

2023-05-11

## Svar på remiss införtrafikförändringar i SL-trafiken 2023-2024 (T24)

Österåkers kommun har av Region Stockholms Trafikförvaltning fått på ”Remiss inför trafikförändring i SL-trafiken 2023-2024 (T24)”. Sista svarsdag är 16 juni. Nedan beskrivs de prioriterade frågor som kommunen, gemensamt med Stockholm Nordost, löpande driver samt efterföljs av kommunens specifika synpunkter på denna remiss.

### Stockholm Nordost

Stockholm Nordost är en frivillig sammanslutning av kommunerna i nordost d.v.s. Danderyd, Norrtälje, Täby, Vallentuna, Vaxholm och Österåker.

Stockholm Nordosts kommuner har närmare 280 000 invånare. Samarbetet syftar till att säkerställa en långsiktigt hållbar utveckling i regionen, med stark tillväxt och förbättrade kommunikationer i ett sammanhållet system.

Stockholm Nordost sex prioriterade frågor är:

- Knutpunkt Danderyd och förbättrad framkomlighet på E18 – En bättre kollektivtrafikknod med tunnelbana, Roslagsbana och bussar ger framtida utvecklingsmöjligheter för knutpunkt Danderyd som är en viktig koppling västerut mot Solna, Sundbyberg och Sollentuna. Även åtgärder på väg 77 behöver genomföras för att kunna avlasta E 18 och Norrortsleden.
- Roslagsbanan till Arlanda är en förutsättning för näringslivets fortsatta tillväxt och kompetensförsörjning, både nationellt och regionalt. En utveckling av Roslagsbanan, med förlängning till Arlanda och ny bytespunkt vid Norrortsleden, bidrar till ett mer robust och redundant kollektivtrafiksystem till och från flygplatsen och dess arbetsplatser och skapar förutsättningar för fler hållbara marktransporter.
- Bättre framkomlighet på Norrortsleden behövs för att binda samman regionen. Den möjliggör en effektiv kollektivtrafik med buss och knyter ihop regionala stadskärnor. Förbättrad framkomlighet på Norrortsleden kommer att bli nödvändigt när Förbifart Stockholm öppnar och riskerar att ytterligare öka belastningen på en redan ansträngd tvärled.

- Kapacitetsstark kollektivtrafik behöver knyta samman de regionala stads kärnorna Täby centrum-Arninge och Kista-Sollentuna-Häggvik och vidare västerut. Idag saknas möjligheten att göra effektiva kollektivtrafikresor mellan dessa målpunkter.
- Sjötrafik kan avlasta ansträngd landinfrastruktur och bidra till att utveckla skärgården. Det finns goda möjligheter till utveckling av vattenvägarna både för gods och persontransporter.
- Regional cykling och infrastruktur för denna behöver utvecklas som ett komplement till kollektivtrafiken. En viktig del i en utbyggd regional cykelinfrastruktur är den är trafiksäker och når viktiga mål- och bytespunkter. Då skapas förutsättningar för hållbara val och effektiva resmönster.

## Österåkers kommuns synpunkter på remissen

Det är anmärkningsvärt att trafikförvaltningen har tagit fram ett förslag på trafikförändringar som så tydligt skulle få mycket negativa konsekvenser för såväl regionen i stort som den enskilda kommunens invånare och kommunens möjligheter till hållbar utveckling och tillväxt. Möjligheterna att ta del av arbetsmarknaden och att välja hållbara transportslag begränsas. Inte heller finns det alternativa transportmöjligheter då t.ex. vägnätets kapacitet redan idag är otillräckligt och det på vissa sträckor kan saknas gc-vägar.

I en kommun som Österåker som ligger långt ut på Roslagsbanan blir konsekvenserna av nedskärningar i trafiken stora då en resa oftast innebär ett flertal byten, och antalet byten samt tiderna mellan byten är av mycket stor vikt i samband med val av transportslag. Attraktiviteten och motivationen att resa kollektivt samt den faktiska möjligheten att resa hållbart när man samtidigt ska få ihop vardagspusslet minskar.

## Långsiktig planering, rätt underlag och behov av konsekvensanalyser

Attraktiv kollektivtrafik är en av nycklarna till fortsatt framgång för Österåkers kommun och hela regionen. Det finns ett stort engagemang för att bidra till att utveckla kollektivtrafiken och frågan är hur vi tillsammans kan öka andelen kollektivtrafikresenärer. Österåker kommun efterfrågar en mer långsiktig gemensam planering och en delregional kollektivtrafikplan så att nödvändig samordning bättre kan ske mellan kommunerna och regionen.

Det är också önskvärt med mer omfattande konsekvensanalyser av föreslagna förändringar av kollektivtrafiken för att förstå de långsiktiga effekterna av olika förslag som läggs fram. Vilket underlag som ligger till grund för förslagen behöver också tydligt framgå. Att hänvisa till minskade intäkter bedöms utifrån kommunens perspektiv inte som ett starkt motiv till denna typ av förändringar. I aktuell statistik som rör Österåker avseende busstrafik och Roslagsbanan visar att Österåker har fått tillbaka långt fler resenärer efter pandemin än de 80% som åsyftas i stort i regionen. På vissa linjer har mer än 100% av

resenärerna återkommit efter pandemin, alltså ett ökat kollektivt resande. Detta påvisar bl.a. det stora behovet av kollektivtrafik, och snarare utökad kollektivtrafik för Österåker. Därutöver kan det ifrågasätta huruvida statistik gällande påstigande är rätt typ av underlag. I Österåker väljer man bilen p.g.a. bussarnas tidtabell (att de går sällan) eller att det saknas smidiga byten och en konkurrenskraftig restid.

Att föreslå att bussen till Österåkersanstalten ska dras in då verksamheten ska utvecklas och såväl arbetstagare som besökare ofta kan sakna alternativa färdmedel visar på det bristfälliga underlaget och otillräckliga analysen bakom de föreslagna förändringarna.

### **Kommunens utveckling och framtida behov**

Befolkningen i Österåkers kommun fortsätter växa snabbt, under 2022 med 900 personer och nästan 1,9 %. Nuvarande prognos för 2040 innebär en befolkning på ca 80 000 invånare och inom kort har kommunen 50 000 invånare. Kommunen är även med i Sverigeförhandlingen och 7 000 nya bostäder ska tillkomma till 2035 enligt avtalet. Därutöver ska 7 000 arbetstillfällen tillkomma till 2040 (från 2010). Detta skapar nya och ökade behov för kollektivtrafiken som behöver följa bebyggelseutvecklingen samt mål avseende ökad andel hållbara resor.

Trafikförvaltningen och kommunen behöver utgå från samma underlag i sin planering av kollektivtrafiken för att på bästa sätt svara upp med ökad kollektivtrafik i takt med att befolkningen växer. Genom åren har denna samsyn inte funnits, och RUF 2050 som är en viktig utgångspunkt har underskattat kommunens utveckling och behov av satsningar.

Arbete med planprogram och detaljplaner i bl.a. Centrala Åkersberga och västra Åkersberga pågår. Dialoger förs löpande med Trafikverket och Trafikförvaltningen om utvecklingen av infrastrukturen och inte minst behoven av att ett mer effektivt genomgående busslinjenät inrättas.

Utvecklingen av området kring Åkers Runö station blir allt tydligare i det pågående planprogrammet och stationsområdet väntas utvecklas och fungera som en betydelsefull bytespunkt i kommunen.

### **Konsekvenser av förslaget**

Den föreslagna reduktionen av kollektivtrafiken riskerar att hindra Österåkers fortsatta tillväxt och därmed även Stockholmsregionens tillväxt och möjlighet att uppfylla målet om en attraktiv region. Därutöver minskar sannolikheten att vi når uppsatta mål avseende hållbart resande och minskad miljö- och klimatpåverkan. En minskad kollektivtrafik kommer att medföra ökad biltrafik på bl.a. på väg 276, E18 och Norrortsleden.

#### *Bus*

Själva hänvisningen, motivet, att bussar ej ska gå parallellt med spåret behöver ifrågasättas. Det är ingen ny information att detta är en utgångspunkt för

Trafikförvaltningens planering men sett till konsekvenserna för kommunen så är det inte möjligt att stå bakom detta motiv. Inte bara medför det en ökad sårbarhet i kommunens kollektivtrafikförsörjning då tåget blir det enda alternativet. Det medför även fler byten för våra kommuninvånare, som inte bor nära Roslagsbanan, vilket försvårar resandet och kan leda till att man inte väljer att resa kollektivt. Bussarna är inte till den graden parallellgående som Trafikförvaltningen menar på.

Kommunen önskar löpande dialog avseende bussarnas tidtabeller och sträckningar, som behöver anpassas till kommunens utvecklingsplaner och våra behov av att smidigt koppla mot andra delar av regionen. Även våra lokala förutsättningar i övrigt behöver beaktas vid kollektivtrafikförändringar, t.ex. att långa avstånd för resande i skärgården och på landsbygden skapar behov av smidiga byten. Vägnätet i delar av kommunen utgörs även av smala och krokiga vägar vilket medför behov av mindre fordon m.m.

Buss 635 till Österåkersanstalten är avgörande för att verksamheten ska kunna rekrytera och behålla personal till sin pågående omfattande utveckling. Att ställa in all kollektivtrafik dit vore katastrofalt för verksamheten som är en av kommunens största arbetsgivare. Österåkersanstalten håller just nu på att bygga ut från dagens 80-90 platser till totalt ca 320 platser och kommer att öka sin personal från dagens ca 200 st. till drygt 500 anställda. Det behövs snarare mer trafik som är anpassad utifrån anstaltens skiftgång i stället för att tas bort. Därutöver måste besökarnas till anstaltens behov beaktas. I nuläget finns det för många inte andra alternativ att ta sig till anstalten.

Därutöver finns det bl.a. önskemål från skärgårdsborna som dagspendlar till just Danderyd att buss 626 från Åsättra hamn till Åkersberga skall fortsätta till Danderyds sjukhus.

Att dra in vissa turer av direktbussarna skulle vara en avsevärd försämring för Österåkers invånare. Den negativa påverkan på arbetspendlingen går rakt emot målsättningen att ökad kollektivtrafikandelen, framförallt när försämringen inte besvaras med någon övrig förbättring. Busstrafiken påverkar inte enbart arbetspendling utan även Österåkers ungdomar som går skola i Täby. Direktbussarna utgör en grund i kommunens kollektivtrafik, på samma sätt som att Roslagsbanan är en stomme och invånare väljer att bosätta sig i relation till Roslagsbanan (d.v.s. med närhet för att underlätta sin dagliga resa) så är bussarna mot city av den betydelsen. Se övriga motiv ovan.

Trafikverket är i startgroparna för utbyggnad av 2 km kollektivtrafikkörfält längs med väg 276 från Rosenkälla mot Stava. Detta möjliggör för ytterligare busstrafik på denna sträcka där vi får möjlighet att effektivisera pendlingstrafiken, just i högtrafik. Att reducera direktbussarna i högtrafik går emot Trafikverkets satsning på denna sträcka. Vikten av en mer långsiktig planering och dialog mellan Trafikförvaltningen, Trafikverket och kommun är betydande för att jobba gemensamt mot uppsatta målsättningar.

### *Roslagsbanan*

Att reducera trafiken på Roslagsbanan har stor påverkan på flera grupper, bland annat barn som går i skola i Täby kommun och arbetande som jobbar mer oregelbundna tider som en effekt av mer flexibelt arbete efter Corona.

Vid en minskad trafikering av direktbussarna mot Stockholm skulle snarare en ökning av Roslagsbanans turtäthet krävas. En ökning av Roslagsbanans turtäthet är mer i linje med Österåkers expansiva utveckling. Roslagsbanan är redan idag full vissa tider på dygnet och vi väntar på åtgärder i form av bl.a. de nya vagnarna. Parallellt pågår arbete med Åtgärdsval Roslagsbanan som behöver resultera i även genomförande av planerade åtgärder.

Kommunen har sedan tidigare påtalat behovet att utökad trafik till Åkers Runö station genom att låta snabbtågen stanna där i samband med att stadsdelen växer. Ett planprogram för området är under framtagande och flera detaljplaner på gång med några tusen nya bostäder. Österåkers nya Multiarena, som öppnade andra halvan av 2022, ligger ett stenkast från Åkers Runö station och lockar många besökare både inom och utom kommunen. Därutöver utreds en ny simhall i anslutning till arenan vilket också ökar behovet av god tillgänglighet till Åkers Runö.

### *Sjötrafik*

Den planerade utökade tidtabellen för båtlinje 8 och 9 ser kommunen mycket positivt på för att förbättra pendlingsmöjligheter för skärgårdsbor mot Vaxholm och vidare in mot Stockholm. Däremot önskas en permanent förbättring snarare än att det enbart är på försök.

I skärgården finns behov av utökad båttrafik gällande tider för avgångar samt öar som trafikeras för att möjliggöra arbetspendling och skolpendling. Bättre kopplingar till busstrafiken i Åsättra behövs också.

Det är av stor vikt att trafiken från replipunkten Åsättra till Ingmarsö, Norra, Finnhamn, Husarö m.m. fungerar och är väl anpassad för skolbarnen som skall från öarna till Ljusterö och Svartsö skolor.

Andra exempel på önskemål från de boende (bofasta och deltidboende) på öarna avser bl.a. möjligheten till arbetspendling även under helger och återinföra en senare tur från Åsättra ut i skärgården på vardagar (den som tidigare lades och blev 17.40 turen). För att få ett mer bärkraftigt näringsliv inom besöksnäringen så behövs även turer som är anpassade för dagsbesök till caféer, restauranger och andra besöksmål.

Det förslag till pendelbåt mellan Linanäs – Österskär som har lyfts i samband med sjötrafikutredningen är fortsatt intressant att titta närmare på.

### *Tunnelbana*

Röda linjen har redan idag mycket begränsad kapacitet vilket bl.a. är ett motiv till Sverigeförhandlingen - Rbc, Roslagsbanan till city och dess planerade åtgärder. För regionens skull behöver förändringar även på röda linjen vara väl

utreda avseende vilka konsekvenser det skulle få innan eventuella åtgärder vidtas.

### **Trafikförändringarna i relation till avsaknaden av trafikåtgärder**

Österåkers kommun, genom Stockholm Nordost, verkar för stärkt kollektivtrafik i regionen, inte minst till andra regionala stadskärnor. Trafikförändringar i SL-trafiken utanför kommunen får även dom stora effekter på möjligheterna att resa kollektivt och när förbifart Stockholm öppnar väntas förvärrad trafiksituation på vägarna (då behovet att relaterade trafiksatsningar sannolikt ej kommer att ha genomförts). Att då genomföra dessa förändringar i kollektivtrafiken kommer med säkerhet få mycket negativa konsekvenser för människors möjligheter att förflytta sig och arbeta samt få konsekvenser på miljö och klimat samt samhällsekonomin i regionen stort.