

**Yttrande**

2024-05-02

LS 2024/879

Region Stockholm

Trafikförvaltningen

## Yttrande över remiss inför trafikförändringar i SL- och WÅAB-trafiken 2024/2025 (T25)

### Sammanfattning av ärendet

Trafikförvaltningen har på remiss sänt förslag på trafikförändringar inför tidtabellskiftet i december 2024 (T25). Lidingö stad noterar att förslaget inte medför några förändringar av kollektivtrafikutbudet för Lidingö, därigenom saknas konkreta förslag att ta ställning till. Lidingö stad vill ändå framhålla de synpunkter som lämnades vid föregående trafikförslagsremiss (T24) med aviserade nedskärningar av busstrafiken på Lidingö. Därutöver översänds, likt i yttrandet för T24, ett mindre antal tillkommande synpunkter och önskemål.

### Lidingö stads kommentarer

Trafikförvaltningen har på remiss sänt förslag på trafikförändringar inför tidtabellskiftet i december 2024 (T25).

Lidingö stad noterar att trafikförändringsremissen inte innehåller några justeringar av kollektivtrafikutbudet som direkt berör Lidingö. Det är angeläget att kollektivtrafikutbudet på Lidingö inte försämras ytterligare efter tidigare aviserade neddragningar av kollektivtrafikutbudet på Lidingö inför 2023/2024. Lidingö är fortsatt kritisk till aviserade neddragningar men ser det som positivt att trafikförvaltningen beaktat stadens synpunkter avseende linje 206, där linjens turtäthet behållits.

Staden ser negativt på att övrig kritik som framfördes i föregående trafikförändringsremiss (T24) inte har hörtsammats av regionen. Nedläggningen av linje 221, den minskade turtätheten på linje 203 och 225 samt det sammantaget avsevärt försämrade utbudet av busstrafik från Ropsten mot innerstaden (linje 75, 76 och 6) är fortsatt oacceptabla försämringar av Lidingöbornas möjlighet till kollektivt resande.

### Tunnelbana

*Trafikförvaltningens förslag:*

*Inga trafikförändringar är planerade.*

Staden ser det som nödvändigt att inga ytterligare försämringar sker i turtätheten på linje 13 med ändstation Ropsten. Staden vidhåller fortsatt kritik mot tidigare reducering i turtäthet i mellan- och kvällstidstrafik.

### Lidingöbanan

*Trafikförvaltningens förslag:*

*Inga trafikförändringar är planerade.*

Staden ser det som angeläget att inga försämringar föreslås när det gäller trafiken på Lidingöbanan. Vi noterar också med stor tillfredsställelse att resandet på Lidingöbanan numera nästan till 100 % har återhämtat sig efter nedgången under pandemin. I december 2019, före pandemin, låg antalet dagliga påstigande på Lidingöbanan på 15 100 personer enligt SL:s statistik. Under den värsta pandemiperioden 2020 minskade antalet dagliga påstigande till ett snitt mellan 7 000 och 9 000 och med ett sämsta värde på 4 200 i april 2020. I december 2023 var antalet dagliga påstigande uppe i 14 300, trots de extra besvär som ersättningstrafiken med buss mellan Baggeby och Ropsten medför och trots att busslinje 221 Larsberg – Ropsten, via Lidingö centrum, då fortfarande fanns kvar. Före upprustningen och de nya vagnarna 2013–2015 låg det dagliga resandet under en normal vintervardag mellan 11 000 och 12 000 påstigande.

### **Sjötrafik**

*Trafikförvaltningens förslag:*

*Inga trafikförändringar är planerade.*

Lidingö stad noterar att inga förändringar föreslås för sjötrafiken.

Som det redan tidigare under åren har framförts saknar Lidingös kommunedel Fjäderholmarna kollektivtrafik till och från Lidingö. Staden vill att några turer per dag på pendelbåtlinje 80 också angör Fjäderholmarna. Vi vet att det i dag bedrivs privat båttrafik på kommersiella grunder mellan Fjäderholmarna och Stockholm. Det är bra, men bör inte hindra att någon eller några turer per dag på linje 80 också angör Fjäderholmarna, eftersom rutten Lidingö – Fjäderholmarna saknar kommersiell trafik. En resa med linje 80 från Stockholm till Fjäderholmarna tar, med alla uppehåll vid mellanliggande bryggor, och kanske till och med båtbyte vid Nacka strand, betydligt längre tid än att åka med den privatdrivna direktbåtlinjen, vilket torde minimera risken för överströmning av resenärer från den kommersiella trafiken till den regionalt drivna.

### **Båtlinje 83**

När det gäller båtlinje 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.

### **Båtlinje 84**

Pendelbåtlinje 84 trafikstartade i april 2024 och trafikerar Strömkajen till Ålstäket på Värmdö. Lidingö stad ser gärna att linjen utökas med ett stopp på Lidingö. Detta ligger i linje med Lidingö stads intentioner om att utöka båttrafiken till och från Lidingö. En sålunda tillkommen tvärtrafik mellan Värmdölandet och Lidingö torde dessutom utgöra den största tidsvinsten för resande längs hela båtlinje 84.

### **Busstrafik**

*Trafikförvaltningens förslag:*

*En översyn av busstrafiken i Stockholms innerstad och Lidingö pågår under 2024 i syfte att anpassa trafikutbudet utifrån förändrat resande. Trafiknämnden ska fatta beslut om dessa*

*trafikförändringar.*

Lidingö stad ser det som positivt att inga ytterligare försämringar av busstrafiken föreslås i T25. Ett klargörande önskas kring vad pågående översyn av busstrafiken innebär. Lidingö stad önskar vidare fortsatt dialog med regionen ifall ytterligare förändringar i trafikutbudet övervägs som negativt påverkar boende och verksamma på Lidingö.

Lidingö är en av de konferensanläggningstätaste kommunerna i Sverige och majoriteten av anläggningarna ligger utmed Elfvikslandet där buss 204 förser anläggningarna med kollektivtrafik. Vi önskar en tätare trafik som förbättrar möjligheten för besökare och anställda att ta sig till och ifrån anläggningarna. Konferensanläggningarna har årligen närmare 400 000 besök, varav ca 220 000 övernattande gäster.

## Övriga synpunkter

Lidingö stad vill ta tillfället i akt att åter framhålla de synpunkter som lämnades vid föregående trafikförslagsremiss (T24) med aviserade nedskärningar av busstrafik på Lidingö. Lidingö stad vill understryka att dessa tidigare lämnade synpunkter kvarstår. Utöver de synpunkter som tidigare lämnats vill Lidingö stad anföra tillkommande önskemål och förslag.

### **Anropsstyrd trafik**

I utsänd remiss inför trafikförvaltningen att utredning genomförs under 2024 för att bland annat utreda om anropsstyrd trafik kan införas i flera områden. Lidingö stad ser gärna att förutsättningarna för anropsstyrd trafik på Lidingö omfattas av utredningen.

### **Tvärförbindelser**

Lidingö stad saknar fortfarande trafikförvaltningens synpunkter och kommentarer när det gäller det förslag till bussringlinje inom Lidingö som Lidingö stad lämnade till trafikförvaltningen i remissomgången T24.

Det är orimligt att man inom en tätbefolkad kommun som Lidingö, med nära 50,000 invånare, inte kan resa på ett smidigt sätt mellan öns olika stadsdelar, skolor, idrottsplatser med mera om man saknar bil. Lidingö stad vill med enfass understryka att vi vill ha en snar dialog med trafikförvaltningen om förslaget till ringlinje. Vi är också angelägna om att busslinje 221 mellan Larsberg och Ropsten, via Lidingö centrum, snarast återinrättas. I avvaktan på en sådan förbättring anser staden att en kort s.k. skafthörning via Larsbergs vändslinga införs på linje 238.

När Lidingöbanans trafik över Lidingöbron återöppnar i maj månad 2024 är det högst troligt att resandet med tåget ytterligare ökar, vilket är positivt, men samtidigt innebär ytterligare trängsel och sittplatsbrist på tåget på sträckan Larsberg – Baggeby Lidingö centrum – Ropsten. Detta möts bäst genom att busslinje 221 återinrättas, vilket också underlättar resandet för många äldre som har lång och backig gångväg till närmaste tåghållplats. Detta i sin tur kan innebära minskat behov av färdtjänst för vissa resandegrupper, vilket skulle medföra en besparing för Regionen.

Flertal besöksintensiva målpunkter av allmänt intresse finns på den södra delen av ön och under 2024/2025 planeras för öppnande av exempelvis ny gymnastikhall i Bodalsområdet samt ny simhall vid Dalénum. Båda dessa attraktioner skulle komma att

ligga längs den av staden 2023 föreslagna ringlinjen. Dessa typer av anläggningar genererar stort antal besökare, inte minst barn och unga. I den trafikförändringsprocess som föranleder förslag till trafikförändringar är det för Lidingö stad angeläget att även dessa tillkommande verksamheter beaktas.

På sikt bör effekterna av en omdragning av Lidingöbanan via Lidingö centrum utredas.

### **Återställd 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, utan lång väntetid, byta mellan buss och spårvagn och omvänt vid både Kottla och Baggeby, och 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 återskapas mellan varje spårvagns- och bussavgång. Om en ringlinje enligt det ovan skisserade förslaget skulle inrättas kan och bör den linjen ha samtrafik med Lidingöbanan vid Aga station.

### **Spårväg City**

Lidingö stad efterlyser fortfarande den utlovade sammankopplingen mellan Lidingöbanan och Spårväg City. Regionfullmäktige fattade hösten 2023 beslut som innebär:

*”Utredningen om kollektivtrafikförsörjning av Norra Djurgårdsstaden, med en förlängning av Spårväg City till Ropsten, ska utgöra grunden för en fortsatt dialog om finansiering med berörda intressenter. Region Stockholm ska ta ett särskilt ansvar för att samordna samtalen mellan de två övriga parterna Stockholms kommun och Lidingö kommun. Trafiknämnden uppdras att underteckna en avsiktsförklaring med berörda parter avseende förlängningen av Spårväg City till Ropsten och ta vidare avsiktsförklaringen för att säkra den långsiktiga utvecklingen av kollektivtrafikförsörjningen av Norra Djurgårdsstaden.”*

Lidingö stad noterar med tillfredsställelse att trafikförvaltningen nyligen initierat en dialog med staden om fullbordandet av sammankopplingen mellan Lidingöbanan och Spårväg City och staden är positiv till att delta i den dialogen så att detta viktiga projekt kan föras i hamn.

### **Samtrafiken mellan tunnelbanan och Lidingöbussarna i Ropsten**

Anslutningarna mellan tunnelbanan och Lidingöbussarna är alltså ett stort problem i Ropsten, trots att staden påtalat detta för SL många gånger är det fortfarande vanligt att anslutande bussar kör iväg från Ropsten utan att invänta passagerarna från anslutande tunnelbanetåg. Det finns sedan minst 30 år tillbaka en s.k. samtrafiksignal i Ropsten som informerar bussförarna om att ett tunnelbanetåg nyss ankommit. Trots detta kör bussarna iväg utan att invänta tillrusande passagerare. Detta borde vara lätt att, utan kostnad, åtgärda. Vi uppmanar på nytt trafikförvaltningen att noga informera sina entreprenörer om vad samtrafiksignalen är till för och hur den ska efterlevas.



Anslutningen mot tunnelbanan (frånsett under 5-minuterstrafiken i tunnelbanan) måste också bli bättre. Idag kommer bussarna ofta in till Rosten samtidigt som tunnelbanan avgår. Detta är ett planeringsfel som måste rättas till.

#### **Vissa busshållplatslägen i Ropsten behöver optimeras**

Trafikförvaltningen behöver göra en översyn av fördelningen av hållplatslägena i Ropsten så att nuvarande hållplatsläge för de tunga busslinjerna mot Rudboda (linje 204, 211, 212 och 222) flyttas avsevärt närmare tunnelbanan. Ett lämpligt sätt vore att byta hållplatsläge med den lågt frekventerade linje 205 mot Universitet.

#### **På kommunstyrelsens vägnar**

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