

Stockholms läns landsting  
Trafikförvaltningen,  
105 73 Stockholm  
registrator.tf@sll.se  
TRN 2015-1712

## Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län Dnr KS15/50

### Sammanfattande synpunkter

- Ekerö kommun ställer sig bakom det regionala trafikförsörjningsprogrammets mål och strategiska ställningstaganden.
- Inskränkningen i SL:s linjebusstrafik, som infördes den 11 januari i år, måste återställas till det utbud som tidigare erbjöds i enlighet med Ekerö kommuns tidigare inlämnade invändningar, daterat 2015-10-05.
- Förbifart Stockholm samt breddning till fyra körfält på Ekerövägen (261) måste förses med god kollektivtrafikförsörjning för Ekerös invånare och arbetstagare. Under byggskedet kommer kompenserande åtgärder att behövas.
- Kollektivtrafikfält västerut mellan Nockeby och Brommaplan måste komma till.
- Ett pilotprojekt med frekvent pendelbåttrafik mellan Ekerö centrum och Stockholms stadshus pågår och bör permanentas. Det är angeläget att pendelbåttrafik även etableras på Mälaren, utöver kollektivtrafiken i Saltsjön, med flera alternativa linjer.
- Ett pilotprojekt med frekvent busstrafik mellan Ekerö centrum och Brommaplan föreslås, för att avsevärt reducera fordonsköerna på detta vägavsnitt.
- En busslinje på färjan mellan Ekerö och Slagsta bör upprättas.

- Signalregleringen vid Drottningholm ökar restiden och måste ersättas med planskild passage för gående och cyklister.
- Mobility managementlösningar bör utredas.
- Stockholms läns landsting måste även fortsatt ansvara för kollektivtrafiken i länets kommuner. Medfinansiering av denna verksamhet bör ske mycket restriktivt.

### Inledning

Ekerö kommun står inför en stor omvandling. Vi befinner oss i en expansiv fas med tillväxt och inflyttning. Omvandlingen innebär att vi inom en inte alltför avlägsen framtid går ifrån att vara en utpräglad landsortskommun, till vår vision av en småstad.

Ekerö kommuns högst sannolika förändring i folkmängd, med stöd av exempelvis översiktsplanen, blir de facto lägst 10 000 personer, vilket skulle innebära cirka 40 procent, till totalt cirka 35 000 invånare år 2030. I Stockholms län ökar folkmängden förmodligen med totalt omkring 20 procent under denna period. Det är angeläget att SLL tar fasta på konsekvenserna av dessa mycket viktiga utgångspunkter.

Utveckling till gagn för hela Stockholmsregionen bedrivs kontinuerligt i Ekerö kommun, inte minst vid det pågående arbetet för framtagande av ny översiktsplan under tidsperioden 2015-2018. Översiktsplanen utgör kunskapsunderlag, dialogverktyg och inspirationskälla vid samverkan med nationella, såväl som regionala aktörer.

I avsikt att få en långsiktigt hållbar och robust kollektivtrafik till stånd i regionen, måste länets aktörer skapa tillit till utbudet av linjebustrafiken - främst för arbetsresor och under vardagar. Det är dock även angeläget att prioritera människors resor kopplade till friluftsliv, sjukvård, utbildning, kommunikationer mellan nyanlända personers boenden och större trafiknoder - samt resor generellt under helgdagar.

Infrastrukturinsatserna bör genomföras framför allt inom de beprövade trafikslagen. För Ekerö kommun innebär detta framför allt att trafiken med linjebuss måste utvecklas, men även att trafik med pendelbåt måste etableras.

Ekerö kommun ställer sig bakom det regionala trafikförsörjningsprogrammets mål och strategiska ställningstaganden, men vill i sitt remissvar påpeka det följande.

### Breddning av Ekerövägen till fyra körfält / Förbifart Stockholm

Ekerövägen/261 är en viktig kapillär anslutningsväg till den regionala tillfartsleden Förbifart Stockholm. En breddning av Ekerövägen är viktig för att förbättra trafiksäkerheten och öka kapaciteten mellan Ekerö centrum och Brommaplan. Framkomligheten i huvudvägnätet behöver förbättras och busstrafiken bör prioriteras.

Byggandet av Förbifart Stockholm/E4 utgör en mycket viktig förutsättning för fortsatt regionförstoring, men får även betydelse för nationell och lokal trafikförsörjning. Förbifart Stockholm samt breddning till fyra körfält på Ekerövägen (261) måste förses med god kollektivtrafikförsörjning för Ekerös invånare och arbetstagare. Under byggskedet kommer kompenserande åtgärder att behövas.

### Neddragningar inom busstrafiken 2016

Inskränkningen i SL:s linjebustrafik, som infördes den 11 januari i år, måste återställas till det utbud som tidigare erbjöds - och som kontinuerligt har utvecklats efter lokala behov, genom Ekerö kommuns såväl som Stockholms läns landstings försorg.

### Pendelbåt

Regionens framtida kollektivtrafik på vatten måste aktivt samverka för utveckling av skärgårdstrafik i Saltsjön, såväl som på Stockholms inre vatten och i Mälaren - och garantera goda förutsättningar för åtminstone permanent boende, besökare med intresse för rekreation och upplevelser - samt för ändamålsenlig tillgång till kommersiell och social service. Dessutom ska regionens kollektivtrafik på vatten bidra till att förbättra utbudet av kommunikationer i de centrala delarna av vår region.

Pendelbåttrafik på Stockholms inre vattenvägar, mellan Ekerö centrum och centrala Stockholm, pågår nu under en period om lägst två år. En arbets-, såväl som skolpendling skapar nya målpunkter i den centrala regionkärnan och avlastar därmed fordonstrafiken förbi Drottningholm. Denna insats kan också utgöra en av många människor efterfrågat "åtgärdsval", som kompensation för inskränkningar i framkomligheten - som blir följderna av de omfattande byggnadsarbetena, föranledda av projekt Förbifart Stockholm/E4, respektive projekt Ekerövägen/261. Linje 89 började gå den 22 augusti 2016 och går mellan Tappström (Ekerö) och Klara Mälarstrand via Kungshättan (Kungshatt) -Ekensberg - Lilla Essingen.

Projektet med pendelbåttrafik mellan Ekerö centrum och Stockholms stadshus bör permanentas, då detta skulle utgöra en viktig trimningsåtgärd vid breddningen av Ekerövägen och byggandet av Förbifart Stockholm. Det är

angeläget att pendelbåttrafik även etableras på Mälaren, utöver kollektivtrafiken i Saltsjön, med flera alternativa linjer.

Det bör noteras att redan nu finns linjetrafik per båt på sträckorna Drottningholm-Stockholm, respektive Birka-Stockholm att tillgå. Bättre förbindelser till/från världsarvet Birka och Hovgården är önskvärda - ur ett globalt, nationellt och regionalt perspektiv. En bättre och länsöverskridande kollektivtrafik på Mälaren skulle sannolikt främja världsarvets utveckling och medverka till att stärka besöksnäringen.

#### Färja Färingsö - Lövsta

Kommunen strävar även efter att förverkliga ännu en planerad färjeförbindelse, mellan Färingsö och Lövsta (i Stockholms stad). Sjötrafiken resulterar i regionala, såväl som lokala nyttoeffekter. Hamnar kommer i framtiden att spela en allt viktigare roll, eftersom funktionellt person- och godstransportsystem ofta bygger på ett samspel mellan sjöfart, kollektivtrafik med buss samt lastfordonstrafik. Därför måste kvarvarande anläggningar i och kring regionkärnan värnas ur ett även nationellt långsiktigt perspektiv - så att de inte omvandlas mot bakgrund av mer kortsiktiga intresseavvägningar.

Vattenvägarna på Mälaren skulle användas mer effektivt genom ytterligare investeringsåtgärder, i det fall infartsparkeringar anordnas i nära anslutning till hamn- och kajområdena.

#### Frekvent busstrafik Ekerö centrum – Brommaplan

Under den tid som byggandet av Förbifart Stockholm, respektive breddningen av Ekerövägen pågår, erfordras ett antal kompletteringsinsatser rörande infrastruktur. En betydligt mer frekvent kollektivtrafik mellan Ekerö centrum och Brommaplan skulle, under dessa år, vara av mycket stor betydelse för Ekeröbornas arbetspendling. Förbättringen skulle inte heller innebära några komplexa intresseavväganden.

Ett pilotprojekt föreslås - där arbetspendling främst under vardagar erbjuds under en tid av 1-2 år, genom frekvent utbud av busstrafik mellan kommunens största bytespunkt Ekerö centrum och Brommaplan. Motivet för detta pilotprojekt är självfallet att skapa verktyg för att avsevärt reducera fordonsköerna på detta vägavsnitt som nått sin kapacitetsgräns - samt att omgående värva resenärer till ett hållbart resande och bidra till att öka kollektivtrafikandelen i länet.

Tätare trafik, bättre synkronisering av tidtabeller och reducerat antal hållplatsstopp för trafiken mellan Brommaplan och Ekerö kommun på eftermiddagar längs Ekerövägen bör genomföras.

#### Busslinje på färjan mellan Ekerö och Slagsta

Ekerö kommun genomgår en stark befolkningsutveckling. Utöver det pågår en mycket betydande näringslivstillväxt i handelsområden och större dagligvarubutiker, bland annat i Kungens kurva, Huddinge och Södertälje. Färjeförbindelsen på sjösträckan mellan Jungfrusund och Slagsta - Ekeröleden - bidrar till den pågående regionförstoringen. Behovet av en reguljär bussförbindelse mellan Stenhamra/Ekerö centrum och Karolinska sjukhuset i Huddinge - via färjeförbindelsen - har stått i fokus under en längre tid. En busslinje på färjan mellan Ekerö och Slagsta bör upprättas.

Genomförandet av denna planering skulle vidga möjligheterna för Ekeröborna att få tillgång till fler och mer kvalificerade arbetstillfällen, men även bättre möjligheter att rekrytera lärare till skolor, såväl som förskolor. Ekerö kommun bedömer, i samverkan med SLL, att linjebussförbindelsen via färjorna kan tas i trafik inom några år.

Utredning "Analys av busstrafik via Slagstafärjan" har utförts på uppdrag av Ekerö kommun (ÅF, 2014-11-19). Utredningen analyserar en förlängning av den befintliga busslinjen 342/303 via Slagstafärjan i ett framtidsscenario år 2020. Eftersom det finns osäkerheter i framkomligheten på Ekerövägen så har känslighetsanalyser genomförts med förlängd restid från Ekerö C till Brommaplan. I känslighetsanalyserna har körtiden för såväl bil som kollektivtrafik förlängts med 10, 15 20 respektive 30 minuter. Den samhällsekonomiska analysen visar att, utifrån de prissatta effekterna är samtliga analyserade scenarier samhällsekonomiskt lönsamma.

#### Ytterligare trimningsåtgärder

- Kollektivtrafikfält västerut mellan Nockeby och Brommaplan, dvs inom Stockholms stad, måste tillkomma.
- Signalregleringen vid Drottningholm ökar restiden och hindrar framkomligheten och bör ersättas med planskild passage för gående och cyklister.
- Mobility managementlösningar bör utredas.
- Samåkning i kollektivtrafikkörfältet på Ekerövägen.
- Biljettpriser och zonindelning i Stockholmsområdet bör gynna de boende och verksamma i Ekerö kommun, med avsikten att stimulera en utvidgad användning av kollektivtrafiken.

#### Medfinansiering av kollektivtrafik

Lagstiftningen uppmuntrar medfinansiering av kollektivtrafik, i fria former från kommunerna till landstinget. Motivet är att möjliggöra mer trafik, till högre kvalitet samt finansiering av ny linjetrafik - i jämförelse med utbudet som erbjuds i trafikförsörjningsplaneringen.

Denna fråga måste betraktas som angelägen ur ett principiellt perspektiv. Kostnader för bland annat infrastrukturåtgärder, som sektorsansvariga statliga verk och regionalt verksamma enheter tidigare har hanterat - tenderar att i allt högre grad överföras på kommunerna. Stockholms läns landstings (SLL) ansvar för kollektivtrafik i länets kommuner är ett exempel på detta.

Med denna ominriktning föreligger alltså sannolikt en betydande risk för att SLL inte ges förutsättningar att i sin övergripande planering optimera framkomlighet, tillgänglighet, trafiksäkerhet mm - ur ett regionalt perspektiv. Skolskjuts fungerar dock på detta sätt redan nu, men för denna verksamhet föreligger inga skäl till förändringar av finansieringen.

I uppdraget måste även fortsatt ingå att i alla lägen prioritera länsmedborgarnas mycket stora behov av en effektiv arbetspendling inom den gemensamma arbetsmarknads-, bostads- och serviceregion, som Stockholm-Mälardalen utgör.

Ekerö kommuns grundinställning är sammanfattningsvis att Stockholms läns landsting även fortsatt måste ansvara för kollektivtrafiken i länets kommuner. Föreslagen medfinansiering kan sannolikt i avgränsad omfattning vara en lösning - men denna lösning bör tillämpas mycket restriktivt.

#### Länsöverskridande kollektivtrafik

Den länsöverskridande kollektivtrafiken bör även tillämpas på vattenvägarna i Mälaren. Ekerö kommun är belägen i omedelbar närhet till Södermanlands län, såväl som Uppsala län. I det fall kollektivtrafik på vatten etablerades till/från de västra delarna av kommunen, skulle Adelsö, Munsö, Björkö med flera öar omfattas av de dynamiska effekter som en ökad arbetspendling och förstärkt besöksnäring innebär. Utöver detta kan initiativet verka för en starkt regional tillgänglighet i berörda kommunhuvudorter, exempelvis Strängnäs, Mariefred, Bålsta och Enköping. Det övergripande målet för en sammanhållen region i Stockholm-Mälardalen är att medborgarna, i geografiskt hänseende får tillgång till en utvidgad arbetsmarknad med effektiva arbetsresor - samt att näringslivet kan rekrytera kompetent och högspecialiserad personal. I vår region som är lokaliserad till norra Europas periferi erfordras att samhällen, belägna på förhållandevis långt avstånd från varandra, sammanbinds - för att - vad avser bostads-, näringslivs- och serviceutbud - nå den kritiska massa på vilken internationell konkurrens grundas.

#### Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan

Regionförstoringen och utvidgade resemönster kan innebära en miljöbelastning genom ökat transportarbete. Det är därför angeläget att främja kollektivtrafiken, i de former som lokalt är tillämpbara. Bussar och pendelbåtar i linjetrafik, med väl valda målpunkter i kommunen och regioncentrum skulle bidra till att reducera den globala miljöbelastningen. Även anslutningsresor i de mer betydande pendlingsorterna (bytespunkterna i Ekerö centrum, Stenhamra och Svanhagen) bör ske på ett hållbart sätt, genom att möjliggöra alternativ till användning av privatfordon.

För Ekerö kommun

Adam Reuterskiöld (M)  
Kommunstyrelsens ordförande