

**Kommunstyrelsen**

Fredrik Zandrén (MP)  
Ordförande för mobilitets- och folkhälsoutskottet  
Fredrik.zandren@politik.ekero.se

**Motionssvar förfrågan till kommuninvånare om  
Spårbunden kollektivtrafik till Ekerö centrum**

Dnr KS23/124

**Förslag till beslut**

Mobilitets- och folkhälsoutskottet föreslår kommunfullmäktige att avslå motionen.

**Politikens motivering**

Vi uppskattar Öpartiets framhävande av kollektivtrafikens potential i att minska trafikköer, men vi menar att en enkät riktad till Ekeröborna om möjligheten för spårbunden trafik kan leda till orealistiska förhoppningar. Såsom Öpartiet framför i motionen, är det aktuella läget sådant att det saknas konkreta planer som stöder genomförbarheten eller initieringen av ett sådant projekt. Att genomföra en sådan enkät skulle därför kunna skapa missförstånd kring vad som faktiskt kan åstadkommas i närtid.

**Beslutsunderlag**

Motionssvar – förfrågan till kommuninvånare om Spårbunden kollektivtrafik till Ekerö centrum,  
2024-04-03

Motion – Motion - förfrågan till kommuninvånare om Spårbunden kollektivtrafik till Ekerö centrum -  
KF 2023-03-06 (Ö)

**Beslutet expedieras till**

Öpartiet

Fredrik Zandrén (MP)  
Ordförande för mobilitets- och folkhälsoutskottet

## Kommunstyrelsen

### Förvaltningens motionssvarsunderlag

Region Stockholm är regional kollektivtrafikmyndighet inom Stockholms län enligt lagen med ansvar för kollektivtrafiken i länet. Det är regionens Kollektivtrafikplan 2050 som visar hur kollektivtrafiken i länet bör utvecklas på längre sikt för att nå målen i den regionala utvecklingsplanen (RUF) och trafikförsörjningsprogrammet (TFP). Planen antogs den 21 juni 2022 efter samråd med berörda parter. Ekerö kommun har yttrat sig om samrådsförslaget september 2021 (KS21/168).

Kollektivtrafikplanen formulerar kvarstående behov och utmaningar för perioden 2030–2050 och tar ställning till vilket trafikkoncept är mest lämpligt för att möta det framtida behovet. För förbindelsen Ekerö – Brommaplan – Solna är trafikkonceptet ”Tvärgående Expressbuss” medan på förbindelsen Ekerö – centrala Stockholm det blev trafikkonceptet ”Direktlinje Sjö”. Framtida investeringar i fordon och infrastruktur (inkl. bytespunkter) blir då baserade på dessa roller linjerna har i det regionala kollektivtrafiksystemet.

Planen är alltså målstyrd där en samlad effektbedömning av koncepten och investeringarna resulterar i samhällsekonomiska delresultat om måluppfyllelse. Åtgärdsval är därmed baserad på ett verklighetsförankrat kundunderlag i framtiden. Allmänhetens individuella eller samlade åsikter spelar knappast en roll i sådana avvägningar eftersom kollektivtrafiken inte bara fyller en viktig samhällsfunktion men även subventioneras med offentliga skattemedel som bör spenderas så effektivt som möjligt.

Ekerö kommuns yttrande kring Kollektivtrafikplanen är helt baserad på Framkomlighetsplanen som antogs juni 2021. I kap 4.2 redovisas kommunens ställningstagande mot kollektivtrafikens utveckling. De viktigaste punkterna är ”bus rapid transit” mellan Tappström och Brommaplan, direkttrafik i samma turtäthet mellan Tappström och Skärholmen, direkttrafik mot Barkarby och direkttrafik med pendelbåten till centrala Stockholm. Denna ambition har förankrats i regionens Kollektivtrafikplan genom bl.a. ovanstående trafikkoncept.

Även om det är en hög turtäthet på länken mellan Tappström och Brommaplan kommer det behövas ett mycket större kundunderlag för att kunna försvara en stor investering i spårbunden kollektivtrafik. I januari 2024 presenterades en delrapport om utredningen till regionens framtida spårtrafik till regionens politiker. Om man tittar på möjliga sträckor som kan komma bli aktuella för framtida spårtrafik (pendeltåg, spårväg eller tunnelbana) då handlar det enbart om områden som redan har tusentals flerbostadshus och mycket större åtaganden inom det regionala bostadsprogrammet, som Bromma flygplats, Sköndal eller Tyresö. Detsamma gäller nuvarande projekt som förlängning mot Barkarbystaden,



Hagastaden eller Nacka. Det är den typen av lokalt engagemang för bostadsbyggandet som behövs för att kunna finansiera dessa stora investeringar i spårbunden infrastruktur och trafik. En sådan bostadsutveckling i Ekerö skulle gå rakt emot alla ambitioner och utgångspunkter att växa varsamt till vår version av en småstad.

Dessutom skulle en möjlig linje till Ekerö mot Nockeby eller Brommaplan inte passa ihop med spårtrafikkonceptet på gröna linjen eller på Nockebybanan. Gröna linjen har t.ex. ett avstånd på omkring 1000 m mellan hållplatserna medan en förlängning mot Ekerö skulle innebära 7–9 km utan hållplats. Detsamma gäller i ännu större utsträckning för Nockebybanan som har ett hållplatsavstånd på 500 m. Även mot Vårberg på röda linjen, som faktiskt ligger enbart 5 km fågelvägen från Tappström, blir det ett för långt avstånd.

Slutligen ska poängteras att Ekerö kommuns invånare har haft möjlighet att inkomma med sin syn på kollektivtrafiken i exempelvis SCB:s medborharundersökning. En specifik undersökning med frågor om spårtrafik kan ge en falsk förhoppning om att spårbunden kollektivtrafik är något som är under utredning.

Emma Embretsen  
Planchef

Ulrika Fager  
Kommunikationschef

Pepijn Klaassen  
Trafikplanerare