

Österåkers kommun
Samhällsbyggnadsförvaltningen

Datum: 2019-03-12
Ärende/nr: TN 2019/0056
KS 2019/0064

Trafikförvaltningen Region Stockholm
Registrator.tf@sll.se
TN 2018-1821

Remissvar – Österåkers kommun inför trafikförändringar i SL-trafiken och Waxholmsbolagets trafik 2019/2020 (T20)

Inför Trafikförvaltningens arbete med trafikförändringar har en remiss skickats ut i februari 2019 med information om möjliga trafikförändringar. Härmed skickas synpunkter på dessa trafikförändringar samt vilka övriga trafikförändringar som prioriteras i kommunen.

Inledning

Österåkers kommun konstaterar att Trafikförvaltningen inte föreslår en enda förändring i tåg- eller busstrafiken som berör kommunen. Detta samtidigt som kommunen stadigt växer och under år 2018 ökade antalet invånare med 700. Inflyttning i nya bostadsområdet Täljöviken kommer att ske under år 2019.

Kommunen kommer under året att genomföra en kollektivtrafikplan för att tydliggöra viktiga kollektivtrafikstråk och tydligt visa kommunens vilja hur kollektivtrafiken ska utvecklas i framtiden. Trafikförvaltningen och dess entreprenörer kommer att vara viktiga aktörer att ha en dialog med under framtagandet av denna plan.

Prioriterade förändringar

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

- Utökad trafik på Roslagsbanan
- Förändrad busstrafikering på Ljusterö (linje 626)
- Att busstrafikens tidtabeller anpassas för att ansluta till/från tåg i Åkersberga.
- Att busslinje 683 ges utökad turtäthet med hänsyn till nya bostadsområden.
- 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

Linje 12 Stockholm – Vaxholm – Husarö föreslås att samordnas med trafiken på linje 36 Åsättra – Husarö. Det framgår inte om detta innebär mer eller mindre trafik. Österåkers kommun vill inte att detta innebär försämrade trafik till/från Åsättra. Österåkers kommun vill också lyfta fram att trafiken på Åsättra inte ska minskas

sommartid utan behålla samma antal turer som under höst-/vinter- och vårperioderna.

Utökningen av söndagstrafiken på linje 36 Åsättra – Husarö är kommunen positiv till och vill informeras om den kommande utvärderingen.

Föreslagna förändringar på linje 13 med fler genomgående turer till/från Stockholm och fler genomgående turer på anslutande buss 438 i Boda är kommunen positiv till.

Trafikutökningen på linje 9 till Stora Timrarö är kommunen positiv till.

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:

Tunnelbanans röda linje kan få förändringar i takt med att nya fordon sätts i trafik. Här ser Österåkers kommun det som mest prioriterat att kunna utöka turtätheten i högtrafik på Mörbylinjen, där stor trängsel råder på sträckan T-Centralen – Tekniska högskolan.

Förändringarna på linje 508 för att ge en snabbare koppling mellan Nordostsektorn och Hagastaden är kommunen positiv till. Linje 508 bör dock förlängas till Mörby station för att förbindelsen även ska komma Roslagsbanans resenärer till del.

Linje 684 ska få en snabbare färdväg mellan Täby Centrum och Upplands Väsby station och utökad trafik. Detta anser kommunen är bra då linjen i kombination med Roslagsbanan/busslinje 685 ger ökad tillgänglighet mot Upplands Väsby och i förlängningen Arlanda och Uppsala.

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 bör utvecklas som replipunkt för skärgårdstrafiken. Trafiken på linje 36 bör utvecklas med fler turer. Den nya planerade eftermiddagsturen till Åsättra på söndagar anser vi är högst prioriterad. Sedan bör den sena torsdagsturen från Åsättra även köras fredagar och eftermiddagsturen som bara går onsdagar och fredagar bör köras samtliga vardagar. Busstrafiken på linje 626 behöver också utvecklas för att passa till och från samtliga båtavgångar vid Åsättra.

Kommunen önskar att Trafikförvaltningen gör en kartläggning över de öar med fastboende som saknar svävarförbindelse vintertid. Helikopter är inte alltid ett alternativ då lämplig landningsplats för detta ibland saknas. Det blir i praktiken

perioder under vintersäsongen som dessa invånare isoleras, då de inte kan nyttja egen transport pga issituationen.

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 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.

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.

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. På förmiddagarna på vardagar är det också en mer än 4 timmar lång lucka mellan avgångarna i riktning mot Åkersberga som bör ses över.

Linje 620 och 621 går vissa turer via Östanå färjeläge. Österåkers kommun anser att fler turer bör gå via färjeläget för att skapa ytterligare kopplingar Åkersberga – Ljusterö, men även förenkla resandet 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 inkonsekvent mot 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 Mellansjö på Ljusterö. Vid Mellansjö 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. En bättre samordning med skolskjutsar bör också vara möjlig. En sen förbindelse från Ljusterö färjeläge vid klockan 23.25 mot Mellansjö, Åsättra och Linanäs är önskvärd, främst fredags- och lördagskvällar. Den skulle då ansluta från färjan som i sin tur har anslutning från linje 621 från Åkersberga.

Linje 683 går igenom områden som är under stark utveckling. Linjen behöver utvecklas för att bli ett attraktivt alternativ till bilen, där den överfulla parkeringen vid Kulla vägskäl är ett tydligt tecken på att så inte är fallet. En ändrad linjesträckning där linjen förlängs till Rydbo – Arninge station bör övervägas när Arninge station öppnar för trafik. Detta skulle möjliggöra att samma tur kan hantera både skolresor till/från Rydbo samtidigt som de fortsätter till/från Danderyds sjukhus, något som inte går med nuvarande upplägg. Linje 615 kan därmed avkortas till Täby Centrum – Arninge. Det behövs dock redan nu en utökad turtäthet på linje 683 med tätare trafik i högrafik, ett minimum av 60-minuterstrafik på kvällar och trafikering fram till minst midnatt. Under den period som Trafikverket kommer arbeta med ny gångport

under väg 274 vid Kulla vägskäl kommer delar av infartsparkeringen vara avstängd. Det är under denna period extra viktigt med tät trafik under rusningstid på linje 683. 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 vändslungan vid Kulla vägskäl för att barnen på väg mot Vaxholm inte ska behöva korsa väg 274.

Linje 685 har en stor utvecklingspotential. Tyvärr är linjen i nuläget hårt drabbat av dålig framkomlighet på Norrortsleden, vilket ska studeras i en åtgärdsvalsstudie som startar upp under året. Potentiella nya bytespunkter för linjen finns vid Mossens trafikplats (kommande stomlinje Arninge – Vallentuna – Upplands Väsby – Barkarby), Rosenkälla trafikplats (stomlinje 676 med flera linjer) och Häggviks station (med ny stationsentré till pendeltågsstationen). Föreslagen förändring på linje 684 (Täby kyrkby – Upplands Väsby) skulle på kort sikt kunna innebära förbättrade tvärresor mot Upplands Väsby. Linje 685 behöver få bättre turtäthet i rusningstid, längre trafikeringstid och bättre passning till lokalbussar i Åkersberga för att bli ett attraktivt alternativ till bilen. Den neddragning av turtätheten på linje 685 för att inte bussarna ska hamna i köer måste anses vara kontraproduktiv, då lägre turtäthet snarare leder till ännu längre köer då busstrafiken inte blir ett vettigt alternativ.

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.