

§ 197**Ekerövägen/nr 261 - vägplan - breddning till fyra körfält**

Dnr KS13/144

Förslag till Kommunstyrelsen

- 1) Kommunstyrelsen beslutar att anta yttrande 2014-11-28, beträffande Trafikverkets granskningshandlingar.
- 2) Kommunstyrelsen beslutar att ge Kommunstyrelsens ordförande i uppdrag att underteckna yttrandet.
- 3) Paragrafen justeras omedelbart.

Särskilt yttrande

Krister Skånberg (MP) har inkommit med ett särskilt yttrande.

Sammanfattning av ärendet

Projekt breddning av Ekerövägen redovisas i Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2014-2025 samt i Översiktsplan för Ekerö kommun 2005. Trafikverket och Ekerö kommun har till stöd för genomförande av de två, i många avseenden samordnade projekten, även de två infrastrukturavtalen från år 2009 och 2010, Överenskommelse efter samråd från år 2011, respektive Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen - RUFSS 2010 (regionplan och regionalt utvecklingsprogram) att tillgå. I RUFSS 2010 understryks att: "en breddning av Ekerövägen är viktig för att förbättra trafiksäkerheten och öka kapaciteten mellan Ekerö centrum och Brommaplan." Vidare uttalas: "kapacitetshöjande åtgärder behövs på infarterna mot Stockholm - på Europavägarna, såväl som på övriga huvudinfarter från Ekerö, Huddinge och Nacka/Värmdö."

Kommunstyrelsens ställningstagande i ärendet ska vara Trafikverket tillhanda senast den 19 december i år.

Beslutsunderlag

Tjänsteutlåtande kommunledningskontoret, 2014-11-28

Yttrande, 2014-11-28

Förslag till vägplan (granskningshandling), Trafikverket, 2014-11-27

Justerandes signum



Anslagsdatum

2014-12-05

Utdragsbestyrkande

Särskilt yttrande av K Skånberg (mp) i ärende 12 vid Ekerö kommunstyrelsens arbetsutskottsammanträde 2014-12-04 Ekerövägen / väg 261 vägplan - breddning till fyra körfält

Mp anser att Ekerö kommuns yttrande gällande förslaget till vägplan för väg 261 i sak är bra. Framkomligheten på väg 261 är sedan länge bedrövtligt dålig för både bussar och bilar under vardagseftermiddagarnas högtrafik från Brommaplan, förbi Drottningholm ut till Orangeriet på Lovö, ibland ännu längre ut. 15 - 30 minuter i fordonskö är nu " normalt". Och allt värre blir det, på grund av att Mäläröborna blir allt fler och allt fler behöver "pendla" mellan hem och arbete eller studier utanför kommunen. Byggandet av Förbifart Stockholm och ombyggnaden av väg 261 kommer under många år att göra det ännu mycket svårare att ta sig över Nockebybron och vidare på väg till och från Mäläröarna. Trafikverket måste därför i samarbete med Ekerö kommun göra det möjligt för många att med pendelbåtar och färjor använda sjövägen från Mäläröarna dels söderut till Slagsta, dels norrut till Hässelbylandet, dels österut in mot Stockholm och möjliga bryggor längs sjövägarna, bl a i Alby, bryggor som har eller kan få matarbussförbindelse till tunnelbana eller direktbussförbindelse till något av de vanligaste resmålen i Stockholmsregionen.

Vägverket beskrev i "Förstudie väg 261" (daterad feb 2010) alternativa utföranden av reversibla körfält och kom fram till att: - **ett reversibelt kollektivtrafikkörfält som mittfält på sträckan förbi världsarvsområdet** (Drottningholm, vårt tillägg) **och avsett enbart för direktbussar och stombussar väl uppfyller projektmålen!**

Miljöpartiet på Mäläröarna anser liksom tidigare att en sådan lösning bör väljas. Mittfältet på den nuvarande väg 261 kan mellan en rondell på Kärsön och en rondell vid Karusellplan omvandlas till ett reversibelt kollektivtrafikkörfält för direktbussar och stombussar som kan öppnas för trafik redan 2016. Det skulle

- uppfylla projektmålen åtminstone under de närmaste 10 åren
- innebära mindre intrång i detta störningskänsliga område än en fyrfältig väg.
- öka kollektivtrafikanternas framkomlighet och få fler bilister att välja bussen och därmed
- öka framkomligheten även för dem som behöver använda bilen.
- kosta högst ca 50 Mkr (i 2010 års penningvärde)

Under högtrafik borde varje direktbuss behöva stanna för påstigning vid högst tre hållplatser mellan Tappström och Brommaplan. Många bussar bör stanna vid Drottningholm.

Trafikverket nu beräknar att trafiken förbi Drottningholm och världsarvet kommer att vara 28.000 fordon/dygn år 2035 jämfört med 22.000 i dagsläget. I första stycket på sid 9 i planbeskrivningen står: "*Trafikverket befarar att det finns en risk att trafikökningen har negativ påverkan på världsarvets universella värden. Med Förbifart Stockholm ges dock möjligheter att genom trafikstyrande åtgärder, utanför vägplanen, minska fordonstrafiken genom världsarvet till en acceptabel nivå.*" Vi begär att Mäläröborna och deras kommunfullmäktige får information om vilka dessa "trafikstyrande åtgärder utanför vägplanen" är som Trafikverket kan tänka sig att tillgripa för att "*minska fordonstrafiken genom världsarvet till en acceptabel nivå.*"

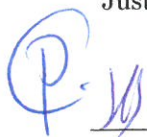
Trafiken mellan den planerade rondellen på Lindösidan av Tappström och den vid Tillflykten beräknas bli 41.000 fordon/dygn dvs nästan dubbelt så mycket som 22.000 i nuläget. Det skulle öka kväveoxidutsläppen från denna fordonstrafik och öka hoten mot de

Justerandes signum

Anslagsdatum

Utdragsbestyrkande

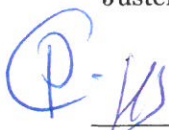
2014-12-05



skyddsvärda arterna i Natura 2000-området Edeby ekhage. Det kan leda till att trafikplats Lovö måste flyttas till Lindö vilket Ekerö kommun hittills har hindrat. **Miljöpartiet anser att av- och påfarten mellan väg 261 och Förbifarten borde ligga på Lindö.** Det skulle öka framkomligheten för Mälaröborna och enligt Trafikverket minska biltrafiken på väg 261 mellan Lindötunneln och Nockebybron dvs förbi världsarvområdet.

//Krister Skånberg

Justerandes signum



Anslagsdatum

2014-12-05

Utdragsbestyrkande