I RUFSS 2010 understryks att: "En breddning av väg 261 Ekerövägen är viktig för att förbättra trafiksäkerheten och öka kapaciteten mellan Ekerö centrum och Brommaplan. Åtgärden bör kopplas i tid till byggandet av Förbifart Stockholm." 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."

Det är ur ett regionalt och lokalt perspektiv, angeläget att säkra en helhetslösning - med avseende på breddningen av Ekerövägen och byggandet av Förbifart Stockholm. I ovan nämnd Överenskommelse efter samråd, som undertecknats av Riksantikvarieämbetet, Statens fastighetsverk, Trafikverket samt Ekerö kommun, stipuleras att "Ekerövägen byggs om till fyra smala körfält i syfte att åstadkomma en robust väg- och kollektivtrafikförbindelse mellan Ekerö centrum och Nockeby. Utformningen ska ske så att värdena i världsarvet, byggnadsminnet respektive riksintresset inte hotas."

Viktigare infrastrukturinsatser i Ekerö kommun

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

För Ekerö kommuns vidkommande innebär detta behov av en omfattande utveckling av kollektivtrafiken. Viktigast skulle en matarbuslinje mellan Ekerö centrum och Brommaplan vara, men även fler avgångar på de befintliga stombusslinjerna, busstrafik mellan Ekerö centrum samt Flemingsberg via färja på linjen Jungfrusund-Slagsta mm är mycket angelägna att få till stånd.

Förbifart Stockholm lämnar fullödlig effekt, enbart i det fall infartsvägarna mot Stockholm ansluts till ett nät av funktionella kapillära vägsystem.

En fyrfältsfunktion längs Ekerövägen behövs *på hela sträckan* mellan Ekerö centrum och Brommaplan. Motivet är att åstadkomma ett betydligt bättre trafikflöde till och från Ekerö kommun.

Främst skulle då bussar i linjetrafik prioriteras vid högtrafik även på eftermiddagar från Brommaplan i körriktning Ekerö centrum – på samma sätt som för närvarande sker vid högtrafik på förmiddagar i körriktning Brommaplan. En sådan trafiklösning kommer att resultera i en långsiktigt hållbar och robust samhällsutveckling i denna del av Stockholmsregionen.

Projekt Ekerövägen (som omfattar sträckan Ekerö centrum-Nockeby), respektive projekt Brommaplan bytespunkt (statlig medfinansiering i regional kollektivtrafik på väg) måste prioriteras högt. Även nuvarande länsplan för åren 2010-2021 omfattar dessa två infrastrukturprojekt.

Det är även angeläget att nästkommande länsplan förtydligar att projektets vägplan begränsas av trafikplatsen Ekerövägen/Bryggavägen i Ekerö centrum.

De bedömda nyttoeffekterna till följd av erforderliga trafikåtgärder i bytespunkten Brommaplan måste optimeras.

Med anledning av ovanstående, understryker Ekerö kommun att ett omfattande behov av att *ordningställa en fyrfältsfunktion med prioritering för kollektivtrafik på väg 261 föreligger – också på den mellanliggande sträckan mellan Brommaplan och Nockeby.*

Utöver detta måste *betydande byggnads- och anläggningsåtgärder vidtas i Västerort*, för att Ekerövägen ska få en roll i ett väl fungerande kapillärt vägsystem - och som kompletterar de tillfartsleder som tillgodoser Stockholmsregionens behov av person- och varutransporter.

Parallellt måste även en trafiksäker gång- och cykelväg ordnas längs vägsträckan Ekerö centrum-Nockeby-Brommaplan.

I samband med byggande av Förbifart Stockholm och breddning av Ekerövägen ska ett antal trimningsåtgärder (Mobility Management-insatser) genomföras, enligt de två tidigare omnämnda infrastrukturavtalen från år 2009 och 2010 - för att främja framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet vid bland annat Drottningholm.

Exempel på dessa kan vara pendelbåttrafik mellan Ekerö centrum och Stadshuset (i Stockholm), eftersom Mälarens vattenvägar bör användas mer effektivt. Andra exempel kan vara samordnat trafiksignalsystem mellan Lovö och Brommaplan, planskilda gång- och cykelpassager vid Kanton samt Hertigarnas stall, förbättrade angöringsförhållanden för fordonstrafik vid Drottningholm, elcykelutlåning mm. Förutsättningarna för att få dessa

trimningsåtgärder till stånd under de närmaste åren, måste vidareutredas så snart som möjligt.

En högsta tillåtna färdhastighet om 80 km/h ska efter breddningen av Ekerövägen gälla på sträckan mellan Malmvik och Lindötunneln. Vid de samråd som förekommit mellan Trafikverket och Ekerö kommun har förutsättningen varit att Trafikverket - i samband med genomförandet av breddningen av Ekerövägen - iordningställer ett fullgott bullerskydd för bostadsbebyggelse kring Tappström (Ekerö centrum), söder om det vägområde som blir föremål för förändringsåtgärder.

Tidplan och finansiering

Ekerö kommun har under ett antal år framfört att tidplanen för projekt Ekerövägen måste forceras, då planeringen för reversibilitet (omvändbarhet) inte längre bedöms vara genomförbar. Redan nu föreligger vid högtrafik, en så kallad "trafikinfarkt". Framkomlighetsbristerna har inneburit att trafikflödet, oavsett destination, är oacceptabel på hela vägsträckan mellan Ekerö centrum och Brommaplan. Det är därför med tillfredsställelse som kommunen konstaterar att förslaget tidplan för genomförandet av projektet nu anges till åren 2015-2019, i jämförelse med 2017-2021 i den nu gällande länsplanen.

Kan även noteras att projekt Ekerövägen i föreliggande förslag till länsplan avses finansieras med trängselskattemedel (935 mkr), såväl som kommunal medfinansiering (65 mkr) - en objektskostnad om totalt 1 000 mkr. Detta ska ställas emot den nuvarande länsplanen med statlig anslagsfinansiering (18 mkr), trängselskattemedel (810 mkr) samt projektmedel från Ekerö kommun (65 mkr) - det vill säga en objektskostnad om totalt 893 mkr.

-

I remissyttrandet önskar Länsstyrelsen att remissinstansen anger den procentuella könsfördelningen i beredningen och beslutsfattandet.

För Ekerö kommun

Peter Carpelan
Kommunstyrelsens ordförande

Kopia till:

samhallsplanering.stockholm@lansstyrelsen.se
Planeringssamordnaren