



Handläggare: Marie Broberg
Telefon: 508 14 050

Till
Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd

SL:s förslag på trafikändringar 2009 - remissvar

Förslag till beslut

Förvaltningens tjänsteutlåtande återopas som yttrande till trafikkontoret.

Trafikkontoret har begärt yttrande från remissinstanserna senast 22 augusti, varför ärendet måste justeras omedelbart.

Gillis Hammar
Stadsdelsdirektör

Leif Fransson
Chef avdelningen
förskola och fritid

Sammanfattning

SL önskar synpunkter på förslag på trafikförändringar avseende linjesträckning, turtäthet och trafikeringstid inför 2009. Förslagen innebär bland annat avstängningar av en del av tunnelbanans linjer och vid vissa stationer i innerstaden i och med bygget av Citybanan, ökad kapacitet och trafikeringstid på tvärbanan, förändrade tidtabeller och ökad natt- och sommartrafik på pendeltågen samt översyn av vissa busslinjer.

SL föreslår ökad turtäthet på linje 164 Årsta – Gullmarsplan – Södersjukhuset mellan Sköntorp och Gullmarsplan, att ett helhetsgrepp tas kring stombusslinje 173 Skarpnäck – Älvsjö – Skärholmen samt att studera förutsättningar för en busslinje i rusningstid mellan Årstabergets pendeltågsstation och innerstaden, via Årstadal. SL föreslår även att studera konsekvenser av en delning av linje 144



Gullmarsplan – Älvsjö – Fruängen, med syfte att ge bättre passningsmöjligheter till pendeltågen i Älvsjö.

Förvaltningen ställer sig positiv till utökad turtäthet under helgnätter och att tågen körs långa under hela mellantrafiken. Förvaltningen välkomnar också tätare trafik längs med busslinje 164 i och med nya bostäder i Sköntorp och vill samtidigt uppmärksamma om att det byggs i flera delar av Årsta och att Årstastråket kommer att bebyggas inom några år. Det ställer krav på ökad turtäthet i hela Årsta för samtliga busslinjer och ökad kapacitet på tvärbanan.

Vid studier av en delning av linje 144 Gullmarsplan – Älvsjö – Fruängen vill förvaltningen påpeka betydelsen att förändringen inte negativt påverkar turtätheten mellan Östberga och Gullmarsplan/Älvsjö. Förvaltningen önskar även att SL ser över turtätheten på linjerna 134 och 168 genom/intill Östberga. På sikt vill förvaltningen lyfta behovet av att tvärbanan byggs ut med spår till Älvsjö via Östberga.

Förvaltningen vill, liksom i tidigare remissvar, påpeka att en utbyggnad av tunnelbanan mellan Hagsätra och Älvsjö skulle bidra till att stadsdelens medborgare får tillgång till pendeltåg från Älvsjö till samtliga slutstationer, samt de busslinjer som startar i Älvsjö. Många bostäder planeras och byggs i Hagsätra – Rågsved och sträckan mellan Hagsätra och Älvsjö längs med Råbyvägen ska studeras som exploateringsområde.

Avseende övriga busslinjer vill förvaltningen framföra behov av ökad turtäthet på linje 143 Högdalen – Älvsjö - Liljeholmen, alternativt en kompletterande servicelinje mellan Högdalen och Älvsjö, utökad busstrafik i form av en servicelinje till och från Enskedefältet samt utökad turtäthet på linje 744 Högdalen – Huddinge C - Balingsnäs.

Ärendets beredning

Detta ärende har utarbetats inom avdelningen förskola och fritid som ansvarar för stadsmiljöfrågor.

Synpunkter har inhämtats från representanter för nämndens pensionärsråd. Stadsdelsnämndens rådgivande handikappråd sammanträder 14 augusti och eventuella synpunkter under rådet biläggs detta remissvar i ett protokollsutdrag.



Bakgrund

AB Storstockholms lokaltrafik (SL) har utarbetat förslag till förändringar i kollektivtrafiken för 2009, avseende linjesträckning, turtäthet och trafikeringstid. Förslaget har skickats till förvaltningen på remiss och SL önskar synpunkter på förslagen samt förslag på eventuella ytterligare förbättringar i kollektivtrafikutbudet längre fram i tiden. Trafikkontoret kommer att svara SL med kontorsremiss, som anmäls i trafik- och renhållningsnämnden vid sammanträde den 16 september 2008. Synpunkter från förvaltningen bör därför vara trafikkontoret tillhanda senast 22 augusti 2008.

Remissen och förslagen i korthet

Under år 2009 kommer bygget av Citybanan att börja påverka SL:s tunnelbanetrafik. Blå linjen kommer att stängas av under tre fyramånadersperioder 2009, 2011 och 2012 mellan Rådhuset och Kungsträdgården. Antalet resenärer på den gröna linjen kommer då att öka mellan Fridhemsplan och T-Centralen. Kapaciteten kommer att utökas genom att linje 17 körs till Åkeshov istället för till Odenplan även under lågtrafik. Under år 2009 kommer även försök med att köra 6 tåg per 10 minuter (istället för 5 tåg) under rusningstrafik att genomföras på Gröna linjen.

För att minska trängseln på Tvärbanan under dagtid på vardagar föreslår SL att tågen körs med två vagnar, under hela mellantrafiken. En utökning av turtätheten föreslås på helgnätter mellan midnatt och klockan 01:00 för att göra turtätheten likvärdig med tunnelbanans.

Föreslagna förändringar för pendeltågstrafiken är bland annat tidigare- respektive senareläggning av avgångstider, utökad nattrafik i augusti med ytterligare 30 minuter under natt mot helgdag på båda sträckorna Märsta – Södertälje C och Bålsta – Västerhaninge samt att insatstågen Jakobsberg - Tumba och omvänt körs under ytterligare två sommarveckor (25, 26, 32 och 33).

Avseende busstrafiken i söderort föreslår SL att konsekvenserna av en delning av linje 144 Gullmarsplan – Älvsjö – Fruängen, vid Älvsjö ska studeras. Förslaget antas ge bättre passningsmöjligheter till pendeltågen i Älvsjö, förbättrad tidhållning, fördela resurserbehovet på linjens olika delar samt minska trafikeringen med ledbuss på sträckan Älvsjö – Fruängen. Nackdelen bedöms vara att genomresande trafikanter vid Älvsjö tvingas till ett bussbyte.



SL ska dessutom tillsammans med Stockholms stad ta ett samlat grepp längs stombusslinje 173, Skarpnäck – Älvsjö – Skärholmen, med syfte att förbättra framkomligheten för bussarna och höja standarden på och kring busshållplatserna.

SL menar att utbyggnaden av bostäder i Sköntorp i Årsta ställer krav på tätare trafik i rusningstid för linje 164 Årsta – Gullmarsplan – Södersjukhuset, på delsträckan Sköntorp – Gullmarsplan. Utbyggnaden av bostäder och arbetsplatser i Årstadal/Liljeholmen ställer också krav på en översyn av busstrafiken i området och SL ska inrätta heltrafik med buss genom Årstadal. Även möjligheten att starta en busslinje i rusningstid till och från innerstaden från Årstabergets pendeltågsstation, via Årstadal, ska studeras. Som lämpligt utredningsalternativ ges Nordvästra Kungsholmen/Fridhemsplan.

Förvaltningens förslag

Förvaltningen har i tidigare yttranden och remissvar framfört synpunkter kring framförallt två trafikförändringar; bättre kollektivtrafik till och från Östberga samt en förlängning av tunnelbanan från Hagsätra till Älvsjö.

Östberga är idag dåligt försörjt med kollektivtrafik och avskilt från andra delar av staden och viktiga knutpunkter som Årstaberget, Älvsjö, Gullmarsplan och Liljeholmen. Den glea turtätheten för busstrafiken bidrar till att Östberga upplevs som en enklav i stadsdelen. I området bor en stor andel unga och för många i området är busstrafiken den enda möjligheten att ta sig till andra delar av Stockholm. Linje 144 är en linje med många resenärer och nyttjas väl av framförallt boende på Stamgatan i Östberga. Vid studier av en delning av linjen vill förvaltningen påpeka betydelsen att förändringen inte negativt påverkar turtätheten mellan Juliaborg/Tussmötevägen och Gullmarsplan/Älvsjö. Förvaltningen önskar också att SL även ser över turtätheten på linjerna 134 och 168.

Att öka kollektivtrafikandelen i Stockholms län är en regional utvecklingsfråga. Två bostadsprojekt med sammanlagt nästan 100 bostäder är under genomförande i Östberga och i anslutning till området finns Årstafältet som eventuellt kommer att byggas ut med ny stadsdel och stadspark. Förvaltningen vill påpeka betydelsen av att nya bostadsområden har god kollektivtrafikförsörjning redan när ett bostadsområde är inflyttningsklart, för att öka incitamenten för kollektivtrafikresande. På lång sikt vill förvaltningen därför lyfta behovet av att tvärbanan byggs ut med spår till Älvsjö via Östberga. En förlängning av tvärbanan

kan bidra till att Östberga får bättre kommunikationer till pendeltågsstationen i Älvsjö samt tunnelbanestationerna Globen och Gullmarsplan.

Frågan om en förlängning av tunnelbanans gröna linje från Hagsätra till Älvsjö är av strategisk betydelse för såväl stadsdelens som hela söderorts utveckling, har diskuterats ända sedan Hagsätra planerades och invigdes på 1960-talet och finns med i Söderortsvisionen. I Hagsätra och Rågsved kommer det dessutom ha tillkommit flera hundra nya bostäder inom några år. Dessutom ska utredningar startas för att se till förutsättningar för bebyggelse vid Råbyvägen mellan Hagsätra och Älvsjö. Det finns många intressenter för området, bland annat för nya arbets- och handelplatser.

En utbyggnad av tunnelbanan skulle bidra till att stadsdelens medborgare får tillgång till pendeltåg från Älvsjö till Märsta, Bålsta, Södertälje och Nynäshamn. I Älvsjö finns dessutom tillgång till åtta busslinjer som har en sträckning över större delar av söderort. Tunnelbanan kan bidra till mycket goda tvärförbindelser och god tillgänglighet till regionalt viktiga målpunkter med pendeltåg, exempelvis den regionala kärnan och regional- och fjärrtågsknutpunkten Flemingsberg. Tunnelbaneförlängningen kan också bidra till ekonomiskt positiv utveckling genom bättre kommunikationer till ett stort antal arbetstillfällen/arbetsplatser och genom möjligheter för de enskilda centrumläggningarna att växa.

Årstaberget är en viktig knutpunkt i stadsdelen och kan utvecklas till en fullgod kollektivtrafikknutpunkt om även bussterminalen kan växa. Det vore därför fördelaktigt om fler bussar med täta turer kan passera Årstaberget och därmed ge fler möjlighet att resa med såväl andra busslinjer, tvärbana som pendeltåg. Stationen kommer också att utgöra en betydelsefull knutpunkt i och med det stora tillskottet av bostäder som det planeras för i och kring Årsta.

Förvaltningen vill även påpeka behovet av möjligheter att kombinera resor med olika trafikslag. Om Årstaberget ska fungera som knutpunkt för trafikanter som reser med både bil och kollektivtrafik behövs också bra parkeringsmöjligheter vid stationen.

Förvaltningen ställer sig positiv till SL:s förslag att köra långa tåg på tvärbanan under hela mellantrafiken och att turtätheten utökas under helgnätter. Förvaltningen vill emellertid påpeka att på sikt kommer hela Årstastråket, där den nuvarande kraftledningen ska vara nedgrävd till 2011, exploateras med bostäder och bebos med flera hundra nya invånare. Även Årstafältet kan komma att rymma



många nya bostäder. Kapaciteten på tvärbanan och vid knutpunkterna Gullmarsplan och Årstaberget behöver då ses över.

Förvaltningen välkomnar SL:s förslag om tätare busstrafik längs med linje 164 mellan Sköntorpsplan och Gullmarsplan under rusningstrafik, i och med tillkomst av ett stort antal bostäder vid Sköntorp. Förvaltningen vill dock uppmärksamma om att det byggs och planeras för bostäder vid ett flertal platser i Årsta, vilket ställer krav på ökad turtäthet i hela Årsta utmed linjerna 160, 164 och 168.

Många äldre i stadsdelen reser med linje 143 Högdalen – Älvsjö – Liljeholmen för att göra dagliga inköp, framförallt i Älvsjö. Bussarna är idag överbelastade med resenärer, barnvagnar, hopfällbara sittvagnar, rullatorer mm. Under sommarmånaderna är linjen mycket populär då den angör Älvsjöbadet. Fallolyckor har förekommit bland äldre när de försökt kryssa sig fram till en sittplats eller när de försökt tränga sig ut då utgången varit i det närmaste blockerad.

Förvaltningen vill därför framföra pensionärsrådets önskemål om en servicebusslinje med 30-minuterstrafik vardagar 09:00 – 16:00, som komplement till linje 143. Den frågan hanteras av Färdtjänsten, varför förvaltningen, som ett alternativ, framför önskan om att den befintliga linje 143 körs med tätare turer under ovanstående tider. Förvaltningen vill även uppmärksamma om att nämndens pensionärsråd önskar busstrafik, gärna i form av en servicelinje, till och från Enskedefältet. Området ligger en bit från såväl Sockenplans som Enskede gårds tunnelbanestationer. Den närtrafik som finns i området har endast ett trafikdygn mellan 09:00 och 16:00, vilket begränsar möjligheterna att resa under dygnets övriga tider.

För övriga tvärgående busslinjer vill förvaltningen återigen påpeka att linje 744, som utgör en viktig förbindelse mellan Högdalen och Huddinge, bör avgå var 15:e minut istället för en gång i halvtimmen som den fortfarande gör. SL:s ansats till ett helhetsgrepp kring stombusslinjen 173 är positivt, då den utgör en mycket viktig tvärförbindelse genom stadsdelen.

Färdtjänstförvaltningen håller just nu på att utveckla närtrafiken med anropsstyrt specialfordon med lågt insteg i Årsta och i Högdalen – Hagsätra – Vantör. Dessutom har servicelinjen 906 fått ytterligare tre stopp i Östberga. Förvaltningen vill påpeka betydelsen av fullgod tillgänglighet vid stationer och hållplatser för buss, tunnelbana och tvärbana, framförallt knutpunkter som Gullmarsplan, Årstaberget, Högdalen och Globen, för att närtrafiken ska fungera.



Slutligen vill förvaltningen informera om att Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning sedan början av juli 2008 har sitt kontor på Slakthusplan 4 vid Globen. Förvaltningen har i ett brev till SL påpekat att den södra stationsuppgången vid Globens tunnelbanestation troligen kommer att nyttjas av ett stort antal resenärer - många med särskilda behov och under olika tider av dygnet. Förvaltningen vill i detta remissvar återigen påpeka behovet av att stationsuppgången är tillgänglighetsanpassad och bemannad under hela trafikdygnet, då många av våra besökare inte reser med 30-dagarskort och/eller kan ta sig genom kortspärrarna.

Bilagor

Remiss från SL: Förslag på trafikförändringar 2009, dnr SL-2008-1534.