

Österåkers kommuns svar på remisshandling Kollektivtrafikplan 2050

Trafikförvaltningen, Region Stockholm, har skickat ut förslag till Kollektivtrafikplan 2050 på remiss till länets kommuner. (Region Stockholms diarienummer TN 2014-0777). Kollektivtrafikplan 2050 är Region Stockholms långsiktiga plan för kollektivtrafikens utveckling till 2030 och 2050. Planen redovisar hur kollektivtrafiksystemet behöver utvecklas för att nå målen i den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län (RUF5 2050) och det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län (antaget oktober 2017).

Planen syftar till att ge berörda planeringsaktörer en gemensam bild av kollektivtrafiksystemets långsiktiga behov på en övergripande systemnivå.

Stockholm Nordost

Stockholm Nordost, som är en sammanslutning av kommunerna Danderyd, Norrtälje, Täby, Vallentuna, Vaxholm och Österåker, har lämnat ett separat remissvar till Trafikförvaltningen, genom beslut i Stockholm Nordosts ledningsgrupp 17 september.

Österåkers kommuns synpunkter

Österåkers kommun instämmer i synpunkterna som är med i remissvaret från Stockholm Nordost, men kompletterar detta genom denna skrivelse.

Det saknas i Kollektivtrafikplan 2050 en åtgärd för att utveckla fler bytespunkter i länet. Det kan handla om både större och mindre bytespunkter som förenklar byten mellan lokala linjer, mellan lokala och regionala linjer, mellan olika regionala linjer samt mellan sjö- och landtrafik. I Österåker skulle exempelvis följande platser kunna utvecklas till nya bytespunkter: Åkers Runö, Österskär, Pilstugetorget, Roslags-Kulla, Ljusterö torg och Linanäs.

Anslutningarna till de regionala linjerna behöver utvecklas, där Roslagsbanan är stommen i Österåkers kollektivtrafiksystem. En förändring av det lokala linjenätet är nödvändig för att erbjuda effektiv matning till det regionala systemet. En utveckling av bytespunkten i Åkersberga är något kommunen arbetar med och en framtida utveckling av Åkers Runö behövs för att skapa kollektivtrafiknav för de västra delarna av Åkersberga.

Roslagsbanan behöver utvecklas med dubbelspår hela vägen till Åkersberga och för att kunna utveckla Åkers Runö enligt kommunens översiktsplan behöver snabbtågen stanna där.

Mer fokus behövs på kollektivtrafikens utveckling på landsbygden, där fysiska åtgärder behövs längs större vägar för att möjliggöra för resenärer att gå till och från busshållplatserna. Fordonsstorlekarna måste också kunna anpassas bättre

efter vägstandarden och passagerarunderlaget. Det mest samhällsekonomiska kan inte alltid vara att vägen ska uppfylla alla krav enligt Trafikförvaltningens riktlinjer för att medge busstrafik, i synnerhet inte längs linjer med gles trafik och förhållandevis få resenärer.

För resenärer som pendlar långt (exempelvis från Österåker mot regionkärnan) är behovet av kopplingar med hög medelhastighet viktigt för att få rimliga restider. Kopplingar mellan Täby Centrum och Kista, mellan Danderyd och Solna och längs de starka busstråken i innerstaden skulle vara till stor nytta för Österåkers invånare och för invånare i många andra kommuner. Men förslagen i Kollektivtrafikplanen 2050 om att ha Tvärbana/spårvagn i dessa stråk riskerar skapa alltför långsamma förbindelser för att möjliggöra pendling längs längre avstånd. Tunnelbana eller utvecklad Roslagsbana skulle kunna vara bättre alternativ, men som inte studerats inom Kollektivtrafikplan 2050

Kombinationsresor kollektivtrafik/cykel bör utvecklas än mer, och möjligheten att ta med cykel på Roslagsbanan är en mycket viktig åtgärd som bör genomföras i samband med att nya fordon tas i trafik. Möjligheten att samnyttja kollektivtrafikkörfält med andra typer av fordon som tar relativt liten plats i trafiken, såsom motorcyklar, bör beskrivas.