

# **E 4 Förbifart Stockholm**

## **Komplettering Tillåtlighet**

Fråga 14

**PM**

**En redovisning av Ekerö kommuns  
inställning**

2009-01-16



## Innehåll

Kompletteringsuppgift 14 .....	4
1 Bakgrund .....	4
1.1 Nuvarande förhållanden .....	4
1.2 Kommunen positiv till Förbifarten under förutsättning att vissa krav tillgodoses.....	4
2 Ekerö kommuns krav .....	5
3 Vägverkets kommentarer .....	6
3.1 Trafiksituationen på väg 261 .....	6
3.2 Kapacitetsökning på väg 261 .....	7
3.3 Ombyggnad av Brommaplan .....	8
3.4 Störningar under byggtiden.....	8
4 Fortsatt arbete.....	8

## Kompletteringsuppgift 14

### Departementets fråga

Vägverket ska redovisa och kommentera  
Ekerö kommuns inställning till Förbifart Stockholm

## 1 Bakgrund

### 1.1 Nuvarande förhållanden

Några fakta huvudsakligen hämtade ur bilaga 6 till vägutredningens utställelse.

Ekerö kommun har endast en landförbindelse med fastlandet nämligen väg 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.

Kommunen är huvudman för en färjelinje mellan Jungfrusund och Slagsta. Under högtrafiktiden ger färjan en välkommen avlastning av väg 261. Kapaciteten på en färjelinje är dock begränsad och kan inte ge väsentliga bidrag till kommunens transportförsörjning på lång sikt.

Merparten av kollektivtrafiken sker med buss förbi Drottningholms slott och in till Brommaplan. Kollektivtrafiken har getts hög konkurrenskraft genom den höga framkomligheten i form av busskörfältet in mot Brommaplan men numera fastnar bussarna under eftermiddagarna i riktning mot Ekerö där inget busskörfält finns. Detta medför att många väljer bort kollektivresandet.

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 under normala förhållanden. Den stora trafikströmmen går från Ekerö mot Brommaplan under förmiddagen och tvärtom under eftermiddagen. Framkomlighet är således låg dagligen och vid olyckor eller andra störningar kan situationen bli allvarlig speciellt för utryckningsfordon.

Befolkningen väntas öka från dagens cirka 25 000 innevånare till cirka 28 000 år 2015 och till cirka 35 000 år 2030.

### 1.2 Kommunen positiv till Förbifarten under förutsättning att vissa krav tillgodoses

Kommunen har varit motståndare till Kungshattsleden och senare Västerleden som båda hade i princip samma sträckning som Förbifart Stockholm men helt annan teknisk utformning. Det tidigare motståndet torde ha sin huvudsakliga grund i följande:

- Miljökonsekvenserna av tidigare förslag med fler sträckor i ytläge och broar över Mälaren både norrut och söderut.
- Trafikflödet på väg 261 var under 1990-talet betydligt lägre utan framkomlighetsproblem.

Projektet Förbifart Stockholm är avsevärt utvecklat jämfört med tidigare. Leden planeras numera för tre körfält i vardera riktningen. De enda återstående synliga delarna är vid ledens anslutning till trafikplatsen på Lovö samt vid uppfarten till bron och bron över Lambarfjärden på norra Lovö (beträffande passagen av Lambarfjärden – se kompletteringsuppgift 3).

Under tiden har befolkningen ökat och fortsätter att öka i kommunen. Detta leder till att trafiksituationen tidvis är besvärande på väg 261 redan idag och förväntas bli än värre med hänsyn till tillväxten i kommunen. En konkurrenskraftig kollektivtrafik är en nödvändighet för att klara situationen åtminstone på kort sikt.

Utvecklingen gör att kommunen ändrat inställning och numera förordar utbyggnad av Förbifarten under förutsättning att vissa krav tillgodoses.

## 2 Ekerö kommuns krav

Ekerö kommun har aktivt följt planeringsprocessen och preciserat sina krav för en positiv inställning till Förbifarten sina i yttranden till vägutredningen respektive beredningsremissen.

Ur kommunstyrelsens yttrande i oktober 2005 över vägutredningen citeras följande:

### ”Samlad slutsats

Förutsatt att utbyggnaden genomförs i löpande dialog med Ekerö kommun enligt förslaget - särskilt avseende tunnelsträckningar och den oundgängliga omsorgen om den känsliga natur- och kulturmiljön - och att konsensus kan uppnås och avtal slutas mellan Ekerö kommun och staten / regionen / Stockholms stad genom Vägverket om

- Hur den regionalt, nationellt och internationellt betydelsefulla natur- och kulturmiljön på Lovön i största möjliga utsträckning kan bevaras utan påtagliga skador som en följd av ”Förbifart Stockholm”
  - Vilka utbyggnader / åtgärder i trafikinfrastrukturen på Mäläröarna och vid Brommaplan som krävs oberoende av ”Förbifart Stockholms” eventuella tillkomst och när de kan genomföras
  - Genomförandeprogram för därutöver nödvändiga följdinvesteringar i Ekerös trafikinfrastruktur i syfte att på ett bra sätt hantera konsekvenserna av den trafikökning i kommunen som ”Förbifart Stockholm” kommer att ge upphov till.
  - En minimering av miljö- och trafikstörningarna under byggskedet
- är Ekerö kommun beredd att tillstyrka alternativet ”Förbifart Stockholm” för utbyggnad av ny nord-sydlig förbindelse.”

Av kommunstyrelsens svar på beredningsremissen i juni 2007 framgår vilka krav kommunen har för att kunna vidhålla sin positiva inställning till Förbifarten. Kraven i punktform citeras:

Ekerö kommun vill ta sin del av ansvaret för tillväxt och utveckling i Stockholmsregionen men det kan inte ske till vilket pris som helst för kommunens medborgare:

- Väg 261 kommer inte att avlastas, utan kommer att få ökad belastning efter det att Förbifarten byggs.
- Förbifarten kommer inte att lösa, utan försvåra trafiksituationen vid Brommaplan.
- Förbifartens anläggningsskede kommer att i flera avseenden medföra svåra störningar för kommunen och bör därför genomföras på ett sådant sätt att dessa störningar minimeras.

Ekerö kommun vidhåller därför sina ståndpunkter enligt följande:

- Väg 261 kommer att vara den i särklass viktigaste förbindelsen för resor till och från Ekerö kommun även om Förbifart Stockholm kommer till stånd.  
En kapacitetsökning på väg 261 måste därför åstadkommas oavsett om Förbifart Stockholm byggs eller inte.  
Ekerö kommun anser att väg 261 snarast bör breddas och byggas ut med ett extra körfält (från tre till fyra filer med ett kollektivtrafikkörfält i vardera riktningen) på sträckan Brommaplan-Tappström.
- Som en konsekvens av ovanstående måste en ombyggnad av flaskhalsen vid trafikplats Brommaplan i Stockholms stad prioriteras och tillkomma som en del av nödvändiga förbättringar av det samlade trafikflödet längs Drottningholmsvägen.  
Ekerö kommun anser att ombyggnadsåtgärder för planskildhet eller annan trafikseparering vid Brommaplan snarast måste komma till stånd så att bättre framkomlighet och ökad trafiksäkerhet för de boende och verksamma på Ekerö kan säkerställas.
- Under anläggningsskedet leder projektet Förbifart Stockholm till genomgripande provisorier och störningar avseende trafik och miljö i Ekerö. Under denna omfattande förändringsprocess måste Ekerös transportförsörjning likväl fungera.  
Ekerö kommun anser att material- och masstransporter ska ske via provisoriska hamnar på Lovön och inte på de redan idag tungt belastade lokala vägvagnsnitt.  
Ekerö kommun anser att en mellanlagring av massor inom kommunen, med mycket omfattande transporter och i övrigt negativa miljöeffekter som följd, inte är acceptabel.

### 3 Vägverkets kommentarer

Vägverkets uppfattning är att projektet Förbifart Stockholm måste begränsas till ledens huvudsträckning med tillhörande trafikplatser. Åtgärder därutöver som till exempel utbyggnad av väg 261 och Brommaplan utreds och prövas på sedvanligt sätt utanför projektet Förbifart Stockholm, men tidsmässigt anpassat till projekteringen av Förbifarten.

Behovet av löpande dialog är ömsesidigt och Vägverket menar att den pågår. Tydliga exempel gäller ansträngningarna att finna bästa möjliga lokalisering och utformning av trafikplats Lovö samt att minimera störningarna under byggskedet. Vidare pågår ett arbete rörande väg 261.

#### 3.1 Trafiksituationen på väg 261

Trafiken på väg 261 förväntas växa från dagens cirka 20 000 fordon/dygn till cirka 35 000 om inte Förbifarten byggs. Vägverkets prognoser visar entydigt att Förbifarten medför en avlastning av trafiken på väg 261. Därmed sker också en viss avlastning av Brommaplan.

Numera finns trafikprognoser med trängselskatt i innerstaden och på Essingeleden som förutsättning. Trängselskatterna påverkar trafikanter som har start och målpunkter i Brommaområdet och tidsmässigt kan välja antingen Förbifarten eller Essingeleden. Det visar sig att flera då väljer den avgiftsfria Förbifarten. Likväl medför Förbifarten en tydlig avlastning så att trafiken år 2035 förbi Drottningholms slott beräknas uppgå till cirka 28 000 fordon per vardagsmedeldygn med Förbifarten jämfört med 35 000 utan.

Väg 261 har under lång tid varit Ekerös enda förbindelse med Stockholm och Ekeröborna har valt arbetsplats med den förutsättningen. Med Förbifarten utbyggd sker en successiv omstrukturering genom att nya arbetsplatser blir lättare att nå så att fler kommer att välja Förbifarten både norrut och söderut. Av trafiken på länsväg 261 i riktning från Ekerö beräknas exempelvis cirka 40% fortsätta på Förbifarten norrut och cirka 30 % söderut medan återstående cirka 30 % beräknas fortsätta mot Brommaplan.

Trafikflödet år 2035 på länsväg 261 mellan den planerade trafikplats Lovö och Tappström beräknas till cirka 40 000 fordon per vardagsmedeldygn. Vägverket menar att trängselsituationer då uppstår ofta och under åtskilliga timmar under dygnet. Denna delsträcka kan därför relativt snart efter öppnandet av Förbifarten behöva byggas ut till fyra körfält.

### **3.2 Kapacitetsökning på väg 261**

Här finns två motstridiga intressen. Kommunen önskar å sin sida förstärka kapaciteten genom att snarast utöka med ett körfält till totalt fyra på hela sträckan Brommaplan - Tappström. Ett körfält i vardera riktningen skulle då reserveras för kollektivtrafik i rusningstid. Riksantikvarieämbetet å andra sidan önskar snarast begränsa trafiken genom världsarvet förbi Drottningholms slott och om möjligt också minska vägbredden. Syftet skulle vara att minska bullret i slottsparken, minska barriäreffekten mellan Malmen och slottsparken samt att bättre anpassa vägens skala till världsarvet. Passagen av världsarvet Drottningholm är särskilt känslig men riksintresset för kulturmiljö omfattar större delen av Lovön och hela Lindö. Således finns bevarandebeståndet längs hela sträckan mellan Drottningholm och Tappström.

Vägverket menar att förutsättningarna skiljer sig så att sträckan mellan Förbifarten och Brommaplan respektive Förbifarten och Tappström kan ses var för sig. På sträckan mellan trafikplats Lovö och Nockeby är kulturmiljön mer känslig. På sträckan mellan trafikplats Lovö och Tappström är kulturmiljön inte lika känslig medan trafiktrycket med Förbifarten blir betydligt större.

Vägverket driver för närvarande en förstudie för väg 261 Nockeby - Tappström som beräknas vara klar i en remissversion under våren 2009. Den följs först av en eller flera vägutredningar (om det behövs) och sedan av arbetsplaner. I förstudien studeras olika möjligheter att klara trafikproblemen på kort och lång sikt. Bland annat studeras utbyggnad till fyra körfält. Det går dock inte att i nuläget avgöra om och när en sådan utbyggnad kan ske. Detta avgörs inom ramen för den åtgärdsplanering som nu påbörjas av länsstyrelsen och av om utbyggnaden inryms i den regionala planen för 2010-2021. Utbyggnad av väg 261 ingår emellertid i Stockholmsöverenskommelsen och med tidsmässig koppling till Förbifart Stockholm. Överenskommelsen är en utgångspunkt för åtgärdsplaneringen. För att påskynda arbetet har Vägverket lyft ut projekteringen av kortsiktiga åtgärder ur förstudien. I dessa ingår utbyggnad av reversibla körfält som medger eget körfält för bussarna mot Brommaplan under

förmiddagarna och mot Ekerö under eftermiddagarna. I åtgärderna inryms även trimningsåtgärder i signaler och vid in- och utfarter till Drottningholm. Finansiering prövas nu för genomförande tidigt 2009.

### **3.3 Ombyggnad av Brommaplan**

Vägverket är väghållare för länsväg 261 mellan Tappström och Nockeby medan Stockholm stad är väghållare mellan Nockeby och Brommaplan. Stockholm stad svarar också för Drottningholmsvägen och Bergslagsvägen, länsväg 275, från Ulvsundaplan via Brommaplan, Bergslagsplan och vidare till E 18 vid Hjulsta.

Kapaciteten är idag otillräcklig vid Brommaplan. Det ger dels direkta störningar genom köbildning och låg framkomlighet dels smittrafik med olycksrisker på det kommunala vägnätet, som inte är anpassat för genomfartstrafik. Som framgår av beskrivningen av trafiksituationen på väg 261 ovan medför Förbifarten avlastning av Brommaplan. Vägverket och Stockholms stad, liksom SL, anser dock att det är angeläget att planera förbättringar av säkerhet och framkomlighet vid Brommaplan på såväl kort som lång sikt och att då vidga perspektivet till hela Västerort som har flera flaskhalsar beroende av varandra.

### **3.4 Störningar under byggtiden**

Kommunen är involverad i Vägverkets arbete med att finna lösningar som minimerar störningarna under byggtiden. Vad som kan göras framgår av svaret på punkt 12. Vägverket kan i detta skede inte låsa sig för eller garantera exakt hur genomförandet kommer att ske. Vägverket och kommunen menar dock att berg- och materialtransporterna bör inriktas på transport via provisoriska hamnar och/eller mellandeponi på Lovö. Detta förutsätter att nödvändiga tillstånd kan erhållas.

## **4 Fortsatt arbete**

Vägverket för en dialog med Ekerö kommun beträffande följande viktiga frågor:

- Läge och utformning av trafikplats Lovö.
- Störningar under byggtiden inklusive byggtransporter.
- Kortsiktiga trimningsåtgärder på väg 261
- Mer långsiktiga åtgärder på väg 261 där utbyggnad till fyra körfält ingår.
- Förbättringar vid Brommaplan

Dialogen förväntas inom kort leda fram till ett avtal mellan Ekerö kommun och Vägverket med ömsesidiga åtaganden för parterna och som innebär att kommunens reservationer beträffande Förbifart Stockholm kan undanröjas.