

Handläggare
Sofia Regnell
Telefon: 0850809021

Till
Östermalms stadsdelsnämnd
2021-05-27

Remiss av Trafikförändringar i SL-trafiken 2021/2022 (T22)

Remiss från kommunstyrelsen, dnr 2021/377

Förslag till beslut

Remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande.

Sammanfattning

Kommunstyrelsen har skickat en remiss om trafikförvaltningens förslag till trafikförändringar i SL-trafiken 2021/2022 (T22) till bland annat alla stadsdelsnämnder. Kommunstyrelsen sammanställer Stockholms stads remissvar till trafikförvaltningen. Årets trafikförändringsremiss är präglad av pandemin och förändrade resandenivåer som förväntas med anledning av pandemin.

Inget av de förslag på större förändringar och störningar inför 2021/2022 som presenteras i remissen sker inom eller till- och från Östermalms stadsdelsområde. Förvaltningen vill ändå framhålla att en väl fungerande och tillgänglig kollektivtrafik är en grundläggande förutsättning i stadens arbete för ett klimatsmart Stockholm med en infrastruktur som främjar effektiva och hållbara transporter samt god framkomlighet. Enligt förvaltningen behöver kollektivtrafiken utvecklas i takt med att Stockholm växer, både strukturellt med till exempel stadsutvecklingen i Norra Djurgårdsstaden, och demografiskt med en ökande befolkning.

Förvaltning understryker vikten av att äldreperspektivet och framkomligheten för funktionsnedsatta tas i beaktande när förflyttningar- eller ombyggnation av hållplatser sker, samt när tidtabeller uppdateras. Andra viktiga aspekter avseende tillgänglighet för funktionsnedsatta är bland annat tillgänglighet vid av- och påstigning, hållplatsernas utformning och placering samt transportmedlets tillgänglighet. Även ur ett barnperspektiv är en väl fungerande kollektivtrafik med trygga och säkra anslutningar en viktig förutsättning för barns och ungas rörelsefrihet.

Bakgrund

Kommunstyrelsen har skickat en remiss om trafikförvaltningens förslag till trafikförändringar i SL-trafiken 2021/2022 (T22) till bland annat alla stadsdelsnämnder. Kommunstyrelsen sammanställer Stockholms stads remissvar till trafikförvaltningen. Kommunstyrelsen önskar yttrande senast 28 maj 2021.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av parkmiljöavdelningen norra innerstaden. Pensionärsrådet och funktionshinderrådet har haft möjlighet att lämna synpunkter på remissen men hade ingen erinran.

Ärendet

Remissen innefattar en bruttolista med förslag på trafikförändringar inför tidtabellsskifte i december 2021 (T22). Bruttolistan innehåller förslag avseende bland annat linjesträckningar, turtäthet och trafikeringsstid. Den har tagits fram i samarbete med trafikutövarna och bygger bland annat på kommunala bebyggelseplaner, resandestatistik samt input från kommunerna inom ramen för trafikförvaltningens kommundialog. Ytterligare utredning av förslagen kommer att göras innan beslut om eventuellt genomförande tas. Med hänsyn till regionens ekonomiska ramar kommer inte alla förslag att kunna genomföras.

Årets trafikförändringsremiss är präglad av spridningen av Covid-19 och de förändrade resandenivåer som förväntas med anledning av pandemin. För 2021 har trafikförvaltningen som målsättning att upprätthålla full trafik och planerar för att på sikt, när restriktionerna hävts, få tillbaka resenärerna till kollektivtrafiken. På än längre sikt väntas Stockholms befolkning fortfarande att växa med omkring 50 procent de kommande 30 åren och för att klara ett robust transportsystem behöver trafikförvaltningen fortsatt arbeta med att öka kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna.

Det färre antalet resenärer har kraftigt påverkat trafikförvaltningens ekonomi. Under 2020 har trafikförvaltningen haft uteblivna intäkter om 4 miljarder kronor. Även 2021 förväntas innebära betydligt lägre intäkter jämfört med prognos före pandemin. Till viss del kompenseras de förlorade intäkterna åren 2020 – 2021 genom statligt stöd. I dagsläget finns inga statliga stöd avsatta för kollektivtrafiken för 2022. Trafikförvaltningen arbetar nu med att

identifiera åtgärder som ska möta resenärernas förändrade resandebehov och beteende efter pandemin.

Förslag på trafikförändringar

Nedan följer ett urval av de förslag på förändringar och störningar som presenteras i remissen. Urvalet nedan har förvaltningen gjort med huvudfokus på Stockholms innerstad, men även några andra övergripande förändringar har tagits med. I remissen finns fullständig beskrivning av samtliga föreslagna förändringar samt spårarbeten. I remissen finns även trafikförvaltningens inriktning för pendel- och regionalstågstrafiken för T23 och framåt då planeringshorisonten för spårtrafiken är längre än för övrig trafik.

Tunnelbana

Inom ramen för den årliga genomlysningen av tunnelbanetraffiken ser trafikförvaltningen över eventuella behov av justeringar med utgångspunkt i resenärsunderlaget. Inför T22 fortsätter arbetet med att anpassa kvällstrafiken till nya fordon på röd linje.

Reducera trafikering med insatståg mellan stomtraffiken (Grön och röd linje)

Trafikförvaltningen ser över att korta linjestreckningen eller dra in insatstågen i mellan-, kvälls- och helgtraffiken. Förslaget ger en något reducerad turtäthet på sträckan Odenplan – Alvik och Liljeholmen – Mörby Centrum.

Tvärbanan (spårväg)

Partiell förlängning av Kistagrenen till Bromma flygplats planeras till våren 2021. Trafikförvaltningen verkar för att förtäta trafiken till rak 6-minutertrafik men det är för närvarande inte tillåtet pga. nuvarande säkerhetsrestriktioner.

Spårväg City (spårväg)

Inga förändringar är planerade för 2022.

Pendeltåg

I stort sätt innebär tågplan T22 motsvarande trafik som gällande tågplan (T21). Osäkerheten kring vilka resandemängder som trafikåret kommer möta kan komma att hanteras genom att anpassa tåglängder till det behov som visar sig råda under tågplanen. Justeringar kopplade till sådan anpassning kan ge smärre påverkan på vissa tider i tidtabellen. Trafikförvaltningen skickar tåglängesansökan till Trafikverket i april.

Trafikverket har tillsammans med trafikförvaltningen och övriga berörda parter genomfört en åtgärdsvalsstudie för

pendeltågssystemet. Utgångspunkten har varit en prognos om ökat resande som inte kunnat ta hänsyn till eventuella långtidseffekter av pandemin. Eftersom trafikutvecklingen drivs av resandet finns det relativt stora osäkerheter i hur den framtida trafikutvecklingen ter sig. Se remissen för mer information.

Sjötrafik

Linje 80 Ropsten – Tranholmen – Storholmen

Sticklinge brygga trafikeras inte vintertid av tillgänglighets- och säkerhetsskäl i avvaktan på ombyggnation.

Trafikförvaltningen överväger indragen trafik till Frösviks brygga på grund av säkerhetsskäl med hänvisning till bryggans aktuella skick. Linjen övervägs att få sista kvällsturen i båda riktningar indragen på grund av lågt resande.

Linje 82 Djurgårdsfärjan

Linjen är under upphandling, nytt trafikavtal väntas från våren 2022.

Linje 89 Klara Mälarstrand – Ekerö

Under isfria perioder på vintertidtabellen övervägs samma trafikutbud som under höstens och vårens Normaltidtabell, d.v.s. trafik med två fartyg istället för ett under perioden mitten december till vartidtabellens start i mitten av april.

Trafikförvaltningen undersöker möjligheten att anlöpa Gamla Stan med linje 89 för att ge resenärer närmare koppling till tunnelbanenätet i Stockholm. Kvällstrafiken efter kl. 19:30 på linjen övervägs att dras in, resenärer hänvisas till alternativa resvägar.

Busstrafik

Paketlösning

Linje 71 Slussen – Jarlaberg

Linje 403 Slussen – Hästhagen

Linje 465 Nacka strand – Fisksätra stn – Nacka strand

Syftet med förslaget är att minska trafiken på sträckor och i områden som kommer drabbas av många vägarbeten och därmed får sämre framkomlighet. Förslaget frigör även utrymme i Slussen vilket innebär att det går att köra annan trafik dit, något som inte är möjligt idag på grund av kapacitetsproblem i terminalen.

Linje 71 är ofta drabbad av förseningar och omläggningar och under kommande år behöver trafiken underlättas i området vid Nacka

Forum och på Järlaleden. Linje 71 har ett lågt resande i relation till linjens höga turtäthet. Därför föreslås att linje 71 och linje 403 slås samman till en ny linje. Den nya linjen föreslås fortsatt heta linje 71 och avgå från Slussen övre med linjesträckning Glasbruksgatan – Östervägen. På så sätt bibehålls trafikeringen på sträckan Glasbruksgatan – Sickla allé samt till Hästhagen. Dessutom frigör detta utrymme i Slussens nedre terminal genom att linje 403 tas bort därifrån vilket medför att annan trafik till/från Slussens nedre terminal kan utökas.

På sträckan Slussen – Sickla udde föreslås 10- till 15-minuterstrafik i högtrafik, övrig tid 30-minuterstrafik. Trafikeringstiden på veckodagar föreslås bli ca kl. 06:00 – 23:00, helger ca kl. 07:00 – 23:00. Till Hästhagen föreslås 30-minuterstrafik på veckodagar ca kl. 06:00 – 21:00 och på helger ca kl. 10:00 – 18:00.

Sträckan Sickla allé – Nacka Forum får med förslaget lägre turtäthet. Sträckan trafikförsörjs dock även fortsättningsvis av linje 821 och 840 samt att det finns annan kollektivtrafik inom gångavstånd. Sträckan Forum Nacka – Jarlaberg får högre turtäthet men något kortare trafikeringstider då linjen på denna sträcka föreslås ersättas av linje 465 genom en förlängning av denna från Nacka strand till Jarlaberg.

Linje 405 Hornsberg – Ektorps C

Linjen 405 föreslås förlängas till Nacka sjukhus i östra änden på linjen. I den västra änden föreslås linjen kortas av till Fridhemsplan istället för som idag Moa Martinssons torg. Linjen föreslås även få ett justerat utbud i morgonens högtrafik från dagens 7-minuterstrafik till 9-10-minuterstrafik samt från 10 till 12-minuterstrafik i högtrafik på eftermiddagen. Övrig tid körs linjen med 30-minuterstrafik.

Paketlösning

Linje 423 Medborgarplatsen – Gustavsbergs Lugnet

Linje 422 Slussen – Gustavsbergs Lugnet

Linje 425 Slussen – Gustavsbergs Lugnet

Detta paket förutsätter föreslagna paket avseende linjerna 71, 403 och 465.

För att bättre trafikförsörja Farsta slott, Gustavsbergs hamn, Munkmora och Lugnet med en bytesfri motorvägsförbindelse till och från Stockholm föreslås en omfördelning av resurser från linje 422 och 425 till linje 423 så att linje 423 kan trafikeras dubbelriktat vardagar ca kl. 06:00 – 21:00 och helger 10:00 – 18:00, istället för

som idag i rusningsriktningen under rusningen på vardagar. Linjen föreslås även trafikera Slussenterminalen i stället för som idag till Medborgarplatsen. Detta eftersom infrastrukturen kring Medborgarplatsen inte medger dubbelriktad trafik. Då linje 423 enligt förslaget får ett ökat utbud kan linje 422 kortas av till Gustavsberg C istället för att gå till Lugnet under de tider linje 423 trafikeras.

Även linje 425 kan då få ett minskat utbud så den bara trafikeras i högtrafikens rusnings-riktning. På morgonen oförändrad turtäthet, på eftermiddagen körs 20-minuterstrafik sam-ordnat med linje 423, så att det blir 10-minuterstrafik Slussen – Gustavsberg Lugnet. Att föra över heldagstrafikeringen från linje 425 till 423 ger en bättre yttäckning och en bättre trafiklösning i Gustavsbergsområdet i stort.

Linje 484 Sickla udde – Mölnvik

Linje 484 övervägs läggas ned då linjen inte haft den positiva utveckling som Trafikförvaltningen hoppades på vid införandet.

Linje 540 Tensta C – Universitetet

Linjens nattavgångar föreslås dras in på sträckan Ulriksdals station – Universitetet.

Paketlösning

Linje 802 Gullmarsplan-Tyresö C

Linje 873 Gullmarsplan-Nyfors

Linje 875 Gullmarsplan-Tyresö kyrka

Linje 812C Stockholm C-Tyresö C

Linje 813C Stockholm C -Nyfors

Linje 815C Stockholm C -Tyresö kyrka

Förslaget ger fler direktresor från och till centrala Stockholm och frigör utrymme i Gullmarsplansterminalen vilket innebär att det går att köra annan trafik dit.

Linjerna 812C, 813C samt 815C övervägs att börja trafikeras även mellan morgon- och efter-middagsrusningen. Linjerna föreslås trafikera med 30 minuters turtäthet i båda riktningar. I samband med detta föreslås linjerna 802, 873 samt 875 glesas ut något under dessa tider. Dessa tre linjer övervägs att trafikeras med 20-minuters trafik mot dagens 15-minuters trafik.

Paketlösning

Linje 670 Stockholm (Tekniska högskolan) - Vaxholm
(Söderhamnsplan)

Linje 670X Stockholm (Tekniska högskolan) - Vaxholm (Söderhamnsplan)

Linje 670 föreslås trafikera nya Arninge station för bytesmöjligheter till Roslagsbanan och övriga busslinjer som trafikerar stationen, exempelvis mot Kista och Norrtälje. Avgångarna 00.14 från Vaxholm samt 01.10 från Tekniska högskolan föreslås dras in natt mot måndag-fredag. Stoppet vid Arninge station innebär något längre resandetid för genomgående resor till/från Stockholm vilket avses kompenseras med ny linje, 670X, som endast trafikerar i rusningen och inte trafikerar Arninge station.

Synpunkter och förslag

Förvaltningen är positiv till att trafikförvaltningen genom denna remiss visar förslagen till kollektivtrafikförändringar som planeras att genomföras under 2021/2022. Inget av förslagen på större förändringar och störningar inför 2021/2022 sker inom eller till – och från Östermalms stadsdelsområde.

Förvaltningen vill framhålla att en väl fungerande och tillgänglig kollektivtrafik är en grundläggande förutsättning i stadens arbete för ett klimatsmart Stockholm med en infrastruktur som främjar effektiva och hållbara transporter samt god framkomlighet.

Den äldre befolkningen inom Östermalm stadsdelsområde ökar. Enligt Stockholms stads strategi för äldrevänlig stad är möjligheten att ta sig fram samt tillgängliga och prisvärda allmänna kommunikationsmedel, en förutsättning för att äldre invånare ska kunna delta fullt ut i samhället. Förvaltning understryker vikten av att äldreperspektivet och framkomligheten för funktionsnedsatta tas i beaktan när förflyttningar- eller ombyggnation av hållplatser sker, samt när tidtabeller uppdateras. Det är exempelvis viktigt att sittplatser görs tillgängliga på hållplatser som flyttats tillfälligt. Andra viktiga aspekter avseende tillgänglighet för funktionsnedsatta är bland annat tillgänglighet vid av- och påstigning, hållplatsernas utformning och placering samt transportmedlets tillgänglighet.

Även ur ett barnperspektiv är en väl fungerande kollektivtrafik med trygga och säkra anslutningar en viktig förutsättning för barns och ungas rörelsefrihet. Enligt förvaltningen är det viktigt att förbättra möjligheterna att kombinera resor med kollektivtrafik och cykel. Förvaltningen vill betona vikten av att trafikförvaltningen kontinuerligt kommunicerar med allmänheten om de trafikförändringar som planeras.

Förvaltningen har fått in många synpunkter på den nya dragningen av buss 55 mellan Tanto och Hjorthagen som presenterades i remissen Trafikförändringar i SL-trafiken 2020/2021, och som Östermalms stadsdelsnämnd lämnade synpunkter på i april 2020.

Förvaltningen har förståelse för de synpunkter som kommit in. Många av dessa framhåller att kopplingen med buss 55 mot city och Södermalm blivit sämre med den nya linjedragningen.

Då det är Region Stockholm som ansvarar för kollektivtrafiken i länet har inte Östermalms stadsdelsnämnd rådighet i frågan. Förvaltningen har dock varit i kontakt med regionen kring de inkomna synpunkterna. Den nya dragningen av buss 55 är en del av en paketslösning som också innebär att buss 54 har förlängts från Rindögatan och kör därifrån samma väg som buss 55. Detta innebär att ytterligare kopplingar från Hjorthagen till andra delar av Östermalm blir möjliga, vilka inte fanns tidigare. Från Hjorthagen finns också buss 6 och buss 75 mot övriga Östermalm och City med möjlighet till anslutning till tunnelbanan. Regionen har i dagsläget ingen plan på att lägga tillbaka buss 55 till sin tidigare sträckning, men ser löpande över vilka behov som finns och vilka möjligheter som finns för att skruva på tidtabeller och linjesträckningar.

Kerstin Andersson
Stadsdelsdirektör

Therese Rosen
Avdelningschef

Bilagor

1. Trafikförändringar i SL-trafiken 2021/2022 (T22)

Attesterat av

Detta dokument har godkänts digitalt av följande personer:

Namn	Datum
Kerstin Andersson, Stadsdelsdirektör	2021-05-11
Therese Rosen, Avdelningschef	2021-05-11