

SL 2015-0883

Ekerö kommuns invändningar mot Stockholms läns landstings samrådsförslag till förändringar i SL:s busstrafik

Dnr KS15/197-509

Övergripande motiv:

Ekerö kommun kan inte acceptera de omfattande förändringar som Stockholms läns landsting har föreslagit. Varierande avtalsformer gentemot operatörerna, får inte heller under några omständigheter prioriteras högre än trafikeringsbehovet i länet. I denna skrivelse sammanfattas de viktigaste motiven för att helt omarbeta föreliggande tjänstemannaförslag, från Trafikförvaltningen, som nu är föremål för samråd.

De förtroendevalda, såväl som tjänstemännen, verkar för Ekeröbornas bästa. Det framstår inte på något sätt logiskt att Ekerö kommun - med vår bristfälliga infrastruktur och trafiktäthet - skulle omfattas av betydligt mer ingripande reduceringar i busstrafiken, än någon annan kommun i Stockholms län.

Det är därför mycket angeläget att *Stockholms läns landsting* - i samverkan med länets kommuner - fattar ett välavvägt beslut kring rubricerade kollektivtrafikfrågor, som påverkar så många människors vardag, likväl som främjar förändrade och mer klimatsmarta resmönster.

I *Ekerö kommun* direktpåverkas 19 st busslinjer av förslaget, där busstrafiken reduceras högst avsevärt eller utgår. *Stockholm söderort* påverkas av 19 st busslinjer, men man bör dock hålla i minnet att detta område även betjänas av tunnelbane- och pendeltågtrafik. *Norrtälje kommun* påverkas 15 st busslinjer. I sju av kommunerna i Stockholms län planeras inga förändringar i kollektivtrafiken. Stockholms län påverkas av omfattningsförändringar, i genomsnitt gällande 5 st busslinjer per kommun.

Ekerö kommun står för närvarande inför en stor omvandling. Vi befinner oss i en expansiv fas med tillväxt och inflyttning. Omvandlingen innebär att vi inom en inte alltför avlägsen framtid går från att vara en utpräglad landsortskommun - till vår vision av en småstad. Ekerö kommuns expansion sker på ett sätt där vare sig natur-, eller kulturmiljö, respektive framtida utveckling äventyras.

Som bekant måste ju all vägbaserad trafik passera världsarvet Drottningholm. Riksantikvarieämbetet har i starka ordalag uttryckt sin oro för det ökande fordonsflödet genom denna unika kulturmiljö. Vägtrafikens influenser på slott och park avses hanteras i och med byggandet av Förbifart Stockholm/E4 och breddningen av Ekerövägen/261 till fyra körfält, varav två av dessa är reserverade för kollektivtrafik under högtrafik. Under den tid som byggnadsarbetena pågår (fr.o.m. år 2016), förväntar sig dock Trafikverket, Länsstyrelsen,

Stockholms läns landsting, likväl som Ekerö kommun, att det ökade behovet av kompletterande linjebustrafik kommer att tillgodoses - för att kunna reducera fordonsflödet av privatfordon i hela Ekerö kommun. På detta sätt skulle även framkomligheten, för främst arbetspendling under vardagar, mellan Ekerö centrum och Brommaplan fortsatt vara acceptabel.

För att få en långsiktigt hållbar och robust trafikmiljö till stånd på Mäläröarna, har berörda samhällsaktörer försökt uppmärksamma människor på även småskaliga och riktade insatser inom transportinfrastrukturen, som kan skapa förändrade och effektiva resmönster. Exempel på detta är utvecklad information om trafikutbud i länet, underlättande av samåkning med hjälp av appar, förbättrad handikappanpassning i linjetrafikens fordonsbestånd, anläggande av fler infartsparkeringar som lokaliseras till kollektivtrafiktäta lägen mm.

Regeringen har genom Länsstyrelsens försorg och i bred samverkan med SLL/Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, under flera år ställt krav på kommunerna att ta sitt delansvar för erforderligt bostadsbyggande. Det välgrundade skälet för detta, är den regionförstoring som bland annat åskådliggörs i ett årligt befolkningstillskott om 25-35 000 nya invånare i länet.

Ekerö kommun som till största delen är belägen nära regioncentrum, har haft den tionde mest omfattande befolkningsutvecklingen i Sverige i relativa tal, under en fyrtioårsperiod - och femte mest omfattande utvecklingen i Stockholms län under stora delar av det senaste decenniet. I RUFSS 2010 anges befolkningsutveckling ur ett tidsperspektiv för åren 2010-2030, som senare har kommit att uppdateras. Länsstyrelsen gör nu bedömningen att Ekerö kommuns folkmängd under ovan nämnd tjugoårsperiod kommer att öka med cirka 40 procent. Stockholms läns folkmängd bedöms i RUFSS 2010 öka med drygt 20 procent under samma tidsperiod.

Den åtminstone i Ekerö kommun mycket kännbara reduktion av kollektivtrafiken som nu planeras, kommer självfallet att leda till ett tydligt avbrott i bildandet av strukturerande effekter, som har kunnat iakttas under senare år. En starkt reducerad framkomlighet längs Ekerövägen och på det övriga vägnätet på Mäläröarna skulle också försämra möjligheterna till kommersiell service och näringslivstillväxt - exempelvis med en negativ påverkan på besöksnäringen i främst Svartsjö, men även i Hovgården och Drottningholm, som följd. Utöver detta kan den regionala tillgängligheten, till rörligt friluftsliv och turism i de unika natur- och kulturmiljöerna, komma att omintetgöras. Möjligheterna att rekrytera personal från andra delar av regionen till våra företag, likväl som personal till kommunala verksamheter i mer avlägsna delar av kommunen, försvåras högst avsevärt.

Om framkomligheten längs Ekerövägen påverkas negativt med anledning av SLL:s förslag - vilket som bekant ska läggas till den ännu alltför undermåliga infrastrukturen mellan Ekerö centrum och Brommaplan - kan kapacitetsbristerna komma att utgöra ett allvarligt hot mot bostadsplaneringen och arbetspendlingen till och från Ekerö kommun.

Till detta ska läggas att det enbart finns en vägförbindelse mellan Ekerö kommun och Mälardalsområdet i övrigt. SL har tidigare konstaterat att investeringar i kollektivtrafiken resulterar i mer bestående nyttoeffekter, ställda emot kostnaden - i jämförelse med många andra kommuner i Stockholms län.

Ekerö kommun vill tydligt understryka att SLL:s förutvarande parameter "Besparingar i parallellgående busslinjer" måste återinföras i planeringen. Det finns inget annat alternativ än privatfordon, till busstrafiken på Mälardöarna - vars linjenät som ändock får betraktas som förhållandevis glest - erbjuder ändamålsenliga lösningar på resebehovet för många människor, på ofta långa avstånd.

Det är alltså inte möjligt att utesluta att SLL:s prioriteringar, på åtminstone kort sikt, direkt motverkar Trafikverkets investeringsinsats om cirka en miljard kronor, gällande Ekerövägen som ju har prioriterats högt i *länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2014-2025*.

Vid den sammankomst om föreslagna förändringar i busstrafiken - som SLL den 17 september hade inbjudit berörda kommuner till - framkom att förefintliga avtalsformer till betydande del har legat till grund för urvalet av kommuner och busslinjer. Ekerö kommun kan inte acceptera att varierande juridiska möjligheter att frigöra ekonomiska medel åt Trafikförvaltningen, prioriteras högre än behovet av trafikförsörjning i länet. Detta sektorsansvar måste SLL ta på största allvar, särskilt i mer glesbefolkade delar av länet som Ekerö kommun och Norrtälje kommun - där allmänna färdmedel sedan många år har varit en av de allra viktigaste förutsättningarna för boende, yrkesverksamma, skolungdom och besökare i kommunen att klara vardagsresandet.

De ekonomiska underskott som måhända kan minskas med en drastiskt förändrad linjebusstrafik på Mälardöarna, står inte alls i paritet till den skada som den ohållbara trafiksituationen sannolikt innebär för Ekeröborna.

Ett givet krav från Ekerö kommun, är att samtliga avtal med upphandlade trafikoperatörer i Stockholms län omförhandlas.

Ett alternativ till försämrad kollektivtrafik, skulle förslagsvis kunna vara att skjuta upp tidplaneringen för tunnelbanans "gröna linje" - till exempel beträffande nyetableringsinsatser kring Odenplan, såväl som upprustningsåtgärder på spårsträckan i Stockholm västerort.

Kollektivtrafikens intäkter utgörs till stor del av försäljningen av färdbiljetter. Enligt besked från SLL har de ekonomiska konsekvenserna av ett försämrat utbud av busstrafik inte penetrerats närmare. Det föreligger risker för att en väsentlig del av kommuninvånarna istället väljer bilen för att klara sina arbets- och fritidsresor - vilket utöver ökade partikelemissioner i luften och utvidgat fordonsflöde, även utmynnar i ett ekonomiskt försämrat resultat.

Det bör även noggrant övervägas om det för SLL:s vidkommande är möjligt att även fortsatt genomföra tidigare upphandlat kollektivtrafikuppdrag, med ett kalkylerat budgetunderskott under ett års tid.

Nedanstående beskrivs den föreslagna trafikförändringens konsekvenser avseende busstrafik mellan Ekerö kommun och andra delar av regionen, bussförbindelser inom Ekerö kommun, linjebuss i funktion som skolskjuts samt linjebuss som transportmedel för barn och ungdom i övrigt:

Bussförbindelser mellan Ekerö kommun och andra delar av regionen

Minskat turutbud för stomlinjerna 176 och 177: Planerade förstärkningsavgångar vid högtrafik på morgonen kommer inte till stånd. Turtätheten reduceras från 10- till 15-minuters trafik - under vardagar, såväl som helgdagar.

Principiellt föreligger likartade problem med indragning och bristande turtäthet, vad gäller följande busslinjer:

- 301 Brommaplan-Skärvik
- 303 Brommaplan-Jungfrusund
- 305 Brommaplan-Älvnäs
- 311 Brommaplan-Sjöängen/Slut
- 396 Brommaplan-Stenhamra/Svartsjö

Samrådsförslaget motverkar kommunens och SL:s ambitioner att få fler människor att välja buss istället för bil till och från arbetet - inte minst under den tid som ombyggnaderna pågår på Lindö, Lovö och Kårsö under åren 2016-2026 - men även för att långsiktigt främja ett reducerat fordonsflöde förbi vårt världsarv i Drottningholm.

Detta resulterar i att boende, yrkesverksamma, skolungdom och besökande i vår kommun får anpassa sig till betydligt sämre utbud av allmänna färdmedel.

Mot bakgrund av ovanstående, behöver Mälardalen från år 2016 till åtminstone ett antal år in på 2020-talet, istället få en betydligt bättre busstrafik till stånd.

Bussförbindelser inom Ekerö kommun - vad avser arbetspendling och mottagande av nyanlända flyktingar

Sammanfattning:

- Tillgängligheten i Ekerö kommun drabbas hårt. Detta inskränker möjligheten att bo och verka i åtminstone perifera delar av kommunen
- Förslaget utmynnar i kraftigt ökad restid för Ekeröborna
- Följderna blir ett ökat bilberoende
- Långsiktigt begränsas möjligheterna till fullgott serviceutbud
- Risker ökar för marginalisering av svaga grupper, såsom familjer utan privatfordon, äldre människor, barn och ungdom

Ekerö: Förslaget innebär att boende i Ekerö tätort får en drastiskt försämrad tillgång till busstrafik. Detta medför längre restider och att färre människor

kommer att kunna använda en ändamålsenlig kollektivtrafik. En reducerad trafik innebär ökad trängsel i högtrafik. Således innebär förslaget en försämrad regional och lokal tillgänglighet för Ekeröborna.

- Linje 309 Brommaplan-Kaggeholm. Förslaget innebär att Helgö inte kommer att erbjudas kollektivtrafik under mellantrafik. Neddragningarna drabbar särskilt Kaggeholms folkhögskola.
- Linje 302 Brommaplan-Knalborg. Får minskat turutbud under högtrafik. Avgångarna till Solna dras in.
- Linje 309 Sandudden berörs av indragna bussavgångar. I mellantrafik kvarstår ingen avgångar. Sandudden är belägen i tätortens mer perifera delar. De boende i området är beroende av väl fungerande kollektivtrafik - då det här bor ett stort antal barnfamiljer, utöver att skolverksamheter har lokaliserats hit. Skärvik får en reducerad kollektivtrafik under högtrafik.
- Jungfrusund ges en glesare turtäthet och minskad busstrafik under högtrafik.
- Älvnäs får en minskad turtäthet i högtrafik och minskat turutbud under kvällstid.

Munsö och Adelsö: Linje 311 Brommaplan-Sjöängen (färja mot Adelsö)-Slut, drabbas av omfattande reduceringar i trafiken. Busslinjen förkortas till att enbart trafikera sträckan Brommaplan-Ekerö centrum, utom högtrafik. Turutbudet minskas på kvällstid. Under vår och höst indras trafikeringen till Sluts brygga. Även om trafiken på linje 312 Brommaplan-Adelsö skulle lämnas oförändrad, innebär planerade förändringar för linje 311 att de boende på Adelsö och Munsö - särskilt vid Slut - får vidkännas betydande neddragningar i den kollektivtrafik, som ju utgör en så viktig kommunikationslänk i dessa mer avlägsna delarna av kommunen.

Färingsö: Linjerna 338 och 314 dras in. Den minskade turtätheten kommer att försvåra bussbyten och den lokala tillgängligheten på Färingsö och till/från övriga delar av kommunen och regionen.

- Björkvik och Norrudden blir helt utan bussanslutning. Tillgängligheten till/från dessa samhällen blir drastiskt försämrade.
- Svartsjö får en minskad turtäthet i högtrafik.
- Eriksberg får ett mycket begränsat utbud av busstrafik. Helgtid finns enbart tre avgångar.
- Jäsängen får ingen busstrafik under mellantrafik, respektive kvällstid.

Färingsö: Aviserade reduceringar gällande ett antal busslinjer, kan komma att menligt påverka *flyktingmottagandet* i Ekerö kommun.

- Linje 315 Svanhagen-Jäsängen reducerar rese möjligheterna i mellantrafik och kvällar, alla dagar i veckan - för *personal, nyanlända flyktingar* och *ensamkommande flyktingbarn*, vid Sundsgården i Hilleshög.
- Linje 314 Svanhagen-Norrudden, 316 Svanhagen-Svartsjö, 336 Brommaplan-Svartsjö, såväl som 396 Brommaplan-Stenhamra/Svartsjö innebär en betydande reducering av rese möjligheterna - för *personal* och *ensamkommande flyktingbarn*, vid Ekudden i Svartsjö.

Lovö: Linjerna 323 och 325 drabbas hårt av föreslagna förändringar. Arbetspendling till FRA (en av de absolut största arbetsplatserna i Ekerö kommun) och Stockholms vattenverk påverkas i mycket hög grad. Möjligheterna att resa med kollektivtrafik, mellan norra Lovö och Ekerö centrum utgår helt, med undantag av högtrafik förmiddagar. Trafikanter som önskar resa från Ekerö centrum till Strömdal, måste istället åka till Brommaplan, för bussbyte till Strömdal.

- Linje 323 Brommaplan-Strömdal. Strömdal har ingen service under mellantrafik och kvällar. Under högtrafik erbjuds 30 minuters buss-
trafik.
- Linje 325 Strömdal-Tappström. Ingen trafik medges under vardagar
efter kl 10.

Principiellt föreligger likartade problem med indragning och bristande turtät-
het, vad gäller följande busslinjer:

- 313 Svanhagen-Eriksberg
- 342 Jungfrusund-Älvnäs

Bussförbindelser inom Ekerö kommun - i skol-, förskole- och folkhög- skolemiljö

Stenhamra- och Uppgårdsskolan: Elever som börjar skolan efter kl 9 eller slutar skolan före kl 15, kan inte resa till/från skolan utan långa väntetider. Elever som blir sjuka under dagen, kan inte färdas hem förrän tidigast kl 15. Elever från Färentuna kan inte ta sig till Uppgårdsskolan, för att få sin under-
visning i hemkunskap och språk. Reducerad busstrafik kommer att drabba utbildning som sker i form av utflykter, studiebesök, idrottsdagar mm. Rekryt-
ering av personal till våra skolor försvåras, vilket särskilt gäller vikarier.

Färentuna skola: Indragning av två busslinjer (315 och 338), respektive kraftigt minskad busstrafik på den kvarstående busslinjen (317), medför betydande problem för skolverksamheten. Elever som slutar innan kl 15, som inte har någon omsorg behöver komma till bostaden. I det fall busslinjen dras in efter Konsum i Ilända, kommer vissa elever inte att kunna resa till/från skolan. De barn som inte har omsorg, kan förväntas befinna sig längs de smala vägarna på norra Färingsö, som i hög grad saknar gång- och cykelbana. Reducerad busstrafik kommer att drabba utbildning som sker i form av utflykter, studiebesök, idrottsdagar mm. Simundervisning är en annan verksamhet som missgynnas av nedlagda linjer eller sämre turtäthet, eftersom man för närvarande färdas med buss till badhus belägna i Stockholms stad.

Sanduddens skola: Principiellt likartade problem som beskrivits i för de andra skolorna. Skolan använder sig så mycket som möjligt av närmiljön, idrottshallar och muséer.

Sundbyskolan: Principiellt likartade problem som beskrivits för de andra skolorna. Dessutom utgör rekrytering samt schemaläggning av personal vid skola, förskola och fritidsverksamhet redan nu stora problem, som ju blir allt mer omfattande i det fallet trafikförändringarna kommer till stånd.

Tappstömsskolan: Redan nu föreligger problem med att elever får vänta länge innan bussarna avgår. Ofta ska eleverna hem för att sedan vända tillbaka in mot tätort för aktiviteter.

- Linje 336. Om turutbudet reduceras kommer det att innebära längre väntetider, innan skolelever når bostaden.
- Linje 309. Om bussturen förkortas, kommer detta att medföra negativa konsekvenser för skolelever. I det fallet morgonbussen som påbörjar sin färd från Sandudden dras in, kommer många arbetspendlare och skolelever att drabbas.
- Linje 338. Om förslaget genomförs, drabbar detta skolelever som får vandra långa avstånd till närmaste busshållplats.

Man kan sammanfatta det med att alla turer där man minskar turutbudet, förkortar sträckor och lägger ner linjer kommer att ha påverkan på elevers möjlighet att ta sig till och från skolan, tillbaka till tätort för fritidsaktiviteter samt att göra utflykter under skoltid.

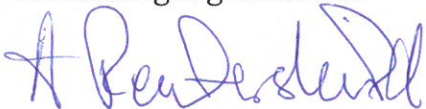
Kaggeholms folkhögskola: Om planerade reduceringar gällande linje 309 genomförs, innebär det mycket negativa konsekvenser för verksamheten:

- Svårare för studerande att ta sig till och från skolan
- Inte möjligt att ha flexibelt schema med tidigare eller senare start- eller slutpunkter för utbildningen
- Inte möjligt för studerande att vara kvar på skolan för eget arbete, repetitioner mm
- Svårare för verksamheten att interagera med andra delar av Ekerö kommun och andra delar av Stockholmsområdet
- Inte möjligt att genomföra studiebesök eller dylikt i regioncentrum
- Inte möjligt för boende att - utom skoltid - ta sig till och från Stockholm

Eftersom beskrivna kommunikationssvårigheter slår emot skolverksamheten, såväl som internatboendet, riskerar det att bli svårt att:

- Rekrytera kursdeltagare (elever som pendlar till/från skolan, såväl som elever som bor på internatet), för närvarande cirka 100 internatelever
- Rekrytera personal (heltids- och timanställda), cirka 30 personer

Ovanstående beskrivna förhållanden kan komma att innebära att skolverksamheten inte längre kan bedrivas i Kaggeholm. Utöver detta kan tilläggas att Kaggeholms slott, park och strövområden, med sin kurs- och konferensverksamhet, sommarkafé samt "bed and breakfast" - nu är ett populärt besöksmål för promenerande och badande människor i närområdet. Kaggeholm skulle inte bli till närmelsevis så tillgängligt för besökande, om förslaget till trafikreduceringar genomförs.



Adam Reuterskiöld
Kommunstyrelsens ordförande