

Datum: 2006-09-27 Beteckning:

## **Ekerö kommuns transportförsörjning**

Bilaga nr 6  
till Utlåtande över utställning av vägutredningen  
Effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet

### **SAMMANFATTNING**

Vägkapaciteten och kollektivtrafiken till och från Ekerö behöver förstärkas. Förbifart Stockholm skulle ge den kraftigaste förbättringen för både väg- och kollektivtrafiken. Om inte Förbifart Stockholm byggs är det mest troliga att nuvarande länsväg 261 breddas från tre till fyra körfält. En sådan breddning medför större intrång i kulturmiljön på Lovön och större trafik genom världsarvet Drottningholm än om Förbifart Stockholm byggs.

### **BAKGRUND**

Vägutredningen saknar projektmål som rör Ekerös transportförsörjning. Eftersom det ligger i utredningstekniken att söka och utreda olika korridorer för lokalisering av en ny vägförbindelse hade det heller inte varit lämpligt att ha ett sådant mål. Det skulle ha givit ett alltför snävt perspektiv då ju endast korridorer med anslutning i Ekerö kommun skulle vara möjliga.

Synpunkterna vi fått efter utställelsen visar att i valet mellan Förbifart Stockholm och Diagonal Ulvsunda blir frågan om Ekerös transportförsörjning väsentlig. Det gäller framför allt påverkan på kulturmiljön på centrala Lovön men också statens totala kostnader för vägutbyggnader i Stockholmsområdet. Det finns därför anledning att reflektera över hur Ekerö kan transportförsörjas med eller utan Förbifart Stockholm och vilka konsekvenserna skulle bli i första hand för kulturmiljön.

## NUVARANDE FÖRHÅLLANDEN

### Vägar

Ekerö kommun har endast en landförbindelse med fastlandet nämligen länsväg 261 från Tappström förbi Drottningholms slott över Nockebybron och vidare fram till Brommaplan i Stockholm stad. Vägen har ett körfält ut från Stockholm och två körfält in mot Stockholm varav ett är upplåtet endast för kollektivtrafik under morgonrusningen. Ett försök där privatbilar med tre personer i bilen också fick använda kollektivkörfältet har nyligen avslutats. Gång- och cykelväg finns längs med hela sträckningen.

### Trafiksituationen

Trafiken förbi Drottningholms slott är för närvarande cirka 20 000 fordon per dygn. Signalanläggningar finns på flera platser mellan Tappström och Brommaplan. Dessutom är Nockebybron och Tappströmsbron öppningsbar. Sammantaget innebär det att vägen är hårt ansträngd och störningskänslig. Kösituationen är besvärande både i förmiddags- och eftermiddagsrusningen dvs. både morgon och kväll under normala förhållanden. Framkomlighet är således låg dagligen och vid olyckor eller andra onormala störningar kan situationen förvärras och bli allvarlig speciellt för uttryckningsfordon.

### Färjtrafik

Kommunen är huvudman för en färjelinje mellan Jungfrusund och Slagsta. Den är avgiftsbelagd men utnyttjas ändå flitigt då den ger tids- och komfortvinster framför allt för trafikanter med målpunkter söder om Stockholm. Antalet motorfordon på färjan har ökat med 100 000 på fem år och år 2005 var antalet strax över 600 000. Kapaciteten på en färjelinje är dock begränsad jämfört med en fast vägförbindelse och kan inte ge väsentliga bidrag till kommunens transportförsörjning på lång sikt.

### Kollektivtrafik

Merparten av kollektivtrafiken sker med buss förbi Drottningholms slott och in till Bromma plan. En liten del sker via färjleden Jungfrusund – Slagsta som saknar genomgående busslinje.

### Befolkning

I översiktsplanen som antogs i december 2005 anges dagens befolkning till 24 000.

## **EKERÖ KOMMUNS ÖVERSIKTSPLAN**

Planen antogs den 13 december 2005. Tre scenarier för kommunens utveckling fram till 2030 har studerats – villaidyllen, småstaden och stadsdelen. Planen föreslår en inriktning för kommunens utveckling till 2015 – med sikte på 2030 – som ligger mellan villaidyllen och småstaden.

Befolkningen väntas öka från dagens cirka 24 000 innevånare till cirka 28 000 år 2015 och till cirka 35 000 år 2030.

Antalet arbetsplatser kan till år 2015 behöva öka till över 7000 stycken vilket kräver utvidgning av befintliga verksamhetsområden och planering av några nya.

Reservat finns för Förbifart Stockholm. Ekerövägen (väg 261) ska kunna ges ökad kapacitet med ytterligare ett körfält, till totalt fyra.

För närvarande pendlar 65 % av kommunens förvärvsarbetande befolkning till sina arbetsplatser utanför kommunen - främst till Stockholm, Solna och Sundbyberg.

## **EKERÖ KOMMUNS YTTRANDE ÖVER VÄGUTREDNINGEN**

Kommunens yttrande innehåller krav på vägutbyggnader oberoende av om någon ny nord-sydlig förbindelse kommer till stånd eller ej och vilken lösning som i så fall väljs. Miljön på centrala Lovön berörs särskilt av att kommunen anser att

”Breddning / utbyggnad av väg 261 med ett extra körfält till fyra filer (två i vardera riktningen) på sträckan Tappström-Nockeby. Vi vill särskilt peka på möjligheten att nedschakta och överdäcka passagen genom Drottningholm. Även om ”Förbifart Stockholm” byggs kommer väg 261 att vara den i särklass viktigaste förbindelsen för resor till och från kommunen.”

snarast måste genomföras.

## **TÄNKBARA ÅTGÄRDER FÖR BÄTTRE TRANSPORTFÖRSÖRJNING**

Både kommunens översiktsplan och Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUF) utgår från en fortsatt tillväxt med fler bostäder och arbetsplatser på Ekerö. Efterfrågan på transporter till och från kommunen kommer således att öka. Dagens otillräckliga transportsystem måste då förstärkas och det gäller både ökad vägkapacitet och utbyggd kollektivtrafik.

### **Vägtrafik kontra kollektivtrafik**

Tillkommande Ekeröbor kommer i stor utsträckning att arbeta utanför kommunen och alstrar därför nya arbetsresor som huvudsakligen sker under högtrafiktid. Dessa nya resor kommer att ske både individuellt med bil och kollektivt under tider då det knappast finns någon ledig kapacitet.

Utvecklingen på Ekerö fordrar således utökad kapacitet för såväl biltrafiken som kollektivtrafiken.

### **Utökad vägkapacitet**

Länsväg 261 har redan idag en trafik som i rusningstid ofta passerar kapacitetstaket med långa köer som följd. Det innebär att problemen förvärras för varje tillkommande bilburen arbetspendlare. Den bristande kapaciteten finns både längs sträckan och vid trafikknuten Brommaplan.

Egentligen fordras redan idag större vägkapacitet för att klara arbetsresorna med bil till och från Ekerö. Även med mindre befolkningsökning än vad översiktsplanen förutsätter och med utbyggd kollektivtrafik blir därför utökad vägkapacitet synnerligen angelägen. Tillspetsstat skulle man kunna säga att nästa nya bilburna arbetspendlare blir droppen som får bägaren att svämma över.

### Ny vägförbindelse Ekerö – Slagsta

För att skona Lovön skulle man kunna tänka sig en ny vägförbindelse mellan Ekerö och södra länsdelen. Det skulle förvisso ge Ekeröborna bättre transportförsörjning men vara förknippat med bland annat följande nackdelar:

- Många trafikanter utan mål eller startpunkt på Ekerö skulle uppleva den nya förbindelsen som genare och snabbare. Genomfartstrafik via Ekerö skulle inte kunna undvikas även om den begränsades med trafikreglering eller avgifter under högtrafik. Det finns således risk för ökad trafik förbi Drottningholms slott.
- En ny bro måste antingen var minst 26 m hög eller öppningsbar för att klara sjötrafikens krav. I båda fallen påverkas riksintresset Mälaren med öar och strandområden.
- Tunnel istället för bro skulle skona Mälaren men skulle sannolikt bli för dyr för att vara samhällsekonomiskt försvarbar för att lösa enbart Ekerö kommuns transportbehov.
- Det är inte utrett vilka övriga intrång som skulle uppstå.

Slutsats:

Det är inte lämpligt att öppna för genomfartstrafik via Ekerö genom att enbart bygga en ny vägförbindelse med koppling till den södra länsdelen.

#### Ny vägförbindelse mellan Ekerö och norra länsdelen

Det är svårt att hitta en vägkorridor skild från nuvarande länsväg 261 för en ny förbindelse mellan Ekerö och norra länsdelen. Ska Lovön undvikas återstår ett läge mellan Färingsö och Hässelby eller Järfälla. Det skulle förvisso ge Ekeröborna bättre transportförsörjning men vara förknippat med bland annat följande nackdelar:

- Lämpliga tillfartsvägar saknas på båda sidor.
- Den kommunala bebyggelseplaneringen skulle behöva revideras på båda sidor med ny struktur för vägnätet.
- En ny bro måste antingen var minst 26 m hög eller öppningsbar för att klara sjötrafikens krav. I båda fallen påverkas riksintresset Mälaren med öar och strandområden. Kostnaden skulle bli relativt hög eftersom Lövstafjärden på smalaste stället är över en kilometer bred.
- Tunnel istället för bro skulle skona Mälaren men skulle sannolikt bli för dyr för att vara samhällsekonomiskt försvarbar för att lösa enbart Ekerö kommuns transportbehov.
- Det är inte utrett vilka övriga intrång som skulle uppstå.

Slutsats:

Det är knappast troligt att det går att finna en lämplig lokalisering. Det skulle i varje fall ta många år och kräva stora förändringar i direkt och indirekt berörda kommuner. Under tiden skulle problemen på nuvarande förbindelse länsväg 261 successivt förvärras och ytterligare hämma Ekerös utveckling.

#### Effektivare användning av nuvarande väg 261

Möjligheterna att höja kapaciteten inom nuvarande vägområde är ytterst begränsade med konventionella metoder. Med trimmning av trafiksignalerna (nyligen genomfört) och begränsning av korsningspunkterna skulle framkomligheten kunna förbättras men kapaciteten skulle bara påverkas marginellt.

I avvaktan på utbyggnad till fyra körfält inleddes vid midsommar ett försök med reversibla körfält på länsväg 222 delen Mölnvik – Ålstäket. Liksom på länsväg 261 är trafiken starkt riktningfördelad dvs. under morgonrusningen behövs två körfält i riktning mot staden och tvärtom på eftermiddagen. Under försöket ändras körriktningen i det mittersta körfältet morgon och kväll. Erfarenheterna hittills är lovande men alla konsekvenser är ännu inte kända. Det finns trafiksäkerhetsrisker

och systemet fordrar teknisk utveckling för att fungera under vinterförhållanden. Länsväg 261 är betydligt längre och tillåtna hastigheten (mestadels 70 km/t) högre. Även om reversibla körfält skulle kunna användas på länsväg 261 ger det bara en kortare frist.

#### Utveckling av nuvarande förbindelse länsväg 261

Om inte Förbifart Stockholm byggs ökar trycket på andra förbättringar av transportförsörjningen för Ekerö. Svårigheter med alternativ som skonar Lovön gör att en breddning av nuvarande väg från tre till fyra körfält framstår som mest sannolik, realistisk och ekonomiskt försvarbar. Det skulle förvisso ge Ekeröborna bättre transportförsörjning men vara förknippat med bland annat följande nackdelar:

- Intrången i miljön på Lovön blir minst lika stora som om Förbifart Stockholm byggdes.
- Trafiken förbi Drottningholms slott skulle bli avsevärt större än om Förbifart Stockholm byggdes.
- Kapacitetsförstärkningen blir mycket mindre än om Förbifart Stockholm byggdes och det kan inte uteslutas att ytterligare utbyggnad skulle erfordras på sikt.

Slutsats:

Breddning av nuvarande väg, som är det mest sannolika alternativet till utbyggnad av Förbifart Stockholm, skulle ge större intrång i kulturmiljön speciellt i de allra känsligaste delarna genom världsarvet Drottningholm.

#### **Kollektivtrafik**

##### Busstrafik eller spårväg längs väg 261

Busstrafiken, som redan idag är tät under rusningstid, kan tack vare kollektivtrafikkörfältet ytterligare förstärkas i riktning in till Brommaplan. Det är tveksamt om det finns utrymme för hälften av tillkommande arbetsresenärer både på sträckan och vid ändpunkterna i Tappström respektive vid Brommaplan.

I motsatt riktning däremot är framkomligheten låg i högtrafik då bussarna måste samsas med övrig trafik i ett enda körfält. För eftermiddagens rusning kan därför busstrafiken endast förstärkas marginellt. Större förstärkning skulle kunna åstadkommas om väg 261 breddades till fyra körfält på hela sträckan från Brommaplan till Tappström. Det skulle vara kontroversiellt att upplåta detta nya körfält enbart för kollektivtrafik men i så fall skulle naturligtvis busstrafiken gynnas.

Konsekvenser:

Breddning av väg 261 krävs på hela sträckan således även förbi Drottningholms slott. Byggtiden blir relativt kort men i driftskedet blir påverkan på miljön minst lika stor som om Förbifart Stockholm byggdes.

Avlastningen blir inte tillräcklig för att undanröja behovet av ny vägkapacitet i varje fall inte om det nya körfältet upplåts enbart för kollektivtrafik.

Spårväg Nockeby - Tappström

Som alternativ till utökad busstrafik har det talats om att förlänga spårvägen från Nockeby till Tappström. Det skulle ge goda möjligheter att öka kapaciteten i kollektivtrafiken.

Konsekvenser:

Det är svårt att finna en helt ny korridor för en spårväg. Mest troligt är att den huvudsakligen skulle följa nuvarande väg med krav på en bredare korridor för transporter än för närvarande. Oavsett lösning skulle påverkan på miljön bli minst lika stor som breddning av vägen med ett körfält. Spårvägen innebär också ett helt nytt element i landskapet och kulturmiljön.

Avlastningen blir inte tillräcklig för att undanröja behovet av ny vägkapacitet.

Spårväg från Tappström till Skärholmen

Även en spårvägsförbindelse från Ekerö till södra länsdelen har framförts som ett medel att tillgodose kommunens transportbehov. Det skulle givetvis avlasta busstrafiken till och från Brommaplan även om många kollektivtrafikresenärer fortfarande skulle ha målpunkter som gör busstrafiken mer attraktiv.

Konsekvenser:

Den nya spårvägen skulle skona Lovön.

En spårvägsbro har i stort sett samma nackdelar som en vägbro och påverkar således riksintresset Mälaren med öar och strandområden.

Kvarvarande busstrafik på väg 261 skulle inte kräva något nytt körfält men troligen drabbas av störningar under eftermiddagens rusning.

Avlastningen blir inte tillräckligt stor för att undanröja behovet av ny vägkapacitet.