



Handläggare: Kajsa Pärke
Telefon: 08-508 21 083

Till
Älvsjö stadsdelsnämnd
2013-04-18

SL:s förslag till trafikförändringar 2013/2014

- remiss från trafikkontoret (ref T2013-330-00501)

Förvaltningens förslag till beslut

1. Stadsdelsnämnden överlämnar detta tjänsteutlåtande till trafikkontoret som svar på remissen.
2. Stadsdelsnämnden skickar även remissvaret till landstingets trafikförvaltning.
3. Omedelbar justering.

Lars Arvidsson
Stadsdelsdirektör

Margareta Hamrén
Avdelningschef

Sammanfattning

Landstingets trafikförvaltning har påbörjat planeringen av de trafikförändringar som kommer att träda i kraft i december 2013. De har sammanställt en bruttolista som de vill få synpunkter på. Förvaltningen betonar behovet av bättre tvärförbindelser i söderort, gärna i form av en stombusslinje mellan söderorts tyngdpunkter. Förvaltningen har även samlat in synpunkter på busstrafiken från älvsjöborna. Där betonas behovet av ökad turtäthet på de busslinjer som trafikerar Älvsjö, samt bättre passning mellan framför allt buss 144 och pendel/tunnelbana kvällstid för att slippa långa otrygga väntetider. I remissvaret redogörs även för synpunkter på Älvsjös nya resecentrum.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom kansli- och serviceavdelningen. Ärendet har behandlats i rådet för funktionshinderfrågor, pensionärsrådet och förvaltningsgruppen den 11 april 2013. Trafikkontoret vill ha svar på remissen senast 12 april, men Älvsjö stadsdelsnämnd har fått förlängd svarstid till 19 april, vilket kräver omedelbar justering.

Bakgrund

Från 2013 har SL:s verksamhet omorganiserats till den nyinrättade Trafikförvaltningen inom Stockholms läns landsting. Remissen om SL:s trafikförändringar har skickats från landstingets trafikförvaltning till Stockholms stads trafikkontor, vilka önskar få in synpunkter från stadsdelsförvaltningarna.

Remissen i sammanfattning

Landstingets trafikförvaltning har påbörjat planeringen av de trafikförändringar som kommer att träda i kraft i december 2013. De har sammanställt en bruttolista som de vill få synpunkter på. Listan omfattar föreslagna förändringar av linjestreckningar, turtäthet och trafikeringstid. Remissen omfattar inte mer långsiktig planering av till exempel spårutbyggnader. Nedan sammanfattas föreslagna förändringar som berör Älvsjö.

Tunnelbanan

I tunnelbanan är det inte möjligt att förtäta trafiken under maxtimmarna eftersom infrastrukturens kapacitet utnyttjas fullt ut. Utanför maxtimmarna finns dock möjlighet att införa fler avgångar och/eller långa tåg under tider då trängseln är stor.

Förslag till utökad trafik:

- Tiden då maxtrafik råder på röda linjen förlängs något.
- Fler långa tåg och/eller ökad turtäthet sena kvällar och nätter på fredagar och lördagar.
- Förlängd rusningstid under sommaren på röda linjen.
- Normaltidtabell införs en vecka tidigare i augusti.

Pendeltågen

I december 2012 infördes en ny pendeltågslinje mellan Älvsjö och Uppsala via Arlanda. Det har ännu gått för kort tid för att dra några slutsatser om den nya trafiken och om några justeringar behövs. Förslag till utökad pendeltågstrafik:

- Fler långa tåg under lördagar och söndagar, med anledning av ökat resande till Friends Arena i Solna.
- Förlängning av 15-minuterstrafiken på lördagar och söndagar.
- Några Uppsalatåg ska förlängas till Tumba istället för att vända i Älvsjö.



- Arbetet med Citybanan innebär fyra dygns totalavbrott över Kristi Himmelfärdshelgen 2014 mellan Stockholm C och Älvsjö.

Busstrafiken i söderort

143: En utökning av trafiken dagtid vardagar övervägs. Alternativt övervägs en linjeöversyn där 143 endast går till Årstaberget och där tas över av 154 mot Liljeholmen.

144: En utökning av trafiken dagtid vardagar övervägs mellan Gullmarsplan och Älvsjö station.

154: Det övervägs en översyn för stråket Älvsjö station – Liljeholmen – Hornstull – Kungsholmen. Linje 154 övervägs inledningsvis att dras om via Årstadal och ersätta linje 143 mellan Årstaberget och Liljeholmen.

173: Turtätheten övervägs utökas i morgon- och eftermiddagsrusningen. Vidare övervägs att dra linjen via Åbyvägen istället för Magelungsvägen mellan Älvsjö station och Juliaborg.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Övergripande synpunkter

Förvaltningen ser positivt på de utökningar av kollektivtrafiken som föreslås för 2013/2014. Stockholms starka befolkningstillväxt, inte minst i söderort, förutsätter en attraktivare kollektivtrafik för att få en hållbar stad. Förvaltningen önskar därför se ännu kraftfullare satsningar på kollektivtrafiken, inte minst när det gäller tvärförbindelser i söderort.

För att få ett bredare underlag för detta remissvar har förvaltningen uppmanat medborgarna att skicka in synpunkter på busstrafiken i Älvsjö och både fått in önskemål kring det och andra synpunkter på kollektivtrafiken. De flesta synpunkterna har inarbetats i detta förslag. De synpunkter som inte rymts i remissvaret har skickats vidare direkt till SL.

Bättre tvärförbindelser – en stombusslinje mellan Söderorts tyngdpunkter
Stockholms kommunfullmäktige har antagit en vision för Söderort 2030 och en strategi för hur arbetet att utveckla Söderort ska bedrivas. De bygger bland annat på synpunkter från mer än tusen stockholmare. Ett starkt önskemål från många

invånare har varit bättre kollektiva tvärförbindelser mellan målpunkter i Söderort, och det är därför ett av huvudmålen i strategin.

Stombussarna ska stå för de tvärgående kopplingarna mellan ytterstadens tyngdpunkter. Översiktsplanens utpekade tyngdpunkter i söderort är Skärholmen, Fruängen, Älvsjö, Högdalen och Farsta. Det är av stor betydelse för kollektivresandet i söderort att en snabb tvärförbindelse mellan dessa viktiga knutpunkter etableras.

Stombusslinje 173 går snabbt mellan Älvsjö och Fruängen och fram till Kungens Kurva. Därefter tar det väldigt lång tid till Skärholmen, eftersom den plötsligt förvandlas till en lokalbuss som kör runt hela Kungens Kurva-området. Österut från Älvsjö går 173 till Bandhagen, Hökarängen och Skarpnäck. För att knyta ihop söderorts tyngdpunkter skulle den istället gå via Högdalen till Farsta.

En snabb förbindelse från Älvsjö till Högdalen och Farsta är buss 167, men den går endast i högtrafik. Tyngdpunkterna behöver knytas ihop även utanför max-timmarna.

Även mellan söderorts viktiga knutpunkter Älvsjö och Liljeholmen saknas en bra bussförbindelse. Den skulle kunna skapas genom till exempel en förlängning av linje 142 från Telefonplan till Liljeholmen.

Övrig busstrafik

I Älvsjö sker en kraftig utbyggnad av bostäder. I Solberga har det de senaste fyra åren byggts närmare 300 nya lägenheter. Planering pågår för ytterligare ca 500 lägenheter. I Långbro Park har 275 nya lägenheter byggts de senaste tre åren och de närmaste åren färdigställs ytterligare 200 lägenheter.

SL har tidigare svarat att behovet av utökad turtäthet till följd av inflyttning följs upp löpande genom automatisk trafikanknytning. Förvaltningen anser att landstingets trafikförvaltning istället bör planera för utökad trafik i samband med exploateringar för att från början få en hög andel kollektivresenärer bland de nyinflyttade. Om de inflyttade till följd av låg turtäthet på bussarna väljer att börja köra bil så blir det svårt att sedan vinna tillbaka dem.

För att förbättra kollektivtrafiken genom Solberga föreslår förvaltningen ökad turtäthet på linje 142, samt att ytterligare någon linje dras genom Solberga. Till exempel skulle linje 147 från Liljeholmen till Hökmossen kunna förlängas till Älvsjö station genom Solberga. Alternativt att 147 förlängs till Älvsjö via den sträckning



som 161 har idag och att 161 istället dras genom Solberga. 726 går visserligen genom Solberga men det är endast ett fåtal turer i högtrafik.

För att förbättra kollektivtrafiken för den växande befolkningen i Långbro park bör turtätheten på linje 163 utökas.

Linje 144 kommer enligt remissen eventuellt att få utökad trafik dagtid mellan Gullmarsplan och Älvsjö. Det är naturligtvis positivt, men ett starkt önskemål från boende i Älvsjös villaområden är att alla turer från Gullmarsplan ska gå vidare mot Fruängen istället för att vända vid Älvsjö station. Speciellt på kvällstid upplevs det som otryggt att behöva kliva av och vänta på nästa tur vid Älvsjö station eller vänta vid Gullmarsplan eller Fruängen, alternativt promenera hem i mörkret. Tidspassningen vid byte kvällstid mellan pendel respektive tunnelbana till buss 144 är mycket dålig vid både Älvsjö station och Fruängen, med väntetider på 20-30 minuter.

En viktig målpunkt för många älvsjöbor är Älvsjö IP och Willys vid Mässvägen. Önskemål finns därför om att någon busslinje ska stanna där. Avståndet till Älvsjö station är inte så stort, men med matkassar blir det tungt att gå, och för barn och ungdomar på väg till och från idrottsplatsen kan det kännas otryggt att gå parkvägen på kvällen.

Ytterligare önskemål kring busstrafiken från älvsjöbor:

- 144:ans hållplats Toffelbacken har en märklig placering på bron. Den skulle ligga lämpligare vid Kängvägen.
- Hållplatsen Pliggvägen har flyttats till Klacktorget och bör därför byta namn.
- Snabbussen 726 har endast ett stopp i Solberga, och det borde ligga vid Klacktorget/Pliggvägen som är mest centralt.
- Ökad turtäthet på linje 141.
- Snabbuss från Långsjö torg via Svartlösavägen och E4:an till Hornstull och Thorildsplan.
- Buss 161 bör i lågtrafik ha ändhållplats vid t-banestation Aspudden istället för strax före SL:s garage vid Kilaberg.

Älvsjös nya resecentrum

Några synpunkter och önskemål från älvsjöborna rör Älvsjös nya bussterminal och resecentrum. En del hållplatser saknar bänk, papperskorg och regnskydd, men det kanske beror på att det inte är färdigbyggt. Att bänkar snabbt kommer på plats vid hållplatser och i vänthallarna är dock mycket viktigt för tillgängligheten. De elektroniska informationsskyltarna vid hållplatserna är mycket svåra att läsa, de är



mörka och sitter för högt upp. Inne i resecentrumet är tillgängligheten mindre bra eftersom det endast finns uppåtgående rulltrappor. Nedåtgående rulltrappor saknas. De som har tungt att bära eller av andra skäl inte kan gå nedför långa trappor hänvisas till hissarna, där det blir kö när många kommer med pendeltåget. Önskemål finns även om rökfria hållplatser och perronger.

En synpunkt som många framfört är att buss 144 mot Fruängen och buss 163 mot Bredäng bör ha hållplatser intill varandra som de tidigare hade. Nu ligger hållplatserna långt ifrån varandra och på olika sidor av bussgatan. Eftersom många kan åka med båda linjerna så händer det ofta att resenärer springer tvärs över bussgatan mellan hållplatserna. En tavla med busstiderna skulle också kunna sättas upp på övre våningen i resecentrum, där resenärerna kan välja om de ska gå ner mot hållplatsen för 144 eller 163.

Direktkontakt med stadsdelarna

Eftersom Stockholm är en så stor kommun anser stadsdelsförvaltningen att det vore enklast om landstingets trafikförvaltning i fortsättningen skickar remissen direkt till både trafikkontoret och stadsdelsnämnderna. Om den ska gå via trafikkontoret tar det längre tid och innebär att antingen stadsdelsnämnderna eller trafiknämnden inte hinner ta upp remissvaret som beslutsärende. Därutöver skulle vi i remissen gärna se en redogörelse för hur önskemål i tidigare inlämnade remissvar behandlats. Detta har tidigare funnits med i SL:s remiss.

Bilaga

Remiss från Stockholms läns landstings trafikförvaltning. *(I den tryckta versionen av detta tjänsteutlåtande finns endast de sidor med som berör Älvsjö. Kontakta registrator för att ta del av hela remissen.)*