

DATUM
2019-03-28DNR
TFN/2019:37**Yttrande**Trafikförvaltningen
Stockholms läns landsting
registrator.tf@sll.se**Yttrande över remiss om förändringar i SL-trafiken och
Waxholmsbolagets trafik 2019/2020 (T20)****Sammanfattning av ärendet**

Trafikförvaltningen i Stockholms läns landsting, har skickat ut förslag till trafikförändringar i kollektivtrafiken på remiss. Trafikförvaltningen föreslår ändringar i linje 233, 80, 206, 221, 238, 921 samt 923. Sammantaget ser Lidingö stad dessa förslag, utom gällande linje 233, som förbättringar i kollektivtrafiken och ställer sig därmed positiva till ändringarna. Staden vill dock protestera mot nedläggningen av linje 233 och ser att den fortsatt ska finnas kvar med en högre turtäthet och en mer attraktiv tidtabell än idag.

Synpunkter på föreslagna trafikförändringar***Linje 233***

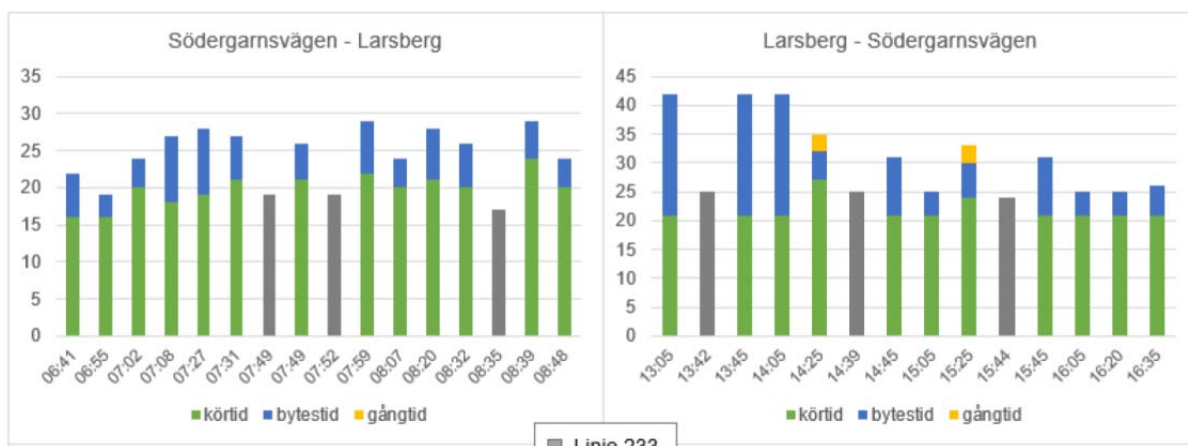
Lidingö stad motsätter sig nedläggningen av linje 233. Istället förespråkas att linjen ska finnas kvar och bör ha ett bättre utbud och en mer attraktiv tidtabell än i dag, för att locka flera att åka kollektivt inom Lidingö. Att bibehålla busslinje 233 har den högsta prioriteten av alla åtgärder, anser samtliga politiska partier på Lidingö.

Staden konstaterar att Keolis och trafikförvaltningen tidigare hävdade att 233:an är en ineffektiv linje då det är för få resenärer. Staden anser att anledningen till att linje 233 har färre resenärer är att linjen fick ett reducerat utbud och en oattraktiv tidtabell sedan år 2015.

I trafikförändringsremissen T 20 skrivs att ”i samband med nedläggning av linje 233 ses möjligheten att underlätta byte och passning mellan befintliga linjer vid Lidingö centrum över.” Lidingö stad påstår att den upplevda restiden för olika resalternativ kan avgöra hur resmönstret förändras när möjligheterna att åka kollektivt förändras. Utifrån Keolis egen analys (figur 1), visar det sig att en resa mellan Södergarnsvägen och Larsberg med linje 233 oftast ger den kortaste restiden. Att resa med andra linjer med byte vid exempelvis Lidingö centrum är ett alternativ, men att göra ett byte ger en längre

POSTADRESS	BESÖKSADRESS	TELEFON	E-POST
Lidingö stad	Stockholmsvägen	08-731 30 00 vx	lidingo.stad@lidingo.se
	50	FAX	INTERNET
181 82 Lidingö		08-731 46 74	www.lidingo.se

upplevd restid i jämförelse med att åka samma linje hela resan. Vanligtvis i trafikanalys (ASEK 6.1) ges bytestid och väntetid ett värde som är 2,5 gånger högre än för vanlig åktid. Då det blir en kraftig försämring för de personer som tidigare tar linje 233.



Figur 1. En resa i nord-sydlig riktning som inkluderar ett byte eller längre gångavstånd: linje 233 (grå staplar). Restid för övriga staplar visas i grön färg, bytestid i blå färg och gångtid i gul färg.

Källa: PM-Tvårförbindelse på Lidingö (2019)

Ett exempel nedan redovisar hur Lidingö stad anser att Trafikförvaltningen bör genomföra analysen:

Exempel - Södergarnsvägen - Larsberg				
linje	restid (minuter)	Väntetid	viktad väntetid x 2,5 (Asek)	Summa
233	19	0	0	19
resa med byte	26	6	14	40
Differens (minuter)				-21

Analysen behöver även kompletteras med antal resande och var de antas stiga på och av, för att sedan jämföra alternativen med antal resande och hur mycket restiden försämras. Med väsentligt ökat upplevd restid minskar efterfrågan ytterligare, vilket är oacceptabelt. Trafikförvaltningen har redan försämrat trafikantupplevelsen väsentligt genom den försämrade turtätheten, vilket även detta kan värderas och kvantifieras genom gängse trafikanalysmetoder. Att resandet har minskat på denna linje menar Lidingö stad är en logisk följd av den försämrade turtätheten.

Staden efterfrågar därför inblick i resandetiden mellan Rudboda och Larsberg i både hög- och lågtrafik i syfte att jämföra resandetiden med alternativa resvägar, inklusive tid för byten och väntan vid byten enligt praxis gällande beräkning av restid. Staden anser också att en helhetsbild av vilka möjligheter till passning av byten och eventuella följdkonsekvenser sådana passningar får för andra linjer och byten som behövs.

Sammantaget anser Lidingö stad att restidsanalyserna som sammanställts är för ofullständiga för att kunna dra några riktiga slutsatser. Dock noteras utifrån det material som finns, att det blir en väsentlig försämring i restid vad gäller tvärförbindelse för buss. Det ska även tilläggas i detta att själva restidsosäkerheten, på grund av varierande restider över dygnet, i sig bidrar till minskad attraktivitet (ASEK 6.1, 2018).

Linje 233 är den enda tvärförbindelse som binder ihop de nordöstra delarna av kommunen med de södra delarna, en sträckning som annars saknar alternativa resvägar med rimliga restider. Utmed 233:ans sträckning finns tio skolor, därtill finns Lidingöwallen med fotbollsplan, friidrotts-, tennis- och ishall, Gångsätra simhall, konstgräsplan, ICA och Willys butiker, MAX, Högsätra omsorgslokaler, Högsätra idrottsområde och vårdcentralen. Snart kommer även Christinaskolan öppna för gymnasium i gamla Gångsätraskolans lokaler vilket kommer öka efterfrågan på en bussförbindelse ytterligare. Denna tvärförbindelse är särskilt viktig för barn, äldre, folk med funktionshinder samt folk som inte har tillgång till bil. Med utgångspunkt från att målsättningen är ett ökat hållbart resande, särskilt social hållbarhet, anser Lidingö stad att linje 233 inte ska läggas ned.

Staden anser att om målet i RUFS 2050 för transportsektorn som Region Stockholm redan har satt upp ska uppnås, måste alla åtgärder analyseras utifrån en helhetssyn som ser till både effektivitet och rättvisa. För att Stockholmsregionen ska kunna uppnå att minst 70 procent av alla resor inom länet ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik enligt RUFS 2050, tycker Lidingö stad att i ett större perspektiv ska trafikförvaltningen öka möjligheterna att resa med kollektivtrafik för dem som redan idag har få alternativ till att ta bilen. Att lägga ner tvärförbindelsen 233 riskerar att omöjliggöra omställning till ekologiskt och socialt hållbara transportslag.

Linje 233 – sammanfattning

Sammanfattningsvis är Lidingö stad mycket kritiska till förslaget att dra in linje 233. Staden anser att analyserna visar på tydliga brister där branschpraxis frångåtts och viktiga data inte synliggjorts. Lidingö stad anser att befintligt material inte kan anses utgöra ett tillräckligt underlag för beslut.

Lidingö stad ser även mycket kritiskt på att Trafikförvaltningen i sitt förslag inte bara föreslår att lägga ned linje 233, utan även väljer att gå fram med ett förslag där man frångår avtalet med trafikutövaren om att Linje 233 ska ersättas med en ny linje 283. Argumentet att dessa bussar kan användas på sträckor med större antal resenärer anses vara missriktat. Lidingö har de senaste åren blivit missgynnade vad gäller trafikutbud, vilket lett till att ökad trängsel uppstått (se stycke om sittplatsbeläggning nedan). Att andra resenärskategorier med speciella behov ska stå tillbaka för att trafikutövaren ska effektivisera sin nytta är orimligt.

Linje 80

Lidingö stad ser positivt på den nya linjedragningen med en utökad turtäthet mot tidigare. För att uppfylla SL:s krav och möjliggöra trafik under vintertid måste bryggan för vattenlinjetrafik i Sticklingeområdet byggas om. Ombyggnation kan komma att kräva stora investeringar och minst två års tid för genomförandet av hela byggprocessen. Lidingö stad arbetar vidare med detta i samarbete med Trafikförvaltningen.

Lidingö stad ser gärna att ett samarbete kan ske med stadens lärande- och kulturförvaltning för att optimera nyttan för denna linje. Det är viktigt att vattentrafik och busstrafiklinje 205 ska synkroniseras på ett bättre sätt för att möjliggöra bättre anslutningar för skolbarn till Lidingö via befintliga bryggor på Lidingö.

Linje 206 Ropsten – Gångsätra Gård

Lidingö stad ser positivt på den nya linjesträckningen till Larsberg istället för Gångsätra Gård, vilket kan komma att medföra ett ökat passagerarunderlag. Staden vill dock påpeka att turtätheten bör ökas från dagens halvtimmetrafik under rusningstid till 15-minuterstrafik. Dygnet sista tur med avgångstid vid kl. 21 bör senareläggas.

Linje 221 Ropsten– Högsätra

Lidingö stad ser positivt på att förkorta linjen till Larsberg istället för Högsätra under de tider som linje 206 föreslås trafikera Larsberg. Staden vill dock poängtera att det är av stor vikt att linje 221 ska behålla sin 10-minuterstrafik under rusningstid enligt tidigare överenskommelse mellan trafikförvaltningen och Keolis. Högsätra är både en viktig målpunkt på Lidingö och har många boenden vilket medför att det är viktigt att den kan trafikeras med tät trafik över hela dagen.

Linje 238 Näset – Högsätra

Lidingö stad ser positivt på den nya linjesträckningen vilket ökar upptagningsområdet för linjen i nord-sydgående linjesträckning. Men staden vill påpeka att turtäthet bör ökas från halvtimmetrafik till 15-minuterstrafik under rusningstid samt att tidtabellen ska synkroniseras med andra busslinjer, samt med båtlinje 80 för att underlätta anslutningar för både skolbarn och arbetspendlare. Dygnet sista tur med avgångstid vid kl. 21 bör senareläggas.

Linje 921 Seniorboendet Tor – Käppala

Staden ser positivt på dragningen av linje 921 via Lerbovägen istället för Södra Kungsvägen då det ger ökad tillgänglighet till kollektivtrafiken för Willys butik samt ett större upptagningsområde av kollektivtrafikresenärer.

Linje 923 Högsätra – Seniorboendet Tor

Staden ser positivt på denna förändring, vilket förbättrar tillgängligheten till Dalénumområdet samt förbättrar tvärförbindelse med övrig kollektivtrafik. Lidingö stad vill påminna om vikten av att denna linje trafikerar vid Lidingö stadshus, där en mötesplats för äldre nu tillskapas.

Tunnelbana linje 13

Lidingö stad noterar att Trafikförvaltningen införskaffat nya tunnelbanevagnar vilket motsvarar 46 nya tåg. Lidingö ser att hälften av dessa bör användas för att även stärka upp linje 13 till Ropsten, och inte endast till linje 14 mot Mörby Centrum, eftersom båda grenarna i stort sett har samma resandeunderlag (linje 13 har 10 % fler påstigande än linje 14).

Lidingöbanan

Lidingö stad och trafikförvaltningen har tidigare kommit överens om att två nya vagnar ska köpas in och sättas i drift under 2020. Detta bör kunna ske under nästa år enligt avtalet med Lidingö stad. Lidingö stad vill även här anmärka på den höga trängsel som uppstår vilket försämrar trafikantupplevelsen. Här ligger sittplatsbeläggningen bland de högsta i länet vad gäller lokalbanor. I maxtimme är siffran 85 % på Lidingöbanan vilket är att jämföra med medelvärdet för de övriga sju lokalbanorna, som ligger på drygt 40 %. Sittplatsbeläggningen sett över dygnet är högst av samtliga i länet, på 60 %, vilket är mer än dubbelt så högt jämfört med ett medeltal på 26 % för de övriga sju.

Här ser Lidingö stad att vagnkapaciteten samt turtätheten behöver öka för att kunna jämföras med kollektivtrafikutbud som finns i andra delar av länet.

Övriga synpunkter

Linje 201

Som tidigare nämnts finns ett stort behov av att förbättra bytesmöjligheten i Kottla mellan 201 och Lidingöbanan, vilket skulle öka kollektivtrafikens attraktivitet betydligt. Under rusningstid finns det i dag stor trängsel på linjen, och Lidingö stad ser gärna att trafikförvaltningen ser över hur kapaciteten kan öka, antingen genom ökad turtäthet eller ökad kapacitet på bussarna.

Trafikförvaltningen bör även utreda möjligheten att förlänga 201 till Gåshaga (alternativt till Brevik) som ett komplement till att bättre synkronisera bytet vid Kottla station.

Spår city

En sammankoppling av Lidingöbanan med en utbyggd Spår city skulle utgöra en väsentlig förbättring för Lidingöborna genom förbättrade restider till centrala Stockholm samt ökad närhet till Norra Djurgårdsstaden. En sammankoppling medför även externa positiva effekter genom att trafiksystemet blir mer robust då Ropsten och

röd tunnelbanelinje avlastas betydligt. Investeringen i de nya spårvagnshallarna vid AGA skulle även komma till full nytta om Spår city blir verklighet.

Lidingöbanan via Lidingö centrum

Lidingö stad önskar att tillsammans med Trafikförvaltningen arbeta fram en konsekvensanalys för en framtida spårdragning av Lidingöbanan genom Lidingö Centrum.

Kollektivtrafiknod i Ropsten.

Lidingö stad påbörjade under hösten 2018 byggandet av Lilla Lidingöbron. Det finns ännu inga acceptabla lösningar för hur den nya bron med dubbelspår ska angöra på ett effektivt sätt i Ropsten. Ropsten är en av de viktigaste trafiknoderna i nordöstra Stockholm. Det är därav av största vikt att utformningen blir optimal både på kort och lång sikt. Lidingö stad vill påpeka att det är av stor betydelse att omstigning från både Lidingöbanan och bussar till tunnelbanan sker på ett så effektivt sätt som möjligt och att detta torde vara överordnat andra intressen som finns på platsen.

Incitamentavtal

Lidingö stad anser att trafikutbudet på Lidingö generellt sett försämrats och uppfyller inte efterfrågan Lidingöborna har på ett effektivt och tillgängligt kollektivtrafiksysteem.

Ett bakomliggande skäl är det så kallade incitamentsavtal som trafikförvaltningen har med trafikutövaren i Lidingö samt Stockholm city. Avtalet innebär ett incitament att maximera entreprenörens intäkter genom fler påstigningar, t ex genom fler byten och färre direktlinjer. Det oacceptabla förslaget om nedläggning av busslinje 233 är ett flagrant exempel på detta.

Incitamentsavtalet ser staden som ett sätt för Region Stockholm, trafikförvaltningen, att avsäga sig ett ansvar som skattebetalarna förväntar sig att Regionen tar. Lidingö stad efterfrågar att Region Stockholm tar ett större ansvar över att erbjuda ett hållbart trafiksystem, där inte minst sociala aspekter tas om hand.

En privat entreprenör kan inte förväntas ta ansvar för att erbjuda kollektivtrafik till de grupper som mest behöver det, det vill säga barn, ungdomar och äldre samt personer med olika typer av funktionsnedsättningar. Dessa grupper kan ha andra behov än den stora massan vilket kan försvåra möjligheterna att driva denna trafik till en låg kostnad.

Vi finner det märkligt att privata vinstdrivande företag ska få råda över hur de skattepengar som Lidingöborna betalar i landstingsskatt ska användas för kollektivtrafiken på Lidingö. Det bör vara en fråga mellan regionens och kommunens politiker och tjänstemän. Med de så kallade incitamentsavtalen upplever vi att trafikförvaltningen avhänder sig kontrollen över trafiken i alltför stor omfattning, och det är, menar vi, inte till gagn för Lidingös skattebetalare.

Detta betyder att vi för Lidingös del på sikt skulle vilja se en helt annorlunda incitamentsstruktur som premierar gena och snabba linjer med färre byten och kortare vänte- och bytestider. Nuvarande lösning, så kallat incitamentavtal, upplever vi inte handlar om incitament för nöjda resenärer utan snarare om incitament för nöjda SL-entreprenörer, och det tycker Lidingö stad inte kan få vara målet.

Sittplatsbeläggning i maxtimme

Lidingö stad anser att utbyggandet av busstrafiken på Lidingö har blivit missgynnat jämfört med andra jämförbara kommuner under senaste åren. Detta framgår av siffror utifrån 'Fakta om länet och SL' (2013 och 2016):

Andel sittplatser som är utnyttjade en vintervardag per avtalsområde under rusningstid (7:30 -8:30) år 2013 för Lidingö busstrafik är 55 %, i de jämförbara kommunerna Tyresö, Vallentuna och Ekerö som har 50%, 30 % och 35 %.

Andel sittplatser som är utnyttjade en vintervardag per avtalsområde under rusningstid (7:30 -8:30) år 2016 för Lidingö busstrafik är 65 %, i de jämförbara kommunerna Tyresö, Vallentuna och Ekerö som har 50 %, 30 % och 40 %.

Antalet påstigande per invånare under morgonens tre mest belastade timmar (kl 06-09) har ökat med 30 % på Lidingö mellan åren 2003 och 2016. Detta är betydligt mer än för de jämförbara kommunerna Tyresö och Ekerö (+23 %).

För att förbättra resenärmiljön och attrahera flera att åka kollektivtrafik, anser Lidingö stad därför att Lidingö bör ges ett stort tillskott i utbudet av busstrafik i rusningstrafik. I dagsläget ligger dessa siffror sämst i hela länet, till och med sämre än i Stockholms innerstad vilket tyder på att Lidingö har missgynnats märkbart.

Buss mellan Lidingö centrum – Ropsten

Med hänsyn till den stora trängsel som uppkommer på de mer centrala delarna av Lidingö, anser staden att en skyttelbuss mellan Lidingö Centrum och Ropsten bör inrättas. Trafikförvaltningen bör även överväga alternativet att förlänga linje 6 för att fylla denna funktion, förutsatt att uppställningsplats vid ställtid kan klaras på Lidingö. Lidingö är även fortsatt intresserad av en stombusslinje vidare mot Rudboda.

Carl-Johan Schiller (KD), ordförande TFN
Peder Hagen (M), vice ordförande TFN
Göran Tegnér (L)
Hans Grundell (LP)
Kenneth Larsson (S)
Fredrik Wesslund (C)
Anna Odén (MP)
Olaf Koort (V)

Anita Karlsson
Nämndsekreterare