



## § 22

### Trafikförändringar i SL-trafiken 2017/2018 - svar till kommunstyrelsen (KS 314-331-2004)

Dnr 1.5.1.81-2017

#### Beslut

1. Älvsjö stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och lämnar det som svar på kommunstyrelsens remiss.
2. Stadsdelsnämnden anför därutöver följande.

Det är mycket positivt att det nu, efter flera neddragningar, föreslås utökning på linje 144.

För många som bor i Långsjö och Herrängen är detta det enda kollektiva transportmedlet som finns inom rimligt avstånd. För att inte fler ska använda bil är det viktigt att erbjuda en bra kollektivtrafik. Vidare är det viktigt ur trygghetsperspektivet att det på sena kvällar finns tillgång till en bra kollektivtrafik. Många upplever det otryggt att vänta länge på bussen, främst vid Älvsjö station. Därför anser vi att samtliga turer på linje 144 ska gå hela vägen till Fruängen (och inte enbart till Älvsjö station) samt att turtätheten utökas till 20-minuterstrafik på kvällar där det nu är 30-minuterstrafik.

3. Till remissinstansen bifogas synpunkt från funktionshinderrådet i ärendet.

#### Ärendet

Landstingets trafikförvaltning har skickat en remiss till Stockholms stad inför trafikförändringar i SL-trafiken 2017/2018. Ärendet innehåller en bruttolista med förslag på trafikförändringar och trafikförvaltningen önskar synpunkter på och prioriteringar av dessa förslag.

Förvaltningen önskar se kraftfullare satsningar på kollektivtrafiken, inte minst när det gäller tvärförbindelser i söderort, och högre turtäthet på bussarna, framför allt kvällstid för att öka tryggheten.

Förvaltningen är positiv till den utökade turtäthet som föreslås på några busslinjer vid vissa tider, men anser inte att den är tillräcklig och föreslår kompletteringar vissa tider. Framför allt kommer nya



bostäder i Solberga att skapa ytterligare trängsel på linje 142, vilken bör prioriteras högre.

Stadsdelsförvaltningen hade redovisat ärendet i ett tjänsteutlåtande daterat 2017-03-17.

**Förslag till beslut från (M), (L), (C), (S), (MP) och (V) med ersättaryttrande från (FI)**

Johan Nilsson med flera (M), Anna Engelbert (L) och Evy Kjellberg (C) yrkade, med instämmande av Majvi Andersson med flera (S), Viktor Morawski med flera (MP) och Emelie Roxby Schüsseleder (V), bifall till eget förslag till beslut. Malin Ericson (FI) anmälde att hon skulle ha bifallit förslaget om hon hade varit tjänstgörande.

Stadsdelsnämnden beslutar följande.

1. Att i huvudsak bifalla förvaltningens förslag till beslut,
2. Att därutöver anföra

Det är mycket positivt att det nu, efter flera neddragningar, föreslås utökning på linje 144.

För många som bor i Långsjö och Herrängen är detta det enda kollektiva transportmedlet som finns inom rimligt avstånd. För att inte fler ska använda bil är det viktigt att erbjuda en bra kollektivtrafik. Vidare är det viktigt ur trygghetsperspektivet att det på sena kvällar finns tillgång till en bra kollektivtrafik. Många upplever det otryggt att vänta länge på bussen, främst vid Älvsjö station. Därför anser vi att samtliga turer på linje 144 ska gå hela vägen till Fruängen (och inte enbart till Älvsjö station) samt att turtätheten utökas till 20-minuterstrafik på kvällar där det nu är 30-minuterstrafik.

**Beslutsgång**

Ordförande yrkade bifall till förvaltningens förslag med tillägg av det av nämnden föreslagna förslaget till beslut. Ordförande förklarade att förvaltningens förslag till beslut med nämndens tillägg också blir nämndens beslut.

**Tillägg till protokollet**

*Synpunkt från funktionshinderrådet 2017-03-21*

Rådet har tagit del av ärendet och ställer sig i huvudsak positiv till förvaltningens yttrande men vill därutöver anföra följande.



Beträffande *pendeltågstrafiken* ser vi en del svagheter med det som beskrivs som snabbtågstrafik. Såvitt vi förstår kommer snabbtågen in mot Stockholm C att stanna vid de båda stationerna som ligger mellan Älvsjö station och Stockholm C. Detta tycker vi är utmärkt. Däremot är vi tveksamma till att Stuvsta inte tillhör de stationer som avses trafikeras med snabbtågen. Detta gäller framför allt trafik ut från centrala Stockholm mot Södertälje. Pendeltåg är såvitt vi kan förstå det i princip enda sättet för merparten av de icke bilburna Älvsjöborna att ta sig till Stuvsta, om man inte vill gå eller cykla. Det kommer troligen alltså att bli en försämring när det gäller att snabbt kunna nå Stuvsta från stadsdelen Älvsjö. De faktiska effekterna av försämringen kan inte överblickas förrän den detaljerade turlistan gjorts och fördelningen mellan snabbtåg och vanliga tåg genomförts. Möjligen kan problemen begränsas.

Vi går därefter över till *busslinjerna* som berör stadsdelen Älvsjö. Det är ju i huvudsak sådana busslinjer som utgår från eller går förbi Älvsjö station eller i vissa avseenden Fruängens T-banestation och där områden som t ex Huddinge, Farsta, Skärholmen och Bredäng på olika sätt berörs.

Vi noterar att det finns en strävan att förstärka turtätheten på några viktiga linjer framför allt på morgonen från 7,5 minuters intervall till 6 minuters intervall. Så t ex sägs detta gälla linje 144, som utgör en pulsåder bl a inom Älvsjö mellan Fruängen C, Älvsjö C och Gullmarsplan samt buss 142 mellan Älvsjö station och Telefonplan. När det gäller buss 142 kan vi utan vidare acceptera det förslag som lagts. Vi noterar att något förslag inte lagts beträffande linje 141, Långsjö torg till Telefonplan, men att det är lika viktigt beträffande den linjen med motsvarande förbättringar som buss 142. För båda dessa linjer är en förtätning under lågtrafiktid angelägen.

När det gäller linje 144 vill vi först säga att vi anser att det står fel i det utsända underlaget, eller så har man uttryckt sig tvetydigt. Såvitt vi vet är frekvensen för linje 144 i högtrafik på morgonen i den del som huvudsakligen berör stadsdelen Älvsjö, nämligen sträckan Älvsjö station – Fruängen, inte 7,5 minuter utan omkring tio minuter. 7,5-minutersfrekvensen förefaller att enbart tillämpas på sträckningen Älvsjö station – Gullmarsplan. Detta förändrar dock inte våra slutsatser nedan.

Vi är principiellt tveksamma till om en förkortning av tidsintervallet utifrån nu tillämpade intervall är en bra lösning under högtrafik i ett sådant område som buss 144 huvudsakligen trafikerar. Det handlar ju om villaområden med relativt trånga gator som egentligen knappast



kan anses vara anpassade till de långa ledbussar man normalt använder. Med 6 minuters mellanrum i stället för 7,5 kommer det enligt vår bedömning att bli så att man i ännu högre grad än nu kör in varandras ”försprång” och därmed ytterligare bidrar till köer och trängsel. Redan nu gör dragspelseffekterna i trafiken att det inte alltför sällan kommer två bussar alldeles efter varandra och ibland kommer inga alls på mycket lång tid. Sådana situationer är mycket vanligt förekommande idag, särskilt vid snöväder och andra oväder. Passagerarkapaciteten med idag använd turlista under rusningstid räcker väl till med de ledbussar som används om tidtabellen hålls.

Däremot finns det ett starkt behov av att förkorta intervallen vid lågtrafik. Den senaste trafikförändringen som gjordes under föregående år innebär att buss 144 bara går en gång i halvtimmen. Detta är ett alltför långt intervall, i ett område där bussförarna har svårigheter att hålla ett enligt tidtabellen avsett tempo. Detta leder inte alltför sällan till stora förseningar och svårigheter för dem som åker under lågtrafiktid, bl a människor med funktionsnedsättningar, äldre människor och även yngre människor med t ex barnvagn, att komma i tid till sina engagemang. Det drabbar också skolorna som med hela klasser ofta väljer att åka buss vid lågtrafik.

Existerande turtäthet i kombination med nu använda ledbussar har, som vi säger ovan, enligt vår på erfarenhet grundade bedömning redan idag gott och väl den passagerarkapacitet som behövs för transporter till Fruängen, Älvsjö och Gullmarsplan, detta självfallet under förutsättning att man med kvalitativa åtgärder lyckas få de transportproducerande bussföretagen att hålla tidtabellen – något som inte borde vara en omöjlighet. Däremot är det en nödvändighet att under lågtrafiktid återigen införa tjugominuterstrafik, om man avser att begreppet tillgänglighet och funktionshinderanpassning ska ha en reell innebörd i samhällsplaneringen.

Man kan beskriva det som att effekten av den förändring av prioriteringarna, som det senaste årets beslut och det kommande beslutet innebär, blir att *man förbättrar för den arbetande delen av befolkningen och de som behöver åka i rusningstid men försämrar för praktiskt taget alla andra, inklusive de människor som har funktionsnedsättningar*. Detta är enligt vår mening inte en acceptabel prioritering vad avser de grupper som inte tillhör den arbetande delen av befolkningen. Vi vill mot bakgrund av det ovan förda resonemanget förorda att man när det gäller de berörda linjerna i första hand satsar på att återställa rimlig service under lågtrafik, nämligen 20-minutersintervall.



Vi vill slutligen lägga till några synpunkter beträffande buss 161 mellan Bagarmossen och Gröndal via Älvsjö och passerar skolor i Älvsjö centrum och Telefonplan. Bussen går varje kvart fram till kl 0900, därefter var 20 minut, och efter 15 30 fram till kl 18 00 varje kvart. Enligt vår uppfattning vore det bra om bussen gick varje kvart hela dagen. Bussen går till Gröndal fram till ca 18 00, senare går den till Midsommarkransen. Förslaget som är lagt innebär att bussen ska gå vidare från Gröndal till Liljeholmen. Det anser vi vore bra. På kvällen går bussen två gånger i timmen. Det skulle ge ökad trygghet om den kunde gå oftare på kvällen. Våra synpunkter i det här avseendet är naturligtvis baserade på att det byggs mycket i Älvsjöstaden, plus alla skolbarn som behöver busservice.

Slutligen vill vi tillägga att det hade varit mycket lättare att granska underlaget om man någonstans hade redovisat aktuella bussars passagerarkapacitet samt persontrafikens volymsbehov vid olika tider på dygnet. Nu blir den granskning vi kan göra snarast en kvalificerad gissning utifrån vad vi kan konstatera om vad som händer rent praktiskt dagligen i vår stadsdel.