

**Kommunstyrelsen**

Trafikförvaltningen

Region Stockholm

105 73 Stockholm

**Yttrande Remiss inför trafikförändringar i SL-trafiken  
2023/2024 (T24)**

Dnr KS23/191

Ekerö kommun har upplevt att dialogen på tjänstemannanivå om förändringar i kollektivtrafiken har varit bristfälligt. Trafikförvaltningen har inte delat någon information om möjliga förslag man håller på att reda ut inför T24, inte heller har någon kommunikation skett kring utredningarna som har lovats i beslutsdokumentet för T23. Detta gör att det behövs en upprepning av många punkter som Ekerö kommun tog upp i sitt yttrande i maj 2022.

**Kommunintern kollektivtrafik**

Regionens Trafikförvaltning, Ekerö kommun och VR har konstaterat att efterfrågan på kommunintern kollektivtrafik ökar mer och mer. Tyvärr finns inga sådana satsningar med i Trafikförändringsremissen T24. Transportbehovet ökar dock markant nu kommunens badhus öppnas sommaren 2023. I dagsläget är det dock omöjligt att åka kollektivt till badhuset från Färingsö med sina 9500 invånare (varav 2000 ungdomar) utan krångliga byten. Dessutom innebär den enda kollektivtrafiklänken mellan Ekerö tätorts norra och södra del ett byte och en omväg på 5 km. Det tar en halvtimme att gå medan bussen tar 40 minuter mellan Träkvista/Skärvik och Jungfrusund sjöstad.

**Linje 176 Stenhamra Solbacka – Brommaplan – Mörby station****Linje 177 Skärvik – Brommaplan – Mörby station**

Sedan december 2019 körs linje 176 via Ekebyhov och Ekvägen i stället för Ekerö centrum. I regionens remissutlåtande för T23 omnämns en enklare utvärdering av den här omställningen som genomfördes som en del av T20, men utredningen verkar inte ha påbörjats. Då är det bara att ännu en gång konstatera att den nya sträckningen inte har lett till ökad framkomlighet eller bättre tidhållning, men att den långa omvägen fortfarande upplevs som väldigt störande av resenärer.

Under år 2023 kommer ombyggnationen av Ekerövägen färdigställas. Då kommer det finnas särskilda busskörfält som kan säkerställa en bra framkomlighet mellan Tappström och Nockebybron. Det saknas dock ett förslag i T24 att justera turtätheten och restiderna i tidtabellen. En högre tillåten hastighet på Ekerövägen leder till sittplatskrav på alla linjer som trafikerar sträckan. I Trafikförändringsdokumentet E32 2023-2032 föreslås därför att utöka turtätheten från 3 till 4 avgångar per timme per riktning på varje linje. För att säkerställa tillräckligt med sittplatskapacitet på sträckan vill därför Ekerö kommun se att denna ökade turtäthet införs som en del av T24.

### **Linje 350 Ekerö C – Jungfrusund – färjan – Fittja**

I samband med T23 föreslogs att försökslinje 350 mellan Ekerö centrum och Fittja skulle återupptas som fortsatt pilotprojekt. Linjen har även under pandemin visat sig vara ett bra tillskott för pendlare mellan kommunen och söderort: trafikeringen fungerar och kundunderlaget finns.

Linje 350 återupptogs redan augusti 2022, dock utan dialog med kommunen. Avsikten med den förlängda försökstiden var bland annat att finslipa tidtabellen för att anpassa en efter reseunderlaget och därmed bidra till en kostandseffektivisering den här delen av pilotprojektet har aldrig genomförts. Dessutom har det knappast funnits någon marknadsföring kring linje 350.

Att starta en försökslinje, dra in den innan en gemensam utvärdering har gjorts, att återinföra den utan marknadsföring, utan dialog med kommunen och utan en framtidsvision är ju ett garanterat sätt att skrämja bort passagerare. Om man genomför pilotprojekt på det här sättet då vågar kollektivtrafikresenärer inte lita på servicen. Det är den här bristen på ett långsiktigt perspektiv som har minskat resenärsunderlaget på linjen.

För kommunens del betyder det att vi inte delar uppfattningen att linje 350 inte skulle ha en framtid. Det är snarare tvärtom att linje 350 behövs som en långsiktig satsning, en etableringslinje för att bygga upp ett kundunderlag mellan Ekerö kommun och söderorten som kommer nyttja de framtida busslinjerna mellan Ekerö och Skärholmen. Dessutom är linje 350 den enda tvärförbindelsen i regionen söder om Tvärbanan, som skulle gynnas av en förlängning mot Flemingsberg.

### **Linje 303 Jungfrusunds sjöstad – Ekerö centrum – Brommaplan**

Turtätheten på linje 303 har hittills inte hängt med i den utvecklingen som har skett kring färjeläget. Här har hundratals bostäder, flera verksamhetslokaler och en viss centrumutveckling med service och destinationsrestaurang tillkommit. Det behövs en utökning av antalet avgångar och turtätheten på linjen.

### **Linje 89 Klara Mälarstrand – Tappström**

Pendelbåtlinjen uppskattas av Ekeröborna och har fortfarande en mycket större potential än nuvarande tidtabellen kan möta, inte minst på grund av att restiden upplevs på ett helt annat sätt. Redan idag behövs det en större turtäthet som ökar kapaciteten på linjen och

erbjuder avgångar på tider som passar kundernas resmönster. Ekerö kommun ser fortfarande positivt mot en bättre integration av pendelbåten i kollektivtrafiksystemet så att fler kan nyttja den redan attraktiva resvägen, till exempel med en trafikering även mot Gamla stan.

Ekerö kommun skulle gärna vilja se att den pågående upphandlingen av nya fartyg på linjen kommer påskyndas. För att långsiktigt kunna trafikera bryggan vid Tappströmsbron kommer mer moderna fartyg behövas. Dessutom finns möjligheten att minska restiden rejält med nya fartyg och en eventuell översyn av mervärdet av hållplatserna på sträckan. I Kollektivtrafikplanen 2050 redovisas länken mellan Tappström och centrala Stockholm som direktlinje, som ställer större krav på restiden och hållplatsintegrationen.

För Ekerö kommun

Johan Elfver

Kommunstyrelsens ordförande