Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2020-11-16

Ärende
TN 2020-1409

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Fredrik Cavalli-Björkman
08-686 3904
fredrik.cavalli-bjorkman@sll.se

Trafiknämnden
2020-12-15, punkt 16

Svar på skrivelse angående förkortning av busslinje 76

Ärendebeskrivning

Vänsterpartiet har i en skrivelse daterad 2020-10-19 ställt frågor kopplat till omläggningen av linje 76. I detta ärende återkommer trafikförvaltningen härmed med svar på dessa frågor.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt skrivelsen från Vänsterpartiet daterad 2020-10-19.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta följande.

Skrivelsen anses besvarad.

Förslag och motivering

Ordinarie hållplatslägen för linje 76 vid Södermalmstorg försvann i och med den så kallade Guldbrons inkoppling den 26 oktober 2020 då nya körvägar och hållplatslägen för busstrafiken infördes. Nya (tillfälliga) hållplatslägen har av staden tillhandhållits och anlagts på Hornsgatan. Trafikförvaltningen har under lång tid påtalat vikten av att kunna köra fungerande trafik för alla busslinjer under hela Slussens byggtid men det nya hållplatsläget i södergående riktning ligger för långt västerut, efter det att linje 76 kör ned i Söderledstunneln, och kan enbart nyttjas av busslinjer till och från Södra stationsområdet. Linje 76 trafikeras främst med ledbussar, vilka endast kan köras på ett begränsat antal gator på Södermalm. Det innebär att om man kör vidare Hornsgatan västerut är det först vid Rosenlundsgatan eller Ringvägen det är möjligt att ta sig söderut. Att därifrån komma vidare till

Medborgarplatsen och N Hammarbyhamnen skulle bli väldigt tidskrävande och bussarna skulle köras på gator där trafiken redan är tät.

Det är inte heller möjligt att trafikera Katarinavägen med linje 76 då det inte finns plats för mer busstrafik där än planerat (vilket innefattar linje 2, 3, 53, 93, 96, 193-195 och 492-497 och i samband med trafikplan 2021 tillkommer även linje 55 då den får ny linjesträckning).

Med anledning av att staden inte kan tillhandhålla ett hållplatsläge i södergående riktning vid Slussen, arbetade trafikförvaltningens trafikutövare Keolis fram en lösning för trafikering som ansågs vara den bästa givet med hänsyn till resenärsnytta och trafikal effektivitet utifrån de resurser och fysiska förutsättningar som står till buds för busstrafiken i innerstaden. Slussen är den största/viktigaste knutpunkten för linje 76 och utan ett hållplatsläge försvinner en stor funktion med linjen. Sammanfattningsvis resonerade trafikutövaren att en förkortning var fördelaktigt jämfört med att låta linjen köra ordinarie väg utan att stanna vid Slussen i södergående riktning av följande anledningar:

- Restiderna för lejonparten av resenärerna från Frihamnen/Radiohuset skulle bli likvärdiga eller längre med lösningen att köra förbi Slussen. Detta eftersom dessa grupper av resande då inte skulle nå en tunnelbanestation förrän de passerar Slussen. Antingen skulle de behöva åka via Medborgarplatsen och sedan tillbaka till Slussen eller så skulle de behöva åka linje 76 åt fel håll via Ropsten där de kan byta till tunnelbanan mot Slussen.
- Att köra linjen via Slussen utan att stanna skulle innebära att den totala mängden bussrörelser över Slussen skulle öka. Detta eftersom bussarna på linje 76 skulle gå tämligen glest utnyttjade samtidigt som förstärkningstrafik på linje 2 skulle behövas i samma stråk. Trafiksituationen över Slussen kommer vara ansträngd fram till dess att arbetena är färdiga år 2024 och att köra fler bussar än nödvändigt förbi denna plats bedömdes kapacitetshämnade för de linjer som kan stanna vid Slussen.
- Att köra en linje som inte stannar vid den plats dit flest vill åka skapar en potentiell konfliktsituation då resenärerna vill gå av men bussföraren inte har möjlighet att öppna angöra någon hållplats.

1. *Hur har beslutsprocessen sett ut från trafikförvaltningens, trafikoperatörens och Stockholms stads sida?*

Enligt de trafikavtal som trafikförvaltningen har ingått ska trafikutövaren tillse att ombesörja trafikeringen vid vägbyggen, omläggningar och andra störningar som påverkar linjesträckningen. SL har 500 busslinjer, fler än 14 000 hållplatser och nära

30 000 avgångar per dag – i princip varje vecka justeras någon sträcka om. Hållplatser och linjesträckningar flyttas eller dras in på grund av byggarbeten, vattenläckor eller avspärrningar. De som är bäst lämpade att hantera och tillse trafiken är våra trafikutövare, varför trafikförvaltningen i trafikavtalen har stipulerat att trafikutövarna ska sköta uppdraget självständigt, men naturligtvis i dialog med trafikförvaltningen.

Trafikförvaltningen har sedan 2018 uppmärksammat staden på behovet av fungerande hållplatslägen för linje 76 under perioden för Slussens ombyggnation. Trafikförvaltningen och Keolis har deltagit i regelbundna möten med stadens projekt angående slutläge/permanent utformning av Katarinavägen och Hornsgatan. I mars 2020 fick trafikförvaltningen besked om att de permanenta dubbla hållplatslägena på Slussbrogatan inte kommer vara på plats när trafiken från Södermalmstorget flyttas utan dröjer 3-4 år. Istället anlades provisoriska enkla lägen längre västerut på Hornsgatan och på Slussbrogatan med ett körfält i varje riktning.

2. *Beror beslutet på att linjen har glömts bort i planeringen, och av vilken aktör i det fallet?*

I enlighet med vad som beskrivits ovan anser trafikförvaltningen att behoven avseende hållplatslägen vid Slussen för linje 76 under en längre tid tydligt har framförts till staden.

3. *Övervägs lösningar som i framtiden kan möjliggöra trafikering av linje 76 på Södermalm på ett snarlikt sätt som tidigare?*

Trafikförvaltningen har som en temporär lösning från och med den 26 oktober 2020 infört linje 76X som ett komplement till den omlagda linje 76. Linje 76X trafikerar enligt den ordinarie linjesträckningen men då utan uppehåll vid Slussen i södergående riktning. Även linje 66 har dragits om för att till viss mån kunna trafikförsörja områden på Södermalm som påverkats av den omlagda linje 76.

Trafikförvaltningen har också hörsammat synpunkter som framförts av resenärer med anledning av den omlagda trafiken och jobbar tillsammans med trafikutövaren för att få till stånd en återgång av linje 76 till sin ordinarie sträckning från och med den 13 december 2020. Givet rådande omständigheter blir detta förstås utan ett uppehåll i södergående riktning vid Slussen. I samband med återgången för linje 76 återgår även linje 66 till sin ordinarie sträckning.

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2020-11-16

Ärende

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

David Lagneholm
Förvaltningschef

Fredrik Cavalli-Björkman
Chef trafikavdelningen

Region Stockholm

SKRIVELSE
2020-10-19

Trafiknämnden

Vänsterpartiet

Angående förkortning av busslinje 76

Vi har från nyhetsrapportering fått veta att busslinje 76 mellan norra Hammarbyhamnen och Ropsten inte längre ska trafikera Södermalm. Beslutet ska ha fattats på kort varsel utanför den ordinarie trafikplaneringsprocessen och därmed utan den sedvanliga remissrundan. Nedläggningen av linje 76 har väckt stor oro bland boende i Norra Hammarbyhamnen, och det ryktas om att det hastiga beslutet beror på att linjen har glömts bort i planeringen av busshållplatslägen vid Slussen i samband att busslinjer dras om när den nya bron över Slussen till Skeppsbron öppnas för trafik i slutet av oktober.

Linje 76 har inte bara varit livlinan för boende i Norra Hammarbyhamnen utan också ett populärt sätt att ta sig mellan Södermalm och Gärdet, Fri- och Värtahamnen och Ropsten utan byten.

Med hänvisning till ovanstående vill vi ha svar på följande frågor:

1. Vilka är de orsakerna till att linje 76 förkortas?
2. Hur har beslutsprocessen sett ut från trafikförvaltningens, trafikoperatörens och Stockholms stads sida?
3. Beror beslutet på att linjen har glömts bort i planeringen, och av vilken aktör i det fallet?
4. Övervägs lösningar som i framtiden kan möjliggöra trafikering av linje 76 på Södermalm på ett snarlikt sätt som tidigare?