

Leif Kåsthag
Planeringschef
08 124 571 48
leif.kasthag@ekero.se

Kommunstyrelsen

Motionssvar - Spårbunden kollektivtrafik till Ekerö centrum

Dnr KS15/254-532

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår Kommunfullmäktige besluta att avslå motionen.

Sammanfattning av ärendet

Desirée Björk (Ö), Bernt Richloow (Ö) och Robert Oberascher (Ö) har i en motion föreslagit:

”- att Ekerö Kommunfullmäktige beslutar att ge uppdrag till Kommunstyrelsen att utse lämpliga personer, lämpligt organ att kontakta Stockholms läns landsting för att diskutera och föreslå, eventuellt med Ekerö som medfinansiär, en översiktlig utredning av ovan skissat slag rörande förutsättningar för spårbunden kollektivtrafik mellan Stockholm och Ekerö centrum,”

”- att aktivt verka för en spårbunden kollektivtrafik mellan Stockholm och Ekerö centrum.”

Beslutsunderlag

Tjänsteutlåtande, Kommunledningsstaben, 2016-11-03

Protokollsutdrag Kommunstyrelsens arbetsutskott, 2016-02-09

Protokollsutdrag Kommunfullmäktige, 2015-12-15

Motion - Spårbunden kollektivtrafik till Ekerö centrum, 2015-12-08

Ärendet

Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFSS 2010) behandlar det framtida trafiksystemet. Det har konstaterats att det föreligger ett uppdämt behov av att komplettera nuvarande transportutbud - och att öka kapaciteten. Tänkbara spårutbyggnader på 15-30 års sikt har kartlagts. En förlängning av spårtrafiken mellan Nockeby och Ekerö centrum återfinns inte bland de idéer som befunnits värda att vidarebearbeta. Inga spårbundna trafiksystem har dock planerats - utöver Spårväg city med eventuell anslutning till Lidingöbanan, respektive en förlängning av Tvärbanan.

Stockholms läns landsting (SLL) genomför omvärldsstudier för att fortlöpande kunna anpassa behovet av ett förändrat trafikutbud, inte minst till följd av den starka befolkningsutvecklingen. Kollektivtrafikandelen gällande resor till och från Ekerö kommun är alltså förhållandevis låg. Investeringar som gynnar kollektivtrafikresandet mellan våra mälardalen och andra delar av regionen, får betraktas som mycket väl motiverade.

I översiktsplanen anges tydligt att breddningen av Ekerövägen/Rv 261 mellan Ekerö centrum och Nockeby - likväl som byggandet av Förbifart Stockholm/E4 - måste komma till stånd snarast möjligt, för att avsevärt kunna förbättra framkomligheten, tillgängligheten och trafiksäkerheten. Planen förhindrar dock inte att en spårtrafiklösning väljs, som komplement till befintlig fordonsväg.

När befolkningsunderlaget ökar, måste naturligtvis även kollektivtrafiken förändras. Flertalet sakkunniga inom detta sektorsansvar anser att insatserna bör genomföras framför allt inom de mer beprövade trafiklagen. Ekerö kommun har haft den femte högsta befolkningsutvecklingen i länet under en tioårsperiod - och den tionde högsta befolkningsutvecklingen i Sverige under en fyrtioårsperiod.

Inom Ekerö kommuns småstadsmiljöer, såväl som i mer glesbebyggda områden, föreligger stora behov av att komma till rätta med bristerna vad avser fordonsflöden, på primärt Ekerövägen. Nuvarande förutsättningar visar dessvärre på en låg kostnads-effektivitet för spårbunden kollektivtrafik, i jämförelse med utveckling av konventionell kollektivtrafik - som linjebuss, fordonsfärja och taxi på vissa sträckor i glesbygd.

SLL avlämnade år 2006 ett motionssvar gällande spårtrafik mellan Nockeby och Drottningholm. Där uttalades att befintliga kommunikationer ska utvecklas - bland annat ansågs radiella spårssystem (tvärförbindelser) kunna avlasta centrala Stockholm. Beskrivna förhållanden har förmodligen i sak inte förändrats sedan dess.

Dessutom har det i samband med framtagandet av vägplan för breddningen av Ekerövägen, visat sig att tillgänglig vägorridor sannolikt enbart rymmer fordonsväg med fyra körfält samt gång- och cykelstråk. Förutom detta är även bropassagerna ett svårbedömt problem att lösa, inom budgetramen för det nuvarande projektet i länsplan för regional transportinfrastruktur för åren 2014-2025.

Detta nya trafikslag skulle bli föremål för omfattande planeringshinder, med överklagade detaljplaner och komplexa juridiska ärenden kring markdisposition och differentierat fastighetsägande inom Stockholms stad, respektive en linjesträckning genom landsbygd med världsarv, statligt byggnadsminne, riksintresseområde för kulturmiljövård samt ett nyligen bildat naturreservat. Till detta ska läggas att trafiken därmed skulle förläggas i en trång spårkorridor längs mer befolkade områden - med enbostads-, såväl som flerbostadshus, på en redan nu starkt trafikerad vägsträcka.

Tillgänglig trafikforskning visar att *enbart* i stora befolkningscentra med betydande utvecklingspotential - där ett stort antal trafikanter ges möjlighet att färdas i spårsystemet - kan denna omfattande investering i ny transportinfrastruktur övervägas. Hållplatser kan av kostnadsskäl inte heller inplaceras så frekvent som trafikbehovet

motiverar, vilket ytterligare reducerar nytto-/kostnadskvoten för detta trafikslag, inom mer glest bebyggda delar av Stockholmsområdet, såsom Ekerö kommun.

Kommunfullmäktige i Ekerö besvarade år 2008 en motion gällande spårbunden kollektivtrafik mellan Drottningholm och Alvik, med en anslutning till den nuvarande Nockebybanan. I motionen föreslogs även framtida utvidgning av trafikutbudet, i form av förlängning med ringlinje som även skulle knyta Ekerö centrum, Träkvista, Nyckelby samt Stenhamra till spårsystemet. Kommunfullmäktige lämnade även ett yttrande till Näringsdepartementet år 2009, avseende pionjärbanor för spårbilar. I båda dessa fall blev ställningstagandet att Ekerö kommun, från principiell synpunkt, förhåller sig positiv till alternativa kommunikationer som använder vattenvägar och spårssystem - såsom komplement till befintlig kollektivtrafik. Förutsättningen var dock att Stockholms läns landsting även ansvarar för den spårbundna trafiken - samt att denna tillkommande infrastruktur inte skulle medges äventyra en breddning med ett fjärde körfält på Ekerövägen, som anses säkra nödvändig utvidgning av kollektivtrafiken med linjebussar.

Turismen i Drottningholm och Lovöområdet i övrigt, är framför allt under sommartid mycket omfattande - och alstrar ett betydande trafikarbete till och från bytespunkten Brommaplan. Inte heller denna omständighet motiverar, ur ett ekonomiskt helhetsperspektiv, för närvarande något annat än utveckling av busstrafiken, mellan Lovö och andra delar av Stockholmsregionen.

Betraktat som en strikt kretsloppsfrågeställning kan ett spår-/balksystem i ett sammanhängande kollektivtrafiknät inom Stockholmsregionen - naturligtvis i hög grad avhängigt framtida utvecklingsförutsättningar - komma att lämna betydande miljöbidrag vid planeringen för en långsiktigt hållbar och robust samhällsutveckling.

Samtliga statliga och regionala aktörer bör nu verka aktivt för en avsevärt tätare buss trafik mellan Ekerö centrum och Brommaplan, ny bussförbindelse via Ekeröleden, permanent pendelbåttrafik mellan Ekerö centrum och Gamla stan i Stockholm, likväl som eventuellt ytterligare färjeförbindelser mellan Ekerö kommun och andra delar av Stockholm-Mälardalenområdet.

Trots att Ekerö kommun har en i grunden positiv inställning till ”alternativa” trafikslag, måste funktionella, juridiska och totalekonomiska förhinder för en sådan utveckling beaktas.

Som framgår av ovanstående finns för närvarande dessvärre inga identifierbara motiv för att tillskapa ett ytterligare bansystem vid Ekerö centrum och/eller Lovö. Riksantikvarieämbetet, Statens fastighetsverk och Kungliga Hovstaterna kan förväntas intaga en mycket restriktiv inställning till ingripande förändringar som kan anses medföra betydande miljöpåverkan i den unika landskapsbilden, men även påtagligt skada trädalléer, stenmurar, grässlåtor mm kring vägområdet.

Sammanfattningsvis måste sannolikt förutsättningarna för att i en närframtid få ett spårvägsystem till stånd inom Ekerö kommun, betraktas som mycket begränsade.

Beslutet expedieras till
Planeringschefen

Leif Kåsthag
Planeringschef
Kommunledningsstaben