

Remissvar – Österåkers kommun inför trafikförändringar i SL-trafiken och Waxholmsbolagets trafik 2020/2021 (T21)

Inför Trafikförvaltningens arbete med trafikförändringar har en remiss skickats ut i februari 2020 med information om möjliga trafikförändringar. Härmed skickas synpunkter på dessa trafikförändringar samt vilka övriga trafikförändringar som prioriteras i kommunen.

Inledning

Österåkers kommun ingår i Stockholm Nordost (STONO) bestående av kommunerna Danderyd, Norrtälje, Täby, Vallentuna, Vaxholm samt Österåker. I Nordostkommunernas vision för åren 2010 till 2040 tas ställningstaganden gällande sektorns framtida transportsystem. Nordostkommunerna verkar gemensamt för:

- Ökad tillgänglighet i Nordostsektorns transportsystem
- Ökad kapacitet i Nordostsektorns transportsystem
- Ökad kollektivtrafikandel och minskad belastning på vägtrafiknätet för att begränsa klimatpåverkande utsläpp

Dessa intentioner är vägledande för hur Österåkers kommuns transportinfrastruktur och kollektivtrafik ska utvecklas.

Österåkers kommun konstaterar återigen att Trafikförvaltningen inte föreslår en enda förändring i tåg- eller busstrafiken som berör kommunen. Detta samtidigt som kommunen stadigt växer och under år 2019 ökade antalet invånare med 743 personer. Kommunen är medveten om att ett byte av entreprenör, både för buss- och tågtrafiken kommer att ske under våren 2021. Samtidigt ska då Trafikförvaltningen återta planeringen över trafiken och utifrån detta borde förslag till trafikförändringar som kan genomföras under år 2021 (juni/augusti) varit med i den utskickade remissen.

Kommunen håller på att genomföra en kollektivtrafikplan för att tydliggöra viktiga kollektivtrafikstråk och tydligt visa kommunens vilja hur kollektivtrafiken ska utvecklas i framtiden. Kommunen har i detta arbete genomfört en enkät om hur dess invånare tycker att kollektivtrafiken fungerar och hur den bör utvecklas. Enkäten finns som bilaga till detta remissvar.

Prioriterade förändringar

Av de förändringar som kommunen skriver om nedan är följande mest angelägna:

- Att busslinje 683 förlängs till Arninge/Danderyd och får utökad turtäthet med hänsyn till befolkningsökningen längs linjens upptagningsområde.
- Utökad trafik på Roslagsbanan
- Förändrad busstrafikering på Ljusterö (linje 626)
- Att busstrafikens tidtabeller anpassas för att ansluta till/från tåg i Åkersberga.
- Att Åsättra som replipunkt inte får minskad båttrafik på sommaren och att busstrafikens tidtabeller synkar med båttrafiken.

Föreslagna prioriterade förändringar beskrivs mer i detalj senare i detta dokument.

Synpunkter på föreslagna förändringar gällande Österåkers kommun

Sjötrafiken

Linanäs brygga stängs för ombyggnation under år 2021. Kommunen har kontakt med Trafikverket i frågan och som det ser ut kommer detta endast påverka sjötrafiken under lågsäsong och får inte påverka turtätheten i saxarfjärden och furusundsleden i övrigt.

Trafiken på traden Åsättra – Husarö/Finnhamn är under upphandling. Kommunen har synpunkter på trafiken längs denna linje, se längre fram i dokumentet.

Östanå brygga har stängts av trafiksäkerhetsskäl. Kommunen ansvarar inte för färjeläget vid Östanå men är angelägna om att berörda parter kan hitta en lösning så att trafiken kan återupptas snarast möjligt. Det är en brygga med många av- och påstigande så en avstängning bör resultera i en åtgärdsplan och en konsekvensanalys.

Den nya pendelbåtlinjen 83 mellan Vaxholm och Stockholm kan påverka så att enstaka turer på lokala linjer i skärgården kan komma att mata till linje 83 för vidare resa till Stockholm. Förslaget är så luddigt att det är svårt för kommunen att ta ställning till det. Fler byten är ju generellt negativt, men om den totala restiden kan minskas kan det finnas fördelar som överväger nackdelarna.

Buss- och tågtrafiken

För Roslagsbanan och busstrafiken föreslås inga förändringar.

Synpunkter på andra förändringar i remissen

Det finns några föreslagna förändringar utanför kommunen som kan påverka resor till/från Österåker och som kommunen har åsikt om:

Föreslagna förändringar för tunnelbanan är så generellt hållna att det inte går att komma med synpunkter på dessa. Hela meningen med denna remiss faller om förslagen bara är av karaktären ”...genomför mindre justeringar där så är motiverat för att öka kapaciteten där belastningen är som störst” och ”Inför T21 kommer trafikförvaltningen titta särskilt på hur trafikering med de nya fordonen ska möta resenärsbehovet på bästa sätt”.

Avstängningen på Roslagsbanans linje till Kårsta under delar av 2021 bör kunna frigöra fordon för att förlänga tåg i rusningstrafiken till/från Österskär, då det ofta är trängsel ombord.

Arninge station

Arninge station beräknas att öppnas under slutet av 2021. Kommunen önskar här en dialog mellan Trafikförvaltningen och kommunerna om hur tåg- och busstrafiken ska angöra Arninge innan remissen för T22 kommer.

Då Arninge station blir en viktig bytestpunkt ser Österåkers kommun det som lämpligt att samtliga tåg på Österskärslinjen ska stanna vid Arninge station. Skulle snabbtågen köra förbi kan det innebära längre bytestider och svårigheter att kombinera resorna med andra busslinjer i Åkersberga, som ofta ansluter till och från snabbtågen. Samtidigt får snabbtågen många uppehåll i Täby, redan nu är det 5 stycken, vilket gör att det bör utredas om några stationer i Täby och Danderyd bör kunna angöras med hjälp av lokal linje som startar i Viggbyholm eller Arninge.

Linje 683 bör förlängas på samtliga turer till och från Arninge istället för att vända vid Kulla vägskäl. Arninge kommer kunna erbjuda betydligt bättre möjligheter för byten, bland annat för att nå Täby Centrum. Kulla vägskäl upplevs också som mörkt och ödligt och har stora trafiksäkerhetsproblem. För att fortsatt möjliggöra kopplingen mellan Svinninge och Rydbo skola kan linje 683 köras Rydbovägen. Linje 615 blir därmed överflödig mellan Arninge och Kulla vägskäl, vilket gör att förändringen inte är så kostsam.

Linje 626 kör i nuläget en omväg genom Arninge vilket fördröjer linjen med den redan långa restiden till/från Ljusterö. Linje 626 bör endast angöra motorvägshållplatsen i Arninge.

Övriga linjer till/från Österåker som går på E18, dvs 624, 624C, 628, 628C och 694 bör också stanna vid motorvägshållplatsen i Arninge för att möjliggöra byten.

Kopplingen norrut/västerut från Arninge behöver också förbättras. Den planerade stomlinjen Arninge – Vallentuna – Upplands Väsby är ett viktigt tillskott för att koppla ihop kommunerna i norrort och ger även möjlighet att ta sig vidare mot Arlanda och Uppsala. Linje 612 mot Kista behöver också angöra Arninge station och ges utökad turtäthet.

Förändringar som föreslås av kommunen

Framtagandet av en kollektivtrafikplan kommer att tydliggöra kommunens ställningstagande i hur kollektivtrafiken inom och till/från kommunen bör utvecklas. Men det finns ett antal punkter som Trafikförvaltningen och dess entreprenörer snarast bör se över:

Åsättra brygga som replipunkt för skärgårdstrafiken bör utvecklas. Trafiken på traden Åsättra – Finnhamn bör utvecklas med fler turer och en likartad tidtabell året om. Några konkreta förslag till förändringar:

- Turen 17.50 från Åsättra på vardagar senareläggs en timme för att möjliggöra arbetspendling.
- Att det finns bussar till och från Danderyds sjukhus och Åkersberga på samtliga avgångar och att bussbyten vid Ljusterö skola bör undvikas. Vidare behöver restiden med buss hållas nere, bland annat genom att

bussförbindelser Åsättra brygga – Danderyds sjukhus inte ska köra via Linanäs.

- Att Brottö och Edö får förbindelse med Åsättra minst 1 gång per dag.
- Att det tillkommer en ytterligare sen förbindelse på fredagar från Åsättra.
- En senare tur på söndagar mot Åsättra.

I den pågående sjötrafikutredning finns förslag till pendelbåt mellan Linanäs – Österskär. Kommunen ser en sådan förbindelse som mycket intressant och vill gärna diskutera denna vidare.

Roslagsbanan är stomtrafiken som kopplar samman Åkersberga med Stockholm, Täby och Danderyd (med vidare kopplingar mot exempelvis Solna). Turtätheten har med åren ökat men fortsatt är det halvtimmestrafik med enbart den långsammare linjen 28 under tidiga morgnar, kvällar och söndagar. Förutom att turtätheten är låg så blir det i form av den längre restiden som linje 28 har jämfört med linje 28S oattraktivt att resa med Roslagsbanan dessa tider. Möjligheten till busspassning i Åkersberga försämras också med den glesa trafiken. Kommunen anser därför att det är prioriterat att turtätheten utökas till kvartstrafik till Österskär (motsvarande vardagar dagtid) till cirka klockan 24 på kvällen alla veckans dagar. Motsvarande förändring skedde inom pendeltågstrafiken i december 2017.

Första snabbtåget från Österskär ankommer till Stockholms östra ca 7.15 på morgonen. Det gör att de som börjar sina arbeten tidigt inte har tillgång till snabbtågen. Det kan även ses i att resandet med direktbussarna från Åkersberga mot Danderyd är högt runt 6-tiden på morgonen. Kommunen föreslår därför att det bör tillkomma två snabbtåg från Österskär, ca 6.00 och 6.20.

Stoppmönstren för tågen på Roslagsbanan bör ses över och det bör övervägas att i större grad införa linje 28X under högtrafik såsom delvis skett i morgonrusningen. Det innebär snabbare resor mot Stockholm för alla stationer inom Österåkers kommun samtidigt som kortturer Viggbyholm – Stockholms östra tar hand om de mindre stationerna söder om Roslags Näsby. I takt med att Åkers Runö växer som bostadsort så ser kommunen det som angeläget att snabbtågen (linje 28S) börjar stanna även där.

Trängseln ombord på Roslagsbanan växer i takt med att kommunerna längs banan växer. Nya fordon som tas i bruk öppnar upp för att fler avgångar i rusningstid ska kunna köras med långa tåg.

Linje 620 har sin sista tur från Åkersberga vid 19-tiden på kvällen alla veckans dagar. Därefter står områdena Bammarboda, Dyvik och Björnhuvud utan busstrafik. Kommunen föreslår att det inrättas en senare tur vid 21-22-tiden från Åkersberga, för att möjliggöra senare hemresor på kvällarna, eventuellt genom att flytta en tur från linje 621 till 620. På förmiddagarna på vardagar är det också en mer än 4 timmar lång lucka mellan avgångarna i riktning mot Åkersberga som bör ses över.

Busslinjerna längs väg 276 norr om Åkersberga har flera turer som går parallellt vilket i praktiken försämrar turtätheten. Linje 621 och 626 har samma körväg Åkersberga – Östanå vägskalet och borde kunna spridas bättre än i nuläget. Men linjerna 620, 622X och 623H/V går också parallellt på delsträckor längs vägen.

Linje 620 och 621 går vissa turer via Östanå färjeläge för att skapa kopplingar Ljusterö – Norrtälje med hjälp av linje 626. Kommunen ser att en långsiktig lösning bör vara att alla tre linjerna angör en ny bytespunkt i Roslags-Kulla, som ger möjlighet till trafiksäkra byten, bättre koppling till skolan i Roslags-Kulla och förenklat resande Ljusterö – Norrtälje.

Linje 622 och 633 samverkar i stråket Åkersberga station – Tråsättra. Linjerna har delar av dygnet extremt dålig passning till/från tågen vid Åkersberga station. Passningen skulle kunna gå att få till genom tidsreglering av bussarna vid ändhållplatserna i Skärgårdsstad respektive Margretelunds centrum, istället för att spetsvända bussarna som sker idag. Denna typ av spetsvändning av bussar som leder till dessa långa väntetider till/från tåg är relativt unik i regionen. Exempelvis de flesta anslutande busslinjer längs pendeltåget, ansluter till/från tågen med lämplig bytestid även om det innebär att bussarna får stå vid ändhållplatserna och vänta.

Stråket Åkersberga – Tråsättra (linje 622 och 633) saknar också passning till/från några av de mer attraktiva tågavgångarna: Snabbtåg 7.41 från Åkersberga och ankommande snabbtåg till Åkersberga 17.33, 18.12 och 18.33. Detta medför en onödig överflyttning av resenärer till linje 628/628C. Det saknas också anslutning mot Tråsättra från sista ankommande tåg för kvällen (1.13 natt mot vardag, 1.43 natt mot lördag-söndag).

Trafiken på linje 622 startar vid 9-tiden på lördagar och söndagar vilket är sent. Trafiken skulle behöva starta åtminstone 2 timmar tidigare för att medge arbetsresor. Trafikförvaltningen bör överväga tidigare trafikstart för linje 622, eventuellt genom att flytta över de turer som går på linje 633 till 622 under denna tidsperiod.

Linje 622 har också en inkonsekvent trafikering då den på vardagskvällar inte trafikeras i riktning mot Åkersberga station mellan klockan 17-20. Det gör att resenärer från Brevik och Flaxenvik mot Åkersberga måste stiga på bussen i riktning mot Skärgårdsstad och fortsätta med linje 622X vilket är svårt att förstå för resenärerna.

Linje 623H och linje 623V bör ges högre turtäthet, i första hand bör det införas 30-minuterstrafik vardagar dagtid. Linjerna 623V och 623H är numera ensamma (utöver enstaka turer på linje 635) att trafikera Norrgårdsvägen och Hackstavägen, där bland annat kommunhus, sportcentrum och vårdcentral finns. Dessa större målpunkter i kommunen står nu med i praktiken 60-minuterstrafik dagtid (för den som inte vill åka en lång omväg via Skånsta – Sjökarby).

Linje 624 och 624C har efter neddragningen av antalet turer fått så låg turtäthet (30-minuterstrafik på vardera linjen på eftermiddagarna) att linjerna inte kan anses vara attraktiva. Trafikförvaltningen bör här överväga att slå ihop linjerna och trafikera via

Danderyds sjukhus till/från Humlegården, på samma sätt som linje 680 (Resaröbussen) gör. Det gör då att kvartstrafik kan upprätthållas från både Humlegården och Danderyd, på bekostnad av något ökad restid från Humlegården.

Trafikeringen på Ljusterö (linje 626) är i stort behov av översyn. Vägstrukturen innebär långa skaftkörningar och många av vägarna är inte heller lämpade för trafikering med stora bussar. Kommunen föreslår att trafikeringen med större bussar sker mellan Danderyd och Linanäs via Ljusterö skola – Åsättra brygga. Vid Ljusterö skola ansluter mindre buss som lättare tar sig fram på det mindre vägnätet och storleksmässigt är tillräckligt för behoven för de flesta av turerna. Delar av trafiken med mindre bussar bör också kunna göras anropsstyrd för att kunna nå in till områden som i nuläget inte har busstrafik.

Några konkreta behov av utvecklad trafik på linje 626:

- Kallelseturerna Nolvik – Joffsviken bör gå till/från Ljusterö skola för att möjliggöra säkrare byten. Nolvik är ingen bra bytespunkt ur trafiksäkerhets- och trygghetsaspekter.
- Kallelseturen på eftermiddagen bör också erbjudas till Gärdsvik. Gärdsvik har nu sista tur för dagen klockan 14.42 från Ljusterö skola.
- Ny tur från Lagnö by ca 7.40 via Gärdsvik – Åsättra mot Ljusterö skola för vidare anslutning mot Danderyd. (Tur från Linanäs 7.42 skulle då kunna senareläggas och inte gå via Åsättra.)
- Turen från Ljusterö skola 16.12 mot Linanäs bör gå via Tranvik då det finns skolelever som inte kan ta sig hem med bussen när de slutar sent.
- Det finns starka önskemål från Ljusteröborna om en senare förbindelse från Åkersberga på kvällarna än vid klockan 21, speciellt fredags- och lördagskvällar. Den sena förbindelsen med linje 621 till Ljusteröfärjan saknar möjlighet att resa vidare på Ljusterö.
- Några turer med båten Holly saknar anslutning till/från Åkersberga vid Åsättra brygga. Det gäller båt från Åsättra 6.45 (måndag-fredag), 14.05 (onsdag, fredag) och ankommande båt till Åsättra 10.40 (söndag, hänvisning finns till buss via Linanäs med orimligt lång restid).

I avvaktan på att gångporten vid Kulla vägskäl blir klar bör den eller de turer på linje 670 mot Vaxholm där skolbarn byter från linje 683 gå omvägen via vändslangan vid Kulla vägskäl för att barnen på väg mot Vaxholm inte ska behöva korsa väg 274.

Linje 683 var den linje som det kom in överlägset mest synpunkter på i den kollektivtrafikenkät som kommunen genomförde. I Svinningeområdet bor runt 2700 invånare varav 800 under 20 år. I Gottsunda, Täljöviken och Täljö bor runt 1700 invånare varav knappt 700 under 20 år. Även om den sistnämnda gruppen till viss del har tillgång till Roslagsbanan ser kommunen att det finns stora behov att förbättra linje 683. De åtgärder som kommuner här förslår är i prioritetsordning:

- Alla turer som vänder vid Kulla vägskäl idag förlängs till Arninge station när denna öppnar. För att täcka resbehovet Svinninge – Rydbo skola kan linjen köras Rydbovägen. Linje 615 behövs därmed inte på sträckan Arninge – Kulla vägskäl.

- Fler turer körs hela vägen till och från Danderyds sjukhus. Åtminstone under hela rusningstrafiken, klockan 06 – 09 mot Danderyd och 15 – 19 från Danderyd.
- Utökad trafik kvällstid, minst 30-minuterstrafik på vardagar fram till 22, därefter minst varje timme till 01. På helgkvällar minst 60-minuterstrafik.
- Utökad trafik i rusningstid till 15 – 20-minuterstrafik i rusningsriktningen.
- Utökad trafik på lördagar och söndagar dagtid till 30-minuterstrafik.
- Att linjen på något sätt åter trafikerar Alceahuset/Sportcentrum i Åkersberga.
- Ytterligare nattrafik, vilket delvis kan lösas genom att linje 698 körs via Svinninge.

På sikt bör linje 683 även kunna ansluta till/från tåg vid Åkers Runö station under förutsättning att snabbtågen stannar där.

Linje 685 mellan Åkersberga och Kista har potential att kunna utvecklas med ett högre resande, men har fått minskad trafik pga framkomlighetsproblem. Åtgärder för en förbättrad framkomlighet fram emot Löttingetunneln från bägge håll studeras och kan vara implementerade inom något år. Detta skulle motivera att återställa trafiken till 20-minuterstrafik under högtrafik, vilket underlättar passning till anslutande busslinjer.

Kommunen ser också behovet att linjen går längre på kvällar och även på helger. Linjen bör anpassas för att möjliggöra byten till/från linje 684 mot Upplands Väsby och 687 mot Sollentuna vid Täby kyrkby trafikplats.

Bättre bytesmöjligheter till/från pendeltåg vid Häggvik behövs. Idag är det orimligt långa gångvägar, trots att avståndet mellan busshållplats och tågplattform är kort.

Boende i Svinninge som vill hem nattetid hänvisas till busslinje 698 och promenad från Svinningevägen. Österåkers kommun föreslår att bussen går via Svinninge (som linje 683 gör). För att inte restiden ska förlängas till Tunagård och Österskär föreslås därför att linjerna 694 och 698 inväntar varandra i Åkersberga station (vilket ser ut att fungera tidsmässigt), och detta skulle i praktiken ge betydligt kortare restid från Stockholm mot Österskär genom att resenärerna även kan åka linje 694 med ett bussbyte till linje 698 i Åkersberga.

Lervik är ett bostadsområde en halvmil öster om Åkersberga där de boende är hänvisade till busslinje 622 på Margretelundsvägen, vilket ger uppemot 3 km i gångavstånd till närmaste busshållplats. Det finns runt 500 boende, varav 100 barn under 18 år, som har mer än 1 km fågelvägen till närmaste busshållplats på Margretelundsvägen. Vägnätet i Lervik uppfyller i nuläget inte Trafikförvaltningens krav för att kunna trafikeras av normalstor buss. Österåkers kommun föreslår därför att merutnyttja den mindre buss som används för närlinjetrafiken för att i morgon- och eftermiddagsrusningen och även på helgerna skapa förbindelser mellan Lervik och centrala Åkersberga. Under förutsättning att vägföreningen godkänner busstrafik ska en eventuell framtida busstrafik synkroniseras med framtida skärgårdstrafik.