

KommunstyrelsenRegion Stockholm
Trafikförvaltningen
105 73 Stockholm**Yttrande - Remiss inför trafikförändringar i SL- och
WÅAB-trafiken 2024/2025 (T25)**

Dnr KS24/118

För att kunna uppnå regionens mål att kollektivtrafiken ska få en större marknadsandel i de regionala persontransporterna, behöver kollektivtrafiken växa i snabbare takt än invånarantalet. Ekerö kommun ser att satsningar på linjer 176/177, 304/305 och 308/309 passar ihop med målsättningen, men det verkar ske på bekostnad av kollektivtrafikförsörjningen i kommunens mer lantliga delar. På landsbygden fyller bussen en viktig samhällsfunktion, där risken finns att fler kommer känna sig tvungna att ta bilen i stället och därmed belasta kommunens vägnät och infartsparkeringar. Flertal byten mellan bussar anses av många kollektivresenärer inte fungera tillfredsställande idag. Detta blir ännu viktigare med fungerande byten i och med förändringen som finns med i remissen. Dessutom finns risken att en försämring av utbudet på landsbygden leder till ökade krav på skolskjuts och kan därmed leda till högre kostnader för kommunen. Det är därför viktigt att alla föreslagna ändringar kommer matcha skol- och arbetspendlingen för att kunna leverera minst samma servicenivå som idag.

**Linje 303 Jungfrusunds sjöstad – Ekerö centrum – Brommaplan och linje 304 Gällstaö
(Parksidan) – Ekerö centrum – Brommaplan**

Kommunen ser positivt på förstärkningen av turtätheten och pålitligheten genom föreslagen delning av linje 303 under rusningstrafiken. En trafikering genom två linjer kommer minska risken på förseningar och därmed skapa ett mer attraktivt erbjudande i norra delen av tätorten. Kommunen skulle vilja föreslå att ha "Gällstaö" som destination på bussen i stället av Parksidan eftersom det blir mer tydligt för resenärer. Förslaget för 303/304 är mycket bra för stadsdelarna Brygga och delar av Solsidan/Gällstaö (hållplats Herredagsvägen) som med förslaget får kvartstrafik. Det finns emellertid en nackdel med förslaget och det är att två stora stadsdelar, Jungfrusund och Parksidan/Gällstaö fortsatt enbart får halvtimmestrafik. Ett förslag som bör tas i beaktande som ett alternativ är att återinföra 20-minuterstrafik på linje 303. Det ger bättre turtäthet för alla och får loss resurser till landsbygdslinjerna.

Linje 308 Alléplan (Sommarstaden) – Sandudden – Ekerö centrum – Brommaplan och linje 309 Kaggeholm – Ekerö centrum – Brommaplan

Den nya linjen 308 passar ihop bra med invigningen av en ny grundskola med högstadium i Sandudden och därmed en tidtabell som passar småstadstrafiken. Linje 309 kommer därmed få en annan funktion, men Ekerö kommun är kritiska till hur den föreslagna turtätheten kommer passa ihop med skoltiderna. Dessutom finns en del barn som idag går i skolan i Sundby/Nyckelby och kan använda den befintliga linjen 309, men med det nya förslaget skulle bli utan buss. Det är så gott som omöjligt för barn i låg- och mellanstadieåldern att cykla till denna skola eftersom skolvägen även omfattar Ekerövägen med hastighetsbegränsning 70 km/t och ingen separerad cykelväg. Vår befolkningstillväxt sker inte bara inom tätorten och Ekerö kommun är angelägna om att det ska vara möjligt att bosätta sig på landsbygden och samtidigt kunna lita på kollektivtrafiken som ett attraktivt alternativt färdmedel, vi är därför kritiska till neddragningarna detta innebär.

Linje 311 Munsö – Ekerö centrum – Brommaplan och linje 312 Adelsö – Ekerö centrum – Brommaplan

Förslaget i remissdokumentet är en rejäl försämring av utbudet mot den här delen av Ekerö. Kommunen skulle i stället vilja föreslå att utreda en direktlinje 311 med så kallad "styv tidtabell" mellan Brommaplan och Sjöängen där man byter till en lokallinje 312 som bara trafikerar färjan och Adelsö med ett mindre fordon. Under rusningstiden skulle 311 då kunna fungera som expresslinje mellan Brommaplan och Träkvista (bara avstigande under morgontrafiken, bara påstigning under eftermiddagen) eftersom tätare turer på linje 176/177 täcker behovet på denna sträcka. Därmed skulle resenärer till och från Adelsö få en snabbare och mer bekväm resa mot Brommaplan med ett byte i Sjöängen och slippa ett byte till i Ekerö centrum / Ekebyhov.

Linje 318 Brommaplan – Svanhagen – Färentuna – Ilända konsum och linje 317 Svanhagen – Stenhamra - Färentuna - Björkviken

I dagsläget angör expresslinje 318 sträckan Ölsta folkets hem – Ilända konsum bara enkelriktad och är det lokallinje som försörjer sträckan dygnet runt. Förslaget innebär alltså att linje 318 kommer försörja Kungsberga i stället genom en slinga. Det kommer ställa höga krav på pålitligheten för att kunna garantera smidiga bussbyten vid Färentuna kyrka mellan 315, 317 och 318 för att få skoltrafik och arbetspendling att fungera. Turtätheten på 317 borde öka om 318 tas bort från delar av sträckan så det motsvarar turtätheten idag. 318 är även en viktig direktlinje som påverkar de resenärer som använder den väldigt mycket. Ändringar på den linjen bör föregås av ordentlig utredning och dialog med boende för bra alternativ.

Linje 176 Stenhamra Solbacka – Brommaplan – Mörby station och linje 177 Skärvik – Brommaplan – Mörby station

Ekerö kommun ser positivt till en ökad turtäthet på linjerna dagtid. Om det skulle behövas trimning vid början och slutet av högtrafiken för att möjliggöra några extra turer på ovanstående landsbyggslinjer för att säkerställa att arbets- och skolpendlingen fortsättningsvis kommer fungera där också, då bör det absolut övervägas. Kollektivtrafik från Träkvista till Jungfrusund är viktig. Träkvista torg byggs ut, mycket näringsliv, destinationer och aktiviteter finns i Jungfrusund. Möjlighet till förlängning av 177 från Träkvista till Jungfrusund vore en smart och enkel lösning.

Kommunintern kollektivtrafik

Regionens Trafikförvaltning, Ekerö kommun och VR har konstaterat att efterfrågan på kommunintern kollektivtrafik ökar mer och mer. Det är bland annat badhuset som öppnades juni 2023 och fortsatta samarbeten mellan idrottsföreningar i Svanhagen och Träkvistavallen som gör att behovet redan är stort idag, och den kommer bara bli större med en satsning på en ny ishall vid Svanhagen framöver. Dessutom har utvecklingen i Sjöstaden lett till ett visst transportbehov dit från Träkvista också.

Tyvärr finns inga sådana satsningar med i Trafikförändringsremissen T25. 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 i centrum och en omväg på 5 km. Det tar en halvtimme som gångtrafikant mellan Träkvista/Skärvik och Jungfrusunds sjöstad medan bussen tar minst 40 minuter.

Ekerö kommun skulle gärna vilja se att denna kommuninterna linje Stenhamra – Svanhagen – Tappström – Träkvista – Sjöstaden startas upp snarast.

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, som tar fler passagerare, 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

Hanna Svensson

Kommunstyrelsens ordförande