



Handläggare: Kajsa Pärke
Telefon: 508 21 083

Till
Älvsjö stadsdelsnämnd
2010-08-26

SL:s förslag till trafikförändringar 2011

Förvaltningens förslag till beslut

1. Stadsdelsnämnden överlämnar detta tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Omedelbar justering.

Charlotte Svensson
Stadsdelsdirektör

Margareta Hamrén
Avdelningschef

Sammanfattning

Trafikkontoret har i år beslutat att inte skicka vidare SLs årliga remiss till stadsdelarna på grund av tidsbrist. Förvaltning föreslår att nämnden ändå skickar in ett remissvar direkt till SL.

Förvaltningen betonar i årets remissvar särskilt betydelsen av snabba tvärförbindelser med buss i söderort, vilket också är ett av huvudmålen i



Söderortsvisionens strategi. Älvsjö behöver få bättre förbindelser med både Skärholmen, Liljeholmen, Högdalen och Farsta.

I remissvaret framhålls också behovet av närtrafiklinjer för äldre i Älvsjö. Sådana finns i många stadsdelar i söderort, men saknas helt i Älvsjö.

Förvaltningen påpekar också behovet av förstärkt kollektivtrafik i framför allt stadsdelens utbyggnadsområden Solberga och Långbro park.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom kansli- och serviceavdelningen och behandlats i handikapprådet, pensionärsrådet och förvaltningsgruppen 2010-08-19.

Bakgrund

Trafikkontoret har liksom tidigare år fått en remiss från SL om planerade trafikförändringar inför nästa år. Trafikkontoret har i år beslutat att inte skicka vidare remissen till stadsdelarna, eftersom den då inte hinner komma upp som beslutsärende i deras nämnd, utan endast blir ett anmälningsärende.

Trafikkontoret för diskussioner med SL löpande under året och betonar att synpunkter på kollektivtrafikutbudet kan framföras från stadsdelarna till dem under hela året och inte begränsas till detta remisstillfälle. Därutöver planerar trafikkontoret att bjuda in stadsdelarna till ett möte tillsammans med SL i höst för att diskutera önskemål och synpunkter från stadsdelarna.

Älvsjö stadsdelsförvaltning föreslår att nämnden ändå skickar in ett remissvar direkt till SL, samt för kännedom till trafikkontoret. I synnerhet som stadsdelsförvaltningen i år bett allmänheten om synpunkter på bättre tvärförbindelser. SL vill ha in svaren senast 1 september.

Remissen

I remissen beskriver SL kortfattat de trafikförändringar som de överväger inför 2011. SL poängterar att det är en bruttolista över möjliga förändringar. SL:s styrelse beslutar om budgeten i december och först då vet man säkert vilka trafikförändringar som kan genomföras.



Tunnelbanan: Gröna linjen föreslås få en förlängd maxtimme (då tågen går extra tätt) fram till kl 9. Under kvällar och helger föreslås på både röda och gröna linjen fler tåg vara fullängdståg, för att minska trängseln dessa tider. Hagsåtragen av tunnelbanan kommer att stängas av för upprustning mars-augusti 2011. Trafiken ersätts med buss.

Pendeltågen: Förbättrad turtäthet föreslås under sommaren med kvartstrafik fram till ca 20.30 vardagar på linjerna Märsta-Södertälje och Kungsängen-Västerhaninge. Inför 2012 kommer SL att utreda start av ny pendeltågstrafik mellan Uppsala och Älvsjö via Arlanda. Vidare kommer pendeltågen under nästa år fortsatt att påverkas av bygget av citybanan, bland annat innebär sprängningar i city att enstaka tåg ställs in mellan Stockholm C och Älvsjö.

Tvärbanan: Förlängd nattrafik med ca en timme föreslås nätter mot lördagar och söndagar. Tidigare start av 7,5-minuterstrafik på vardagsmorgnar föreslås. En utökning av antalet tåg som körs som långa ska studeras närmare.

Busstrafiken: Allmänt ska SL se över turtätheten på flera högt belastade busslinjer. Förslagen ska tas fram under sommaren och återfinns inte i remissen. Även passningar mellan busstrafik och annan trafik ska ses över.

Närtrafiken: Denna trafikerar områden där den övriga allmänna kollektivtrafiken inte trafikerar, och anpassas för att möjliggöra byten till den övriga allmänna kollektivtrafiken.

Övriga trafikförändringar: SL har under 2010 arbetat fram en långsiktig tillgänglighetsplan och ett treårigt handlingsprogram som ska gälla från 2011. När det gäller miljö fortsätter SL att utöka antalet etanol- och biogasbussar. För bullerskyddsåtgärder finns en handlingsplan och 2011 kommer SL att påbörja arbetet med att minska bullret från spårtrafiken. Biljettsystemet kommer nästa år helt att gå över till SL Acceskort, de laddningsbara smartkorten.

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen ser positivt på de förbättringar av kollektivtrafiken som SL föreslår för 2011. 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. Långsiktiga och hållbara satsningar i form av en utbyggd spårbunden trafik måste dessutom ges högsta prioritet.

För att få ett bredare underlag för detta remissvar har förvaltningen uppmanat medborgarna att skicka in förslag på bättre tvärförbindelser och både fått in önskemål kring det och andra synpunkter på kollektivtrafiken. Synpunkterna har inarbetats i detta förslag.

Bättre tvärförbindelser

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.

För Älvsjös del skulle utbyggnaden av Spårväg Syd Älvsjö-Fruängen-Skärholmen-Kungens kurva-Flemingsberg och en förlängning av tunnelbanan Hagsätra-Älvsjö ha mycket stor betydelse för att förbättra förbindelserna både österut och västerut. Förvaltningen ser positivt på att en förstudie av Spårväg Syd har startat och förordar en dragning via Älvsjövägen. Vi anser också att en utredning av tunnelbaneförlängningen bör återupptas. För att ytterligare stärka förbindelserna österut bör även en fortsättning av Spårväg Syd österut studeras, mot Högdalen – Farsta – Skarpnäck. Den planerade bebyggelsen av Årstafältet bör även skapa förutsättningar för en ny förgrening av tvärbanan till Älvsjö station.

I väntan på spårutbyggnader är det viktigt att snabba tvärförbindelser med buss utvecklas. Dessa bör gå mellan tunnelbanans större centrum och knutpunkter. Idag saknas snabba förbindelser från Älvsjö station till Skärholmen respektive Liljeholmen samt till Högdalen och Farsta.

Linje 173 går Älvsjö-Skärholmen, men tar lång tid eftersom den kör via hela Kungens Kurva-området. En bra förbindelse mellan söderorts viktiga knutpunkter Älvsjö och Liljeholmen skulle till exempel kunna vara en förlängning av linje 142 från Telefonplan till Liljeholmen. Snabba förbindelser mot Högdalen och Farsta behövs även utanför högtrafiktid.

Spårtrafik

Önskemål om spårutbyggnader för att förbättra tvärförbindelserna har beskrivits ovan. Därutöver vill förvaltningen endast uttrycka sin uppskattning över att en

pendeltågsförbindelse planeras mellan Älvsjö och Arlanda – Uppsala. Det har länge varit ett starkt önskemål från boende och har mycket stor betydelse för Stockholmsmassan och näringslivet i hela söderort. Vår förhoppning är att förbindelsen ska komma i drift så snart som möjligt.

Busstrafik

I Älvsjö sker en kraftig utbyggnad av bostäder. I Solberga var det under 2009 inflyttning i 264 nya lägenheter. I det så kallade kraftledningsstråket genom Solberga har markanvisning lämnats för ytterligare ca 500 lägenheter. I Långbro Park är det inflyttning i 99 lägenheter i år och de närmaste tre åren färdigställs ytterligare 243 lägenheter.

SL har tidigare svarat att behovet av utökad turtäthet till följd av inflyttning följs upp löpande genom automatisk trafikanknytning. Förvaltningen anser att SL 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.

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

En ny målpunkt för många Älvsjöbor är 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.

Ytterligare önskemål kring busstrafiken från Älvsjöbor:

- Högre turtäthet på 165 på helger
- Hållplatsen Pliggvägen bör flyttas tillbaka från Klacktorget
- Snabbussen genom Solberga har ett stopp, men bör få två
- Anpassa tidtabellen för 142 till 173 vid byte i Älvsjö mot Skärholmen
- Förläng vissa turer på 144 från Gullmarsplan till Nacka
- Buss mellan Älvsjö och Liljeholmen via Midsommarkransen
- Buss Älvsjö – Hornstull även utanför högtrafik



- Fler turer på 726
- Buss Långsjö – Zinkensdamm

Närtrafik och tillgänglighet

Närtrafik saknas nästan helt i Älvsjö trots att här bor många äldre. En utbyggd närtrafik skulle innebära att fler äldre och personer med funktionsnedsättning kan bo kvar hemma och blir mindre beroende av hemtjänst och färdtjänst. Flera områden i Älvsjö skulle behöva närtrafik. I Solberga till exempel Kristallvägen, Sulvägen, Toffelbacken och Rubinvägen (som många flyttar till för att det finns hiss men blir ändå fast i sitt boende på grund av backar och trappor) och Rävsnäsvägen i Örby slott. Närtrafiken bör passera vårdcentralerna i Älvsjö, Liseberg och Fruängen, apoteket samt stadsdelens olika äldreboenden som Långbroberg, Älvsjö servicehus och sjukhem, Solberga vård- och omsorgsboende, Blomsterfondens äldreboende i Liseberg. Dessutom behöver befintlig närtrafiklinje 910 vid Långbroparksområdet till Fruängens vårdcentral förlängas på eftermiddagarna så att den fungerar efter halv tre. Det skulle också vara lämpligt att förlänga den till "fågelvägarna" i Herrängen. Från delar av Brushaneslingan respektive Myrvägen är det till exempel drygt en km till busshållplatsen. När det gäller tillgängligheten på de ordinarie busslinjerna behöver 142, 144 och 165 vara "nigande" och utan trappsteg för att möjliggöra resor för personer med rollator och andra som har problem att gå i trappor.

Övriga satsningar

Förvaltningen är mycket positiv till att SL i remissen även redovisar satsningar på tillgänglighet, färdtjänst, miljö och biljettsystem, vilket förvaltningen tidigare efterfrågat. Det skulle även vara intressant att få läsa om vilka satsningar som görs på ökad trygghet och upprustning av stationer, vilket har stor betydelse för resenärernas uppfattning av resan.

Information

Det saknas tydliga kartor på SLs hemsida som visar linjesträckningar och hållplatser. De som finns är mycket översiktliga och visar inte vilka gator som trafikeras och var hållplatserna ligger. Inte heller går en sådan karta längre att köpa på SL Center. När det gäller närtrafiken hittar vi inga uppgifter om vilka linjer som finns varken på SLs, landstingets eller färdtjänstens webbplatser.

Direktkontakt med stadsdelarna

Eftersom Stockholm är en så stor kommun anser förvaltningen att det vore enklast om SL skickar remissen direkt till både trafikkontoret och stadsdelsförvaltningarna. Om den ska gå via trafikkontoret tar det längre tid och innebär att antingen stadsdelsförvaltningarna eller trafikkontoret inte hinner ta upp



remissvaret som beslutsärende. Därutöver saknar vi i årets remiss SLs svar på förra årets synpunkter från förvaltningen, vilket tidigare varit med.

Bilaga:
Remissen