

Strategisk Utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2015-05-11
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2015-0628

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jens Plambeck
08-686 16 51
jens.plambeck@sll.se

Trafiknämnden
2015-06-02, punkt 12

Svar på skrivelse från (SD) angående passagerarträngsel vid Östra station

Ärendebeskrivning

Sverigedemokraterna har i en skrivelse till trafiknämnden i Stockholms läns landsting ställt en fråga angående vilka åtgärder som planeras vid Östra station i syfte att minska trängseln. Skrivelsen ger en beskrivning av upplevd trängsel i den trappa och rulltrappa som förbinder Östra station med tunnelbanestation Tekniska högskolan och ställer även frågan om trafikförvaltningen står bakom beskrivningen.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande den 11 maj 2015
Skrivelse från Sverigedemokraterna angående passagerarträngsel vid Östra station, TN 2015-0628

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

att anse skrivelsen besvarad.

Förvaltningens förslag och motivering

Sammanfattning

Såsom anges i skrivelsen är Östra station en knutpunkt med stort resande. I anslutning till Östra station finns tunnelbanestation Tekniska högskolan och en bussterminal som trafikeras av innerstadsbussar samt bussar till Norrtälje, Rimbo, Hallstavik och Vaxholm. Det totala antalet avstigande vid Östra station, inklusive Tekniska högskolan, är 51 100 per vintervardag, fördelat på 28 900 avstigande i tunnelbanan, 13 500 på Roslagsbanan och 8700 bussresenärer (Fakta om SL och länet 2013). Detta gör Tekniska högskolan till en av de mer belastade stationerna inom kollektivtrafiksystemet. Liksom vid andra större stationer kan trängseln därför vid vissa tider upplevas som stor.

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2015-05-11
Version 0.1Ärende/Dok. id.
506486TN 2015-
0628
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

I morgonens högtrafik ankommer upp till 18 tåg i timmen till Östra station. Ett 3-vagnståg på Roslagsbanan har ungefär lika många sittplatser som sex normalbussar. Detta innebär att belastningen på rulltrappor och biljetthall momentant kan bli hög då tåg inkommit till stationen.

Detta medför att det under vissa tider kan uppstå problem i resenärflödet på platsen. Då gångströmmar korsas, såsom här är fallet, är det svårt att undvika konflikter. Lösningen skulle vara att installera ytterligare rulltrappor för att skapa två gångstråk med upp- respektive nedtrafik på vardera sidan av trappan.

Under 2015 genomförs vissa åtgärder vid Östra station som kommer att förbättra resenärflödena. Dessa omfattar dock endast området kring spår 6 och 7 som höjs till samma nivå som övriga spår och får en mittplattform istället för två smala sidoplattformar. Från Drottning Kristinas väg upp till plattformarna byggs en ny trappa och en ramp med värmeslingor för bättre tillgänglighet. Rampen tjänstgör även som alternativ utrymningsväg för funktionshindrade. Här anläggs också planteringar och ny belysning installeras för ökad trygghet och trevnad.

Området kring spår 1-5, det som närmast angränsar trafikantutrymmet till rulltrapporna, görs däremot inte om i något större avseende utan kvarstår som det är idag. Inte heller biljetthallen eller de rulltrappor som förbinder tunnelbanestationen med gatuplanet och Östra station planeras genomgå några ombyggnationer.

Ragna Forslund
Tf förvaltningschefJens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

Skrivelse 2015-03-10

STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING Trafiknämnden

Angående passagerarträngsel vid Östra station

Under 90 minuter vardagar mellan kl 0730 och 0900, dvs under morgonrusningen, ankommer fler än 20 st Roslagsbanetåg till Östra station. Tidtabellerna är sådana att många gånger kommer två tåg i princip samtidigt. Resandetrycket är alltså högt på Östra station vars genomströmningsskapacitet även efter ombyggnaden inte riktigt tycks nå upp i full proportion till passagerartillströmningen under högrafik. Här uppstår då en otillfredsställande trängsel. Situationen förvärras när, flertalet av, de resande fortsätter ner i tunnelbanestationen KTH:s uppgång Östra station.

KTH/ Östra station är en hårt belastad knut- och bytespunkt i Stockholms kollektivtrafiksystem. Från ankommande till Roslagsbanan fortsätter alltså betydande passagerarflöden på väg ner i tunnelbanan. Från tunnelbanan kommer betydande passagerflöden på väg upp till gatunivå. Man rör sig i motsatt riktning, och har att samsas om ett knappt tilltaget utrymme. Det säger mer eller mindre sig självt att flödena inte flyter på ett så smidigt sätt som skulle önskas.

Ovan jord – vid nedgången omedelbart utanför Östra station huvudentré – förvärras situationen av att rulltrappan är placerad på sidan bort från Östra station samtidigt som trappan som är belägen närmast Östra station inte är längre att gå uppför än att många jäktade studenter och andra väljer denna på väg till KTH. Resultatet blir en synnerlig rörig trängselsituation där resande springer på och om varandra på ett sätt och i en omfattning som borde gå att förbättra genom en mer särskiljande design i konstruktionerna. Under eftermiddagsrusningen gäller motsvarande, men i motsatta riktningar – dock är intensiteten i trängseln så pass mycket mindre att åtgärder inte förefaller vara direkt påkallade för närvarande. En förbättringsåtgärd för att styra transitströmmarna under morgonrusningen får emellertid inte utformas så att situationen under eftermiddagsrusningen förvärras.

Sverigedemokraterna undrar om man från Trafikförvaltningens sida delar problemskrivningen som getts ovan, och om så är fallet vore vi tacksamma om vi kan få ta del av alla tankar och idéer om tex förbättringar som föreligger i frågan till dags datum.