

Yttrande

2023-05-24

KS/2023:258

Region Stockholm

Trafikförvaltningen

Yttrande över förslag till trafikförändringar i SL- trafiken 2023/2024 (T24)

Sammanfattning av ärendet

Lidingö stad noterar att årets remiss för trafikförändringar innehåller flera försämringar gällande kollektivtrafikutbudet och anser att föreslagna förändringar gällande indragen busslinje 221 och indragna avgångar på både busslinjer och tunnelbanan påverkar Lidingö negativt. Vidare medsänds ett antal önskemål som inte finns med i årets remiss.

Lidingö stads kommentarer

Trafikförvaltningen har skickat ut sin årliga remiss för trafikförändringar inför tidtabellskiftet i december 2023.

Lidingö stad noterar att årets remiss för trafikförändringar innehåller flera försämringar gällande kollektivtrafikutbudet i regionen med hänvisning till det ekonomiska läget. För att få ett högt resande med kollektivtrafik som konkurrerar med till exempel biltrafik behöver utbudet vara attraktivt med god tillgänglighet i form av turtäthet och hållplatser. Indragning av linjer och avgångar påverkar kollektivtrafikens attraktivitet negativt och riskerar att få färre att välja kollektivtrafik som färdmedel.

Sjötrafiken

Trafikförvaltningens förslag:

Linje 80 Nybroplan – Nacka – Ropsten – Tranholmen – Storholmen Med anledning av ökad inflyttning och därmed ökat resande på linjen föreslås att sträckan Nacka Strand – Nybroplan får förbättrad turtäthet i rusningsriktning från dagens 15-minuters till cirka 10-minuters intervall för att möta den ökade efterfrågan. Som en del av utbyggnaden av Norra Djurgårdsstaden kommer linjen att trafikera de två nybyggda bryggorna som planeras längs sträckan Loudden–Värtahamnen i stället för Frihamnen (piren). När dessa är färdigställda är vid dags datum oklart.

Lidingö stad

181 82 Lidingö

Besöksadress: Lejonvägen 15, 181 82 Lidingö

08-731 30 00 vx

www.lidingo.se

I trafikförändringsförslaget finns inga åtgärder som påverkar Lidingö. Staden noterar dock att förslaget innebär en förtätning av båttrafiken på linje 80 mellan Nybroplan och Nacka strand från dagens 15-minuterstrafik till 10-minutersintervall. Lidingö stad skulle gärna se att denna förtätning utsträcktes till att även omfatta den populära Dalénbryggan på Lidingö.

Lidingöbanan

Trafikförvaltningens förslag:

Inga trafikförändringar är planerade.

Staden noterar med tillfredsställelse att inga försämringar föreslås när det gäller trafiken på Lidingöbanan. Sedan banan efter upprustning och införande av nya spårvagnar återöppnades 2015 har resandet ökat kontinuerligt, om än med en förståelig nedgång under pandemin. Minskningen under pandemin är numera glädjande nog i princip återhämtad. Förtätningen av trafiken för några år sedan har bidragit till det ökade resandet. Det är viktigt att behålla dessa landvinningar även i framtiden.

Tunnelbanan

Trafikförvaltningens förslag:

Tunnelbanans Röda linje föreslås få en justering genom att trafiken reduceras från 10 min till 12 min per gren i mellan- och kvällstrafiken. Vidare föreslås att insatstågen mellan Liljeholmen och Mörby centrum dras in helt.

Turtätheten på tunnelbanans linje 13 med ändstation Ropsten bör förbättras, inte försämrats, vilket föreslås i trafikförändringsremissen i mellantrafiktid och kvällstid. Den föreslagna försämringen från 10-minuterstrafik till 12-minuterstrafik skulle även försämma anslutningarna mellan tunnelbanan och Lidingölinjerna i Ropsten, eftersom den skulle komma att ligga i otakt med den trafik som körs på Lidingö (10-, 15-, 20- och 30-minuterstrafik). Lidingö stad emotsätter sig bestämt att den föreslagna försämringen genomförs. Samma anslutningsproblematik torde även drabba övriga bytespunkter längs tunnelbanenätet om utglesningen genomförs.

Busstrafiken

Trafikförvaltningens förslag:

Utöver de föreslagna trafikförändringarna nedan pågår en översyn av busstrafiken på Lidingö i syfte att anpassa trafikutbudet utifrån förändrat resande. Busstrafiken på Lidingö innerstad regleras huvudsakligen av ett s.k. incitamentsavtal, vilket kräver särskild hantering. Ytterligare trafikförändringsförslag kan komma att presenteras av trafikförvaltningen längre fram.

Staden anser att det är positivt att Trafikförvaltningen avser att se över hela busstrafiken på Lidingö i syfte att anpassa trafikutbudet utifrån förändrat resande. I sammanhanget är det dock viktigt att inte bara ha maximerat resande per linje som

enda urvalsfaktor, även de sociala resbehoven med kollektivtrafik måste tillgodoses för dem som inte kan eller vill köra bil, inte minst skolbarn och äldre.

Linje 205

Trafikförvaltningens förslag:

Linje 205 Ropsten – Sticklinge Linjen föreslås förlängas från Ropsten till Albano och Universitetet via Norra Länken mellan kl. 7–19 vardagar. Förslaget syftar till att erbjuda en tvärförbindelse till universitetsområdet.

Lidingö stad anser att förslaget att bussarna på linje 205 förlängs från Ropsten till Albano och Universitetet via Norra Länken mellan kl. 7–19 vardagar är bra. Förlängning av linje 205 ska dock inte ses som en ersättning för att förlänga stombusslinje 6 till Lidingö.

Linje 206

Trafikförvaltningens förslag:

Linje 206 Ropsten – Larsberg Trafikeringstiden på linjen föreslås utökas till hela trafikdygnet alla dagar.

Lidingö stad ser positivt på förslaget.

Linje 221

Trafikförvaltningens förslag:

Linje 221 Ropsten – Larsberg (-Högsätra) Linjen föreslås att läggas ned i sin helhet. Linjen går parallellt med Lidingöbanan vars trafikutbud har utökats sedan 2021.

Förslaget att helt dra in busslinje 221 skulle innebära stora försämringar för flera av de mest tätbefolkade områdena på södra Lidingö; Baggeby, Bodal och Larsberg. Visserligen föreslås kompensatoriska förbättringar genom busslinje 206 när det gäller området Larsberg, men linje 221 är en viktig koppling till Ropsten för de som bor i Bodal och som har svårt att gå då det är stora höjdskillnader mellan Bodalsvägen och Bodals station.

Att hänvisa till busslinje 206 som alternativ är inte ett hållbart alternativ på grund av längre restid samt att linje 206 ofta är fullsatt under rusningstid. En nedläggning av busslinje 221 skulle innebära kraftigt försämrade möjligheter för resenärer att från hållplatserna Bodals skola, Bodals station och Baggeby torg resa till och från Lidingö centrum. Att hänvisa dessa resenärer till busslinje 238 som endast trafikeras varje halvtimme är orimligt.

Att hänvisa 221:ans bussresenärer till Lidingöbanan kan förefalla rationellt, men uppgifter om av- och påstigande utmed Lidingöbanan gällande våren 2023 visar dock att sittplatsbeläggningen i spårvagnarna i rusningstid (morgonen kl. 07.30 – 08.30) i riktning mot Ropsten är långt över 100 procent från och med Larsberg. SL:s norm för acceptabel resstandard (maximal andel stående passagerare på 30 procent) beräknas överskridas redan vid Bodal, redan vid innevarande års något

lägre antal resande. En nedläggning av busslinje 221 medför då att SL tvingar bussresenärerna från dessa upptagningsområden till ett sämre resalternativ med i stort sett garanterad ståplats till arbete och skola. Staden anser att förslaget är oacceptabelt och enbart leder till att fler väljer bort att resa kollektivt.

Övriga synpunkter

Båttlinje 80

Lidingö stad har sedan tidigare påpekat att det helt saknas kollektivtrafik mellan Lidingö och Fjärderholmarna trots att Fjärderholmarna är en stadsdel inom Lidingö stad. Staden skulle gärna se att vissa turer på båttlinje 80 även anlöpte Fjärderholmarna.

Båttlinje 83

När det gäller båttlinje 83 önskar staden att linjen också anlöper Elfviks brygga på norra Lidingö för att möjliggöra båtresor till och från de många konferensanläggningar som finns på den delen av Lidingö.

Buss

I samband med översynen av busstrafiken måste hållplatslägena för de olika busslinjerna i Ropsten ses över. Den senaste omDispositionen för cirka två år sedan är inte lyckad på så sätt att de tungt belastade Rudbodalinjerna har hamnat orimligt långt bort från tunnelbanas entré vilket innebär att avgående bussar försenas och/eller att resenärerna missar anslutningen.

Förbättrad samtrafik mellan Lidingöbussarna och Lidingöbanan

För ett antal år sedan försämrades samtrafiken mellan Lidingös bussar och Lidingöbanan på ett avgörande sätt. Tidigare fanns det möjlighet att till i stort sett varje avgång byta mellan buss och spårvagn och omvänt vid både Kottla och Baggeby, vissa tider även i Larsberg. Vid en trafikomläggning för några år sedan försvann mycket av den möjligheten samtidigt som den tidtabellsmässiga kopplingen mellan buss och spårvagn i Kottla kraftigt försämrades.

Staden vill återfå en fungerande samtrafik mellan buss och spårvagn vid Kottla hållplats genom att anslutning finns mellan varje spårvagns- och bussavgång. Om en ringlinje enligt det nedan skisserade förslaget skulle inrättas kan och bör den linjen ha samtrafik med Lidingöbanan vid Aga station.

Stomnätsbuss

Lidingö är den enda kommunen i länet som inte har någon stomnätsförbindelse med sitt kommuncentrum. Lidingö stad anser att det är aktuellt med en stomnätsbuss som trafikerar mellan Stockholms innerstad och Lidingö, och då främst öns norra delar. Att erbjuda kollektivtrafik utan byten är attraktivt och att ge den möjligheten till resenärerna ser vi som ett effektivt sätt att öka marknadsandelen för kollektivtrafiken. Lidingö stad föreslår mot bakgrund av detta en förlängning av stombusslinje 6 från Karolinska sjukhuset till Rudboda via Lidingö centrum, eller som minst, en förlängning av linjen till Lidingö centrum.

Busslinje 201

Som nämnts ovan finns ett stort behov av att förbättra bytesmöjligheten i Kottla mellan buss 201 och Lidingöbanan, vilket skulle öka kollektivtrafikens attraktivitet betydligt. Under rusningstid råder det i dag stor trängsel på linje 201 beroende på att turtätheten (utan remissförfarande) sedan några år tillbaka har utglesats från 10-minuters till 15-minuterstrafik och i slutet av rusningstiden från 10- till 20-minuterstrafik. Lidingö stad vill att Trafikförvaltningen snarast möjligt ser över hur kapaciteten kan återställas.

Trafikförvaltningen bör även utreda möjligheten att förlänga linje 201 till Gåshaga via Brevik som ett komplement till att bättre synkronisera bytet vid Kottla station. En sådan förlängning skulle kunna dras via hållplats Gåshaga strand, samma sträcka som nattbussen 291.

Idag tvingas ett stort antal resenärer till antingen byte tåg/buss vid Kottla station eller alternativt ta egen bil eller för äldre och rörelsehindrade begära färdtjänst då omstigning vid Kottla är bekymmersamt.

Ett stort antal skolelever vid Lunagymnasiet och Hersby gymnasium drabbas också av den utglesade trafiken på buss 201 och vid skoldagens start blir anslutningsbuss ofta fullsatt med följd att väntande vid senare stationer - ex Ängsklockevägen, inte kommer med.

Busslinje 204

Elfviklandet har intensiv evenemangs- och kursgårdsverksamhet med många arbetande och besökande. För att ge bättre möjlighet till arbetspendling och resor till konferensanläggningarna önskar Lidingö stad fler avgångar till Elfvik morgon och eftermiddag.

Busslinje 205

Lidingö stad föreslår också att vissa turer av linje 205 kör upp till Sticklingehöjden för att underlätta för bland annat äldre och funktionsnedsatta att nyttja linjen. Idag är det 400 meter och över 20 meters höjdskillnad mellan busshållplatsen på Kyttingevägen och centrala delarna av Sticklingehöjden.

Busslinje 233

Lidingö stad vill, om förslaget med ringlinje 238 nedan avvisas, ha tillbaka nedlagda busslinje 233. Busslinje 233 var tillsammans med 238 en av de två tvärförbindelser som fanns på Lidingö och det är därför av hög vikt att åter trafikera linje 233, men med avgångstider anpassade till skolors start- och sluttider.

Busslinje 238

Buss 238 bör omvandlas till en ny ringlinje. Staden vill på nytt understryka att vill få till stånd en bussringlinje som knyter ihop Lidingös olika stadsdelar med Lidingö centrum och med skolor och olika idrottsanläggningar på ön. Detta är viktigt inte minst för barn, ungdomar och äldre som reser inom Lidingö.

Huvuddelen av kollektivtrafiken på Lidingö utgår från Ropsten och försörjer olika delar av Lidingö med fokus på arbetsresor och resor till/från Stockholm. För att resa mellan norra och södra Lidingö blir restiden lång och det krävs idag ofta en omstigning i Lidingö Centrum eller Ropsten, vilket gör resan lång och oattraktiv.

Busslinje 238 är idag den enda tvärförbindelse som sammanbinder delar av norra och södra Lidingö sedan linje 233 lades ned. Problemet med dagens linje 238 är otillräcklig turtäthet, dålig kvällstrafik och otillräcklig möjlighet att täcka in trafikbehov till och från olika resmål.

En ny dubbelriktad ringlinje som passerar och knyter ihop centrala Lidingös stora bostadsområden föreslås få följande sträckning:

Larsbergs brygga, Aga (tåganslutning), Högsätra, Mosstorp, Hantverkshuset, Hersby gymnasium, Lidingövallen, Näset, Islinge (Dalängen), Lidingö centrum, Torsviks centrum, Heraserud, Baggeby (tåganslutning), Bodal och Larsberg till Larsbergs brygga och omvänt.

Eftersom ringlinjen skulle gå på vägar som redan idag trafikeras med tung trafik krävs endast begränsade åtgärder för att etablera busslinjen. Befintliga hållplatser kan i stor utsträckning användas. Ringlinjen skulle helt och hållet ersätta nuvarande linje 238:s sträckning. I samband med att en sådan ringlinje anordnas är kommunen villig att titta på möjligheten att förlägga busshållplatser vid Aga så nära spårvagnshållplatsen som möjligt.

Turtätheten på ringlinjen bör vara 20:e minuters i vardera riktningen för att passa ihop med intervallen på Lidingöbanan och Rudbodabussarna. Linjen behöver trafikeras både dagtid och kvällstid alla dagar för att linjen ska upplevas som ett attraktivt och pålitligt alternativ och locka nya resenärer.

Dagens situation som försvårar kollektivtrafikresor mellan öns södra och norra delar är inte önskvärd och leder till ökad biltrafik och därmed ökad miljöbelastning.

Turtätheten för buss 238 bör, om förslaget med ringlinje 238 avvisas, vara högre än en gång var 30:e minut på vardagar. Buss 238 måste också gå senare alla kvällar med en sista tur i bägge riktningar cirka klockan 23. På samma sätt som med en ringlinje bör en hållplats vid Aga/Dalén inrättas i anslutning till Lidingöbanan.

Busslinjerna 921 och 923

Närtrafikens linjer 921 och 923 är viktiga komplement för många Lidingöbor och det är viktigt att de trafikerar så många bostadsområden som möjligt. Sluthållplatserna för linjerna bör vara Lidingö stadshus, entrén från Lejonvägen, där bland annat Mötesplats centrum är en målpunkt.

Linje 923 bör trafikera bostadsområdet Dalénum med en slinga Agavägen-Radiovägen-Optikvägen. Linje 921 bör i alla sina turer trafikera Gåshaga med slingan Södra Kungsvägen-Gåshagaleden.

Det stora bostadsområdet Näset saknar fortfarande närtrafik. Lidingö stad anser att området ska trafikeras med närtrafik. Skulle en ringlinje 238 inrättas minskar dock behovet av en närtrafiklinje till Näset.

Det är värdefullt att linje 923 sommartid, när kafé på Hustegaholm är öppet, trafikerar sträckan fram till Hustegaholm på tider som är anpassade till öppettiderna där.

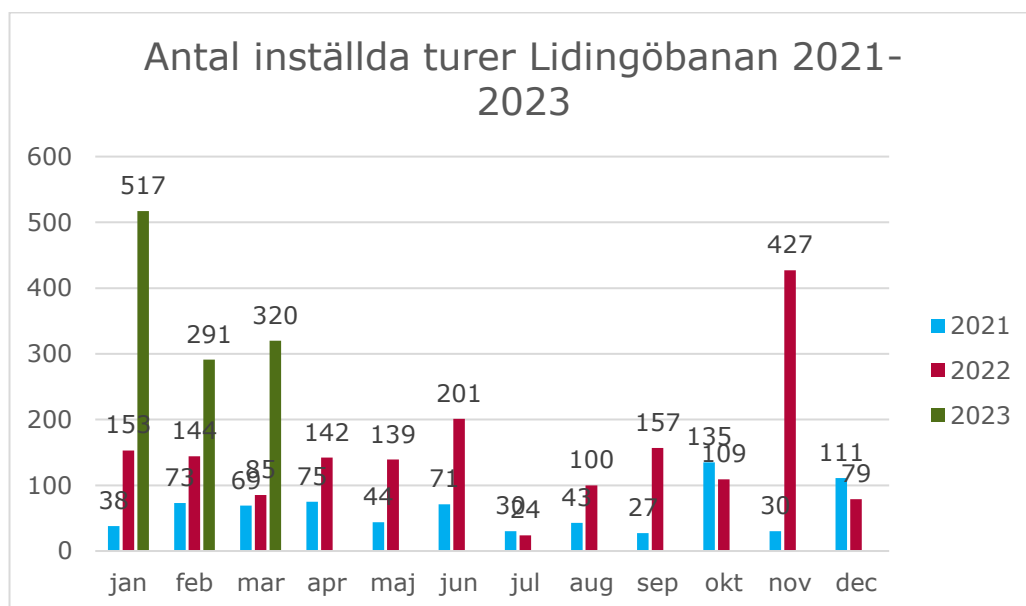
Möjligheten till att vissa turer i Närtrafiken kör så att det underlättar besök på Lidingö kyrkogård bör undersökas.

Trafikstörningar på Lidingöbanan

Under senaste året har Lidingöbanan drabbats av många störningar, i huvudsak, såvitt staden förstår, beroende på problem med de nya spårvagnarna som belagts med körförbud från tid till annan. Det har även varit problem med inställda avgångar på grund av obefintlig snöröjning, banfel, signalfel och personalbrist. Vid ett snöoväder i november 2022 stod hela banan stilla i två dygn, utan bussersättning, enligt uppgift på grund av att den spårburna snöplogen inte hade rustats inför vintersäsongen.

Enligt Trafikförvaltningens egen statistik ställdes totalt 1 760 avgångar in på Lidingöbanan under 2022. Av dessa orsakades 577 av "SL Fordon", 451 av "SL Bana/Signal", 430 av "Underhållsentreprenör", 294 av "Entreprenör" och 8 av "Yttre omständigheter".

Under 2023 har problemen eskalerat ytterligare och under perioden januari – mars 2023 har 1 128 avgångar ställts in fördelat på huvudsakligen på orsakerna "SL Fordon" (825) och "SL Bana/Signal" (234).



(Källa: SL)

De många störningarna har resulterat i att resenärernas förtroende för spårvägstrafikens pålitlighet allvarligt har rubbats, vilket är mycket olyckligt och något helt nytt för Lidingöbanan, som under många år fungerat mycket väl. Det är synnerligen angeläget att Trafikförvaltningen snabbt försöker komma till rätta med problemen så resenärernas förtroende för banan kan återupprättas.

Kollektivtrafiknod i Ropsten

Ropsten är en av de viktigaste kollektivtrafiknoderna i nordöstra Stockholm. Det är därför av största vikt att utformningen av Ropsten som kollektivtrafiknod blir optimal både på kort och lång sikt. Lidingö stad vill påminna om att det är av stor betydelse att omstigning mellan Lidingöbanan, båtar, bussar och tunnelbanan kan ske på ett så effektivt sätt som möjligt och att detta borde vara högt prioriterat bland de övriga intressen som finns på platsen.

Staden önskar att trafikförvaltningen ålägger sina entreprenörer att säkra rimliga omstigningstider mellan Lidingölinjerna och tunnelbanan i Ropsten så att även äldre och mer långsamma personer har en möjlighet att hinna med annonserad anslutning, vilket inte alltid är fallet idag.

I Ropsten finns sedan många år en så kallad samtrafiksignal som talar om för buss- och tågförare på Lidingölinjerna att ett tunnelbanetåg nyss har ankommit, eller strax ankommer till Ropsten. Det verkar inte som att trafikförvaltningens entreprenörer har instruerat sin trafikpersonal om varför denna samtrafiksignal finns och hur den ska efterlevas. Denna brist har påpekats även tidigare och behöver rättas till.

Utveckling av Lidingöbanan

Staden vill på nytt markera vikten av att löftet om sammankopplingen mellan Lidingöbanan och Spårväg City verkligen förverkligas och vidare att

trafikförvaltningen säkerställer att ett investeringsbeslut fattas och att arbetet snarast påbörjas. Ett investeringsbeslut för Spårväg Citys sammankoppling med Lidingöbanan är av stor betydelse för Lidingö och vi vill även påminna om att Lidingö upplåtit mark för spårvagnsdepån i Aga med plats för fordon med avsikt att användas på Spårväg City. Lidingö stad bygger också – i samverkan med Regionen – en dubbelspårig spårvägsbro för att klara framtida kapacitetsbehov när Lidingöbanan är sammankopplad med Spårväg City.

Staden vill även se att Trafikförvaltningen initierar en studie för hur Lidingöbanan kan dras om via Lidingö centrum så att de stora befolkningsområdena på södra Lidingö får en snabb och kapacitetsstark direktförbindelse med sitt kommuncentrum.

På kommunstyrelsens vägnar:

Daniel Källenfors (M), ordförande
Anders Paulsen (LP), vice ordförande
Gabor Sebastiani (C)
Daniel Larson (S)
Suzanne Liljegren (L)
Carl-Johan Schiller (KD)
Patrik Sandström (MP)
Jonas Lundgren (V)
Irène Borgenvik (SD)

Ida Wahlbom, sekreterare