



Tekniska nämnden

Remissvar Kollektivtrafikplan 2050

Ärende

Region Stockholms Trafikförvaltning har under maj 2021 skickat ut Kollektivtrafikplan 2050 på remiss till och med den 30 september 2021.

De åtgärdsförslag som presenteras i planen ger en indikation på vilken trafiklösning som svarar mot ett visst behov. De behov som redovisas i planen utgår från estimeringar i RUFSS 2050 avseende bland annat befolknings- och bebyggelseutveckling.

Trafikförvaltningen önskar att följande frågor besvaras i yttrandet.

- Hur bör vi i Stockholmsregionen utveckla våra samverkansformer för att stärka genomförandet av angelägna åtgärder i kollektivtrafiken?
- Hur vill er organisation bidra i den fortsatta processen att genomföra planen?
- Är de i remisshandlingen redovisade behoven och förslagen på fortsatt inriktning relevanta?

Stockholm Nordost har utarbetat ett gemensamt yttrande som svar på remissen. Utöver det som tas upp i det kommungemensamma yttrandet vill Tekniska kontoret lämna synpunkter rörande redovisade behov och förslag, den fortsatta processen och samverkansformer i regionen.

Tekniska kontorets förslag till beslut

Tekniska nämnden översänder tjänsteutlåtande 2021-08-26 för TN 2021/0257 till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Bakgrund

Fram till 2050 beräknas befolkningen i Stockholms län öka med 42 procent enligt regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFSS) 2050. Under samma period beräknas kollektivtrafikresandet öka med 56 procent baserat på planerade investeringar samt styrmedel och markanvändning enligt RUFSS. Målet i det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län om ökad marknadsandel med 5 procentenheter kräver att



kollektivtrafikresandet (totalt antal påstigande i kollektivtrafiken/dygn) ökar med 66 procent och som följd av detta att bilresandet minskar.

Kollektivtrafikplan 2050 är Region Stockholms långsiktiga plan för kollektivtrafikens utveckling till år 2050. Kollektivtrafikplanen redovisar hur kollektivtrafiksystemet behöver utvecklas för att lösa utmaningar och behov i regionen till år 2030 och år 2050, och för att nå målen i den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län (RUFS 2050) och det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län (TFP, antaget oktober 2017).

Kollektivtrafikplanen kan ses som en motsvarighet till kommunernas översiktsplaner då planen ska ange de långsiktiga utvecklingsbehoven och en övergripande inriktning för hur behoven ska lösas.

Tekniska kontorets yttrande

Danderyds kommun ingår i det kommunövergripande samarbetet Stockholm Nordost (StoNo) bestående av kommunerna Danderyd, Norrtälje, Täby, Vallentuna, Vaxholm och Österåker.

I nordostkommunernas vision för åren 2010 till 2040 görs ställningstaganden gällande sektorns framtida transportsystem.

Nordostkommunerna verkar gemensamt för bland annat:

- Ökad tillgänglighet i nordostsektorns transportsystem.
- Ökad kapacitet i nordostsektorns transportsystem.
- Ökad kollektivtrafikandel och minskad belastning på vägtrafiknätet för att begränsa klimatpåverkande utsläpp.

Dessa intentioner är vägledande för hur Danderyds kommuns transportinfrastruktur och kollektivtrafik ska utvecklas.

Stockholm Nordost har utarbetat ett gemensamt yttrande som svar på remissen vilket ska godkännas av kommunstyrelsen. Utöver det som tas upp i det kommungemensamma yttrandet vill Tekniska kontoret förtydliga att det för kommunen finns ett stort behov av kollektivtrafik som berör Danderydsbornas dagliga liv.

Tekniska kontoret anser att de förslagna åtgärderna överlag är relevanta men att de behöver utredas vidare tillsammans med kommunerna både i fråga om sträckning och hur åtgärder ska finansieras. Tekniska kontoret anser att det är bra att Region Stockholm har pekat ut en långsiktig utveckling av kollektivtrafiken i länet, men Region Stockholm behöver konkretisera och även prioritera dessa förslag på åtgärder.



Vivian Xin Erixon

Nedanstående punkter kommer kommunen att lämna till Trafikförvaltningen.

Synpunkter på redovisade behoven och förslagen i remisshandlingen

- Den geografiska sektorn

I den föreslagna kollektivtrafikplanen, har trafikförvaltningen kategoriserat Danderyd kommun tillsammans med Stockholms stad, Solna/Sundbyberg, Danderyd och Lidingö i **Centrala sektorn** istället av Nordostsektorn. Men gällande kapacitet, restidsbrister, behov av förbättrad koppling och potential för 2030 och 2050 har Danderyds kommun varken inkluderats i text eller i kartor för centrala sektorn eller Nordostsektorn (s. 40 och s. 44). Kommunen är bortglömd!

- Stomtrafiken- Expressbuss

Tekniska kontoret uppskattar Trafikförvaltningens ambition att utveckla framtidens kollektivtrafik. Tekniska kontoret har en positiv inställning till potentiell utvecklingen av radiell expressbuss (Norrtälje till City, Rimbo-Danderyds sjukhus, Vaxholm-Danderyds sjukhus) och tvärgående expressbuss (Vällingby- Kista-Danderyds sjukhus, Danderyds sjukhus-Spånga, Danderyds sjukhus- Norra Djurgårdsstaden).

- Stomtrafiken- Stadsspårväg

Gällande åtgärden konvertering av framtidens stadsexpresslinjen 5 ((Danderyds sjukhus) - Solna station-Liljeholm- Årstabergr till stadsspårväg), anser Tekniska kontoret att åtgärden måste utredas i god tid i Trafikförvaltningens åtgärds- och investeringsprocess i samverkan och samsyn med berörda kommuner.

- Stomtrafiken- Tvärbanan

Förslaget anger åtgärderna att förlänga **tvärbanan från Solna station till Danderyds sjukhus** och att förlänga **tvärbanan från Kistagrenen till Täby centrum (genom Danderyd)**. Kontoret anser att dessa åtgärder synkroniserar med Danderyds kommuns föreslagna samrådsversion för översiktsplanen från 3 maj 2021. I den planen framgår det att vid en framtida utbyggnad av det regionala kollektivtrafiknätet förväntas den spårbundna kollektivtrafiken mellan Stockholm/Solna och Täby byggas ut.

Tekniska kontoret anser att dessa förbindelser måste utredas vidare i åtgärdsvalsstudier där målpunkter, sträckningar och effekt på Sättraänsområdet och Rinkeby naturområde med mera studeras.



- Stomtrafiken- T-banan

Inom ramarna för Danderyds kommuns samrådsversion för översiktsplanen har det tidigare förts en diskussion med Region Stockholms Trafikförvaltning om eventuell **förlängning av T-banan norröver mot Arninge** samt koppling söderöver mot exempelvis gula linjen och Odenplan. Detta alternativ finns **inte** i den föreslagna kollektivtrafikplanen.

- Stomtrafiken- Roslagsbana

För Roslagsbanan ger förlängningen till City via Odenplan ett ökat resande. I kollektivtrafikplanen föreslås längre tåg (180 m) på Roslagsbanan för att tillgodose efterfrågan på resor i ett 2050-perspektiv. Tillsammans med en ökad trafikering, kommer turtäthet att ökas från dagens nivå till 2,5–5 minuterstrafik.

Tekniska kontoret konstaterar att Trafikförvaltningen måste ta hänsyn till Roslagsbanans medföljande buller- och vibrationsproblem för Danderydsborna. En utredning **måste** initieras för att identifiera följderna av en sådan förtätningsstrategi.

I det tidiga samrådet för Roslagsbanan till city som genomfördes av Region Stockholm föreslås stationerna Bråvallavägen och Stocksund läggas ned. Analyser av nedläggningarna med avseende på tillgänglighet och miljöpåverkan i form av buller med mera saknas helt. Konsekvenserna av förslaget innebär en kraftig försämring för Danderyds kommun och för kommunens invånare vilket kommunen inte kan acceptera.

Då Danderyds kommun i högsta grad påverkas av dels pågående kapacitetförstärkande åtgärder på Roslagsbanan, dels den framtida förlängningen till city, anser tekniska kontoret att Danderyds kommun framöver måste inkluderas i all planering av Roslagsbanan som kan komma att påverka kommunen.

- Matartrafiken- matarbuslinje

Tekniska kontoret har en positiv inställning till potentiell utvecklingen av ny matarlinje (Sollentuna- Danderyds sjukhus).

- Lokaltrafik inom kommunen

Tekniska kontoret anser att den föreslagna kollektivtrafikplanen **inte** alls kan visa tydligt hur stadstrafiken behöver utvecklas för att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft för lokala resor. Enligt kommunens senaste resvaneundersökningen (2018), var kollektivtrafikens andel av personresorna alla dagar till, från och inom Danderyds



kommun 28%. För att nå det regionala målet, krävs det att Region Stockholm måste ge ett bättre utbud, bygga ett mer konkurrenskraftigt kollektivtrafiksystem både på kommunal och regional nivå.

Enligt Trafikförvaltningens prognos för utveckling av resor och utbud med kollektivtrafik (s. 87), kommer bilresor i Stockholms län att öka med nästan 60 % i samband med befolkningsutökningen. Tekniska kontoret anser därför att ovanstående åtgärder i kollektivtrafikplan 2030 och 2050 inte redovisar Danderyds kommuns behov att öka kollektivtrafikresande inom kommunen samt att minska bullerproblem och utsläpp på E18 samt bullerproblematiken längs roslagsbanan i Danderyd. Alternativa åtgärder måste övervägas.

- Pendelbåt

I åtgärden 'radiell expressbuss från Vaxholm (motsvarande dagens linje 670) kortas sträckningen till Danderyds sjukhus', föreslår Trafikförvaltningen att åtgärden ska kompletteras med en direkttrafikbuss till Solna/Karolinska och **direkttrafikbåt** till Strömkajen. Tekniska kontoret anser att detta förslag är positivt.

Med avseende på koppling till Danderyds sjukhus genom kollektivtrafik på vatten, anser Tekniska kontoret att åtgärden är ett bra alternativ för att avlasta spårbunden trafik även på gatu- och vägnät.

Eftersom sjötrafiken utgör en del i kollektivtrafiksystemet, vill Tekniska kontoret lyfta vikten av att Trafikförvaltningen ska ha en helhetssyn och integrerat perspektiv när det framtida kollektivtrafiksystemet planeras. Tekniska kontoret anser att kollektivtrafikplanen behöver kompletteras med sjötrafiken och hur den ansluter till övrig kollektivtrafik till såväl 2030-perspektivet som 2050-perspektivet.

- Bytespunkten och terminalen- Knutpunkt Danderyd

Bytespunkten och terminalen 'Danderyds sjukhus' har nämnts i förslagen och det anges att en systematisk genomgång och utredningsprocess bör genomföras för att genomlysna behov och potential till effektivisering och ökad kapacitet i bussterminalen. Tekniska kontoret står bakom förslaget och vill lyfta vikten av knutpunkt Danderyd.

En bättre kollektivtrafiknod med tunnelbana, Roslagsbana, bussar och även pendelbåt ger framtida utvecklingsmöjligheter för Danderyds sjukhus samt andra vård- och omsorgsrelaterade verksamheter. Därtill kan eventuella bostäder, kontor och service längs med E18 fylla en bullerdämpande funktion för bakomliggande befintlig och tillkommande bostadsbebyggelse samt park- och naturområden. Knutpunkt Danderyd kan således knyta



Vivian Xin Erixon

samman sjukhusområdet med Mörby- och Stocksundssidan och skapa säkrare, tryggare och attraktivare stads- och trafikmiljöer för gående, cyklande och kollektivtrafikresenärer.

Utformningen av Danderyds sjukhus bussterminalen är även en viktig förutsättning för att stärka möjligheterna för regional cykelpendling. Den befintliga sträckan förbi Danderyds sjukhus har en trång passage längs hela bussterminalen där även många konfliktpunkter mellan fotgängare och cyklister uppstår.

Knutpunkt Danderyd måste därför kopplas samman med 'Roslagsbanan till city' 'Förlängning av Tvärbana från Solna till Danderyds sjukhus', 'Stadsspårväg (Danderyds sjukhus- Årstaberget)' och utredas i god tid då efterföljande planering av Knutpunkt Danderyd är komplex och området omfattar en stor yta bestående av flertalet detaljplaner. Vidare är denna punkt starkt förknippad med centrala Danderyd vilket gör att ett helhetsgrepp är önskvärt i frågan.

Tekniska kontoret anser att den systematiska genomgången och utredningen måste genomföras så fort som möjligt innan Roslagsbanan dras in till city. Då det är staten som genom Trafikverket är väghållare för E 18, bör Trafikverket involveras i hela utredningsprocessen.

- Depå

Det anges i förslaget att Mörbydepån behöver behållas och anpassas utifrån framtida behov och förutsättningar. Tekniska kontoret anser att depåfrågan ska utredas av Trafikförvaltningen i samband med Roslagsbana till city och knutpunkt Danderyd.

- Framtidsscenarioer påverkar behovet av kollektivtrafik

En digitalisering av arbetsplatsen förutsätts påverka olika områden och samhällsgrupper på grund av olika möjligheter till distansarbete och mötesfria resor.

Trafikförvaltningen har genomfört en känslighetsanalys för förändrat resebeteende till följd av ökad digitalisering i form av ökat distansarbete och minskat tjänsteresande. Flera av dessa förändringar skedde även under 2020 års coronapandemi. Analysen visar ett minskat kollektivtrafikresande med mer än 10 procent i Nykvarn, Danderyd, Salem och Vaxholm. Tunnelbanans röda linje mellan Centralen-Ropsten/Mörby stod för den högsta minskningen.



Vivian Xin Erixon

I syfte att fortsatt säkerställa att regionens **ekonomiska medel** används så effektivt som möjligt, har Trafikförvaltningen under 2021 föreslagit en minskning av kollektivtrafiksutbudet med avseende på buss-, pendelbåt- och tunnelbanelinjer som berör Danderydsborna.

Sammantaget finns det ett antal föreslagna förändringar som bedöms ge avsevärda försämringar för Danderyds kommun.

Tekniska kontoret anser som helhet att Trafikförvaltningen måste ge ett bättre kollektivtrafikutbud eller hitta bättre lösningar utifrån miljö, ekonomiska och socialt hållbart perspektiv trots att olika framtidsbilder. Kortsiktig kostnadsekonomisk effektivitet är inte alltid förenligt med en strävan mot en mer ekologisk och social hållbarhet.

- Övrigt

Trafikförvaltningen har tolkat olika begrepp med avseende på samlingskoncept för kollektivtrafik, t.ex. radiell expressbuss, tvärgående expressbuss, stadsexpressbuss, stadsspårväg m.m. Trafikförvaltningen har också nämnt BRT i Barkarby, stadsexpressbuss med BRT (Bus Rapid Transit) - standard för linje 4. Men det saknas förklaring av BRT konceptet, samt likheter och skillnad mellan expressbuss och BRT.

Tekniska kontoret anser att BRT kan vara en bra lösning längs E18 för norrortskommunerna. Mobilitet bör stå i fokus när dessa kommuner växer och en effektiv kollektivtrafik är nyckeln till långsiktig lönsamhet. Kortare restid, mindre trafikstockningar och positiva socioekonomiska effekter är bara några av fördelarna.

Den fortsatta processen att genomföra planen

I remisshandlingen, önskar Trafikförvaltningen att kommunen ska svara på hur kommunen kan bidra i den fortsatt processen att genomföra planen.

För att den föreslagna kollektivtrafikplanen ska genomföras, anser Tekniska kontoret att först och främst måste Danderyds kommun stå bakom alla, av Trafikförvaltningens, föreslagna åtgärder i planen som kommer att beröra och påverka Danderyds medborgares vardagsliv. Detta genom en kontinuerlig dialog och samråd mellan kommunen, regionen och olika intressenter.

För att nå RUFMS-målet om en ökad kollektivtrafikandel och genomföra kollektivtrafikplanen, anser Tekniska kontoret att Danderyds kommun kan bidra genom översiktsplanering, detaljplanering, bebyggelseplanering, infrastrukturinvestering av kommunala vägar, satsning på beteendepåverkande åtgärder och styrmedel i form av exempelvis parkeringsregleringar.



Danderyds kommun har ett pågående arbete gällande att ta fram översiktsplan. Den nya översiktsplanen utgår bland annat från kommunens vision, strategier samt RUF5 2050 och beräknas vara klar 2022.

Översiktsplanen syftar till att olika förändringar i den fysiska miljön tillsammans ska bli så bra som möjligt. Var det byggs och hur mark- och vattenområden används är viktigt för den fortsatta processen att genomföra kollektivtrafikplanen. Översiktsplanen ska bland annat verka för att kollektivtrafiken i Danderyd ska förbättras i syfte att avlasta det redan ansträngda vägnätet i kommunen samt att därmed skapa god framkomlighet för kollektivtrafiken.

Tekniska kontoret genomför årligen satsningar på beteendepåverkande åtgärder och kampanjer syftande till att få positiva effekter för ett hållbart resande. Kontoret har också avsatt medel i investeringsbudgeten för att skapa god framkomlighet för kollektivtrafik på kommunala vägar, samt att förbättra tillgänglighet och resenärsmiljö vid busshållplatser.

Samverkansformer i regionen

Angående hur kommunen skall utveckla sina samverkansformer i Stockholmsregionen syftande till att stärka genomförandet av angelägna åtgärder i kollektivtrafiken, har Tekniska kontoret nedanstående synpunkter.

Trafikförvaltning behöver ha i åtanke att **demokratisk lyhördhet och processlegitimitet** har lika viktiga värden. Trafikförvaltningen behöver förstå att olika organisationer kan ha helt olika uppfattningar om de föreslagna åtgärderna i kollektivtrafikplan.

Ett tydligt exempel är att Danderyds kommun inte har adresserats som mottagare av "Tidigt samråd för Roslagsbanan till city" genom ett formellt remissförfarande. Trafikförvaltningen har heller inte informerat kommunen varken om förslaget eller om samrådsprocessen på tjänstepersonnivå eller politisk nivå. Kommunen finner den hittillsvarande hanteringen anmärkningsvärd då underlaget visar på förändringar som berör kommunen i hög utsträckning.

De omfattande förändringar av Roslagsbanan i kollektivtrafikplanen som planeras i kommunen, en fördubbling av trafiken på Roslagsbanan, högre turtäthet, nya tåg, indragningar och ombyggnationer av stationer och perronger för att nämna några. Eftersom Danderyds kommun inte ingår i Sverigeförhandlingen, tycks kommunen ha blivit bortglömd.



Tekniska kontoret anser att kollektivtrafiklösningar 'Roslagsbanan till city' inte kan minska bullerproblematiken längs Roslagsbanan i Danderyd. Detta påverkar Danderydsborna negativt.

Att skapa gemensamma värden i samverkan har stor betydelsen för framgång. Utan gemensamma värden, eller ett arbete i riktning mot medvetenhet om dessa värden, kan samverkansformer bli utan resultat.

För att uppnå enhetlighet i målen anser Tekniska kontoret att Trafikförvaltningen behöver identifiera respektive intresse och förstå hinder och lösningar gemensamt. Kontinuerlig interaktion, kommunikation, reflektion kring samverkansformer och utvärdering av samverkans effektivitet bör ske och formuleras ständigt. Samverkansformer innebär också en hög grad av både vertikal och horisontell integrering. Det kan inte nog understrykas vikten av att Trafikförvaltningen verkligen genomför den löpande mötesserien med kommunens olika organ på politiska nivå, ledningsnivå och tjänstepersonsnivå.

Ekonomiska konsekvenser

Genomförande av kollektivtrafikplanen är till stora delar positivt ur flera hållbarhetsaspekter såsom minskad klimatpåverkan och positiva hälsoeffekter för regionen, men har även negativa hälsoeffekter (trafikbuller) och kostnadseffekter för Danderyds kommun.

I planen framgår det att Region Stockholm ser behov av en djupare diskussion kring kollektivtrafikens finansiering mellan de berörda parterna stat, region och kommun. Tekniska kontoret välkomnar en sådan dialog och antar att Region Stockholm, i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet och länsplaneupprättare, initierar och leder denna dialog.

En mindre kommun som Danderyd med en hög belastning av genomfartstrafik riskerar att få oproportionerligt stora kostnader i jämförelse med andra. Finansieringen behöver därför lyftas i ett större sammanhang för att nå största möjliga regionala effekt. Här kan Region Stockholm spela en viktig roll. Region Stockholm måste skapa särskilda insatser i kommande länsplan för att säkerställa att det finns medel för infrastrukturinvesteringar.

Tekniska kontoret anser också att regional trafik som kommer hela regionen till nytta också bör finansieras i sin helhet via länsplan och nationell plan.

Anna Tengelin Skoog
Teknisk direktör



Handlingar i ärendet

1. Tjänsteutlåtande, Yttrande över remiss om kollektivtrafikplan 2050
2. Remissförslag Kollektivtrafikplan 2050

Expedieras

Kommunstyrelsen