

A
B
C
D
E

Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltning
Avdelningen för Stadsdelsmiljö och Teknik
Tom Thorell
tfn 508 05 063

Tjänsteutlåtande
30 april 2005

nr -

Sammanträde 19 maj 2005

Till
Hässelby- Vällingby stadsdelsnämnd

Trafikförändringar 2006.

Remiss från AB Storstockholms lokaltrafik

Förslag till beslut

1. Stadsdelsnämnden godkänner detta tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Anders Meuller
Stadsdelsdirektör

Sven-Göran Södergren
chef Stadsdelsmiljö och Teknik

Sammanfattning

SL utarbetar årligen förslag till trafikförändringar i kollektivtrafikutbudet avseende linjestreckningar, turtäthet och trafikeringstid. SL studerar förslag till trafikförändringar som inkommit via kundsynpunkter från resenärer samt från övriga intressenter. Materialet tillsammans med remissyttranden bearbetas och beräknas utifrån samhällsnytta och kostnad. Syftet med remissen är att ge samtliga remissinstanser möjlighet att redovisa de synpunkter och förslag till förändringar som de anser vara viktiga i sin kommun/för sin verksamhet.

Bilaga 1. Anhållan om utökad busslinje till Lövsta-Kyrkhamnsområdet

Med anledning av att befolkningen förväntas öka med ca 14 % t.o.m. 2013 förespråkar förvaltningen ett helhetsgrepp. I detta erfordras en fördjupad gemensam planering mellan Stockholms stad och SL. Syftet är att tillgodose invånarnas behov av kollektivtrafik i Hässelby-Vällingby stadsdelsområde. I detta arbete bör övergripande strukturer och detaljerade behov synliggöras och bearbetas.

I övrigt instämmer förvaltningen helt i SLs ambition, när det gäller att uppfylla de tre kärnvärdena – ”Ansvar för hela resan” – ”Pålitlighet” – ”Enkelhet”, i syfte att tillgodose kundnyttan av att resa kollektivt. Förvaltningen uppskattar SLs ambition att skapa ett ”hållbart resande” som beskrivs i planen och välkomnar ambitionen att göra kollektivtrafiken mer användbar för de invånare som har funktionshinder av olika slag.

Förvaltningen vill ta denna remiss i anspråk att föra fram önskemål från olika intresseföreningar i Lövsta-Kyrkhamnsområdet, som önskar bättre kollektivtrafik ut till det fritids- och grönområde som ligger i Lövstaområdet och gränsar mot ett attraktivt grönområde i Järfälla kommun. Önskemål om bättre kollektivtrafik gäller, åtminstone under sommarhalvåret.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom avdelningen för Stadsdelsmiljö och Teknik. Dessutom har underlaget delgivits handikapp- och pensionärsrådet.

Bakgrund

SL utarbetar årligen förslag till trafikförändringar i kollektivtrafikutbudet avseende linjestreckningar, turtäthet och trafikeringstid. SL studerar förslag till trafikförändringar som inkommit via kundsynpunkter från resenärer samt från övriga intressenter. Materialet bearbetas och beräknas utifrån samhällsnytta och kostnad. Det är viktigt att trafikförändringar möter resenärernas behov och blir till nytta för många. Vid trafikförändringar fokuserar SL i första hand på nybyggnadsområden och åtgärder som minskar trängseln i SL-trafiken.

Förändringarna beskrivs i ett dokument "Utbedsplan för busstrafik och lokaltåg" som fastställs av SLs regionala styrelse. SLs koncernstyrelse fattar dessutom beslut om utbedsplaner för tunnelbana och pendeltåg. Utbedsplanen bearbetas i anslutning till arbetet med SLs budget och ofta sker trafikstart för förändringarna i augusti följande år. I vissa fall i juni och i enstaka fall på andra tider.

Syftet med remissen är att ge samtliga remissinstanser möjlighet att redovisa de synpunkter och förslag till förändringar som de anser vara viktiga i sin kommun/för sin verksamhet. Med anledning av begränsade resurser till utökning av trafikutbudet kan SL i nuläget inte bedöma vilket utrymme till förändringar som finns. SL kommer att i sitt budgetarbete studera möjliga besparingar i trafik framöver. Därför efterfrågas synpunkter/förslag från remissinstanserna till omfördelning av befintliga resurser samt möjliga besparingsområden.

Frågor till remissinstanserna

Samtliga remissinstanser ombeds i sitt yttrande rangordna de viktigaste satsningarna (max 5 st). Samt även gärna redovisa ett eller flera förslag till omfördelningar av resurser i första hand i sitt eget verksamhetsområde samt möjliga besparingsförslag. Omfördelningar av besparingar ger ökade möjligheter till förbättring i trafiken.

Förslag på delar som bör behandlas i yttrandet är:

- Nybyggnadsområden
 - Bostäder
 - Arbetsplatser
 - Handelsområden
- Busstrafik
- Lokaltågstrafik
- Tunnelbane-/Pendeltågstrafik
- Trafikanläggningar
- Övrigt såsom tillgänglighet, trygghet, taxesystem m.m.

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen noterar att Utbedsplan 2005 för buss och lokaltåg, beslutades för respektive region den 28 januari 2005 för den Södra trafikregionen och den 3 februari för Norra trafikregionen samt Centrala trafikregionen. För att erhålla kunskap om resandet, var och hur mycket resandet beräknas öka per år, har en nedbrytning genomförts för olika områden, baserat på SLs uppdelning på trafikavtal.

Vidare noteras att SL under hösten 2004 redovisat ett förslag till en ny Strategisk plan för åren 2005-2010 vilken ligger till grund och kommer att genomsyra allt arbete inom SL de kommande åren. För 2010 gäller att antalet dagliga resor ska öka med minst 10 %, motsvarande 150 000 fler resor. Kundnöjdheten ska öka och uppgå till minst 75 % nöjda eller mycket nöjda resenärer, vilket skall jämföras med 66% som uppnåddes i den senaste mätningen. Därutöver ska intäkterna öka med 400 Mnkr genom värdehöjande tilläggstjänster, reklam- och hyresintäkter etc.

Förvaltningen konstaterar att SL har fastställt tre kärnvärden som ska fungera som vägledning för allt förändringsarbete inom SL-trafiken.

- Ansvar för hela resan. Sammanfattar SLs roll som trafikhuvudman för kollektivtrafiken i Stockholms län. SL har ansvar för kontinuitet i trafiken.

- Pålitlighet. Kunderna ska uppfatta SL-trafiken som tillgänglig, säker, trygg och punktlig.
- Enkelhet. Det ska vara lätt att resa med SL-trafiken. SL ska sträva efter att utveckla ett så användarvänligt trafiksystem som möjligt.

Förvaltningen noterar att SL har ett program för ett hållbart resande som är antaget av SLs styrelse 2001 och uppdaterat 2003. I korthet anges att högsta prioritet är att övergå från fosila bränslen till förnyelsebara drivmedel samt införa miljökrav på verksamhet vid depåer och tvättar. Biogas och etanol är de enda standardiserade förnybara alternativen som i dagsläget är kommersiellt möjliga. I syfte att demonstrera bränsecellsfordon samt tillhörande infrastruktur kommer ett fullskaleprojekt att provas i Stockholm inom projektet CUTE (Clean Urban Transport for Europe).

Förvaltningen noterar att SL mobiliserar för en situation med trängselskatt från och med hösten 2005. Försöket förväntas leda till en kraftig efterfrågeökning på kollektivtrafik mot innerstaden i högtrafik. Eftersom spårkapaciteten redan idag i många delar har nått kapacitetstaket, så kommer den största insatsen att göras i stom – och direkttrafik med buss. Förvaltningen noterar vidare att det inte finns planer på att utöka trafiken som gagnar Hässelby-Vällingby i större omfattning.

Byggnadsområden, bostäder arbetsplatser och handelsområden

Förvaltningen noterar att SL i sin plan omnämner att det i Vinsta industriområde planeras för nya bostäder och anser att området är väl försörjt med busstrafik. Vidare menar SL att nya bostäder och arbetsplatser planeras inom Beckomberga sjukhusområde liksom att sjukhusområdet ska fortsätta i form av Bromma sjukhus. Busstrafiken i området Råcksta / Vällingby skall ses över med anledning av denna exploatering, vilket beräknas genomföras år 2006.

Förvaltningen vill i samband med denna remiss framföra att stadsdelsområdet står inför en stor expansion av bostadsbyggandet med ca 4 000 lägenheter under tiden 2004-2013 enligt de planeringsförutsättningar som rådde inför år 2005:

<i>Stadsdel</i>	<i>Objekt</i>	<i>Lgh</i>	<i>Stadsdel</i>	<i>Objekt</i>	<i>Lgh</i>
Grimsta	Uranet	120	Hässelby Gård	Tapetrabatten	80
	Tungstenen	58		Tamburen	200
Nälsta	Småhus	17	Hässelby Strand	Lövsta Allé	1 100
Råcksta	Räknestickan	290		Stillheten	25
	Vårdhemmet	140		Porslinsköket	11
	Vattenfallet	380		Säteritaket	100
Vinsta	Yrkesmannen	100		Malmkronan	30
	Småhus	17	Gästvåningen	130	
	Singeln	60	Centrum	250	
	Vinsta arb-omr	300	Lekrummet	140	
Vällingby	Inköpschefen	200	H-by Villastad	Lingonrisgränd	30
	Klisterburken	200		Småhus	38

Det planerade bostadsbyggnadsprogrammet beräknas generera en ökning av den totala befolkningen med ca 14 % eller ca 8 500 invånare. I slutet av prognosperioden beräknas befolkningen uppgå till ca 67 500 individer enligt USK:

	2004	3005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Befintlig befolkning	58 767	58 765	58 719	58 736	58 745	58 771	58 801	58 842	58 901	58 981
Ny befolkning.	256	756	1 616	2 526	3 755	4 785	5 538	6 635	7 652	8 560
Total befolkning	59 023	59 521	60 335	61 262	62 500	63 556	64 339	65 477	66 553	67 541

Befolkningsexpansionen kommer att skapa större efterfråga på kollektivtrafik. Förvaltningen noterar att SL förväntar ett stort tillskott av arbetsplatser, bostäder och utbildningsplatser i Kista och Akalla, under de närmaste åren. I planen anges att en omläggning av busslinjer kan bli aktuellt vilket får studeras i det kommande planarbetet. Det finns ett stort behov av pendling hos befolkningen i Hässelby Vällingby, vilket kan visas av att det finns ca 12 000 arbetstillfällen och att befolkningen ökar från ca 59 000 till 67 500 individer under den planerade perioden. För att öka potentialen för stadsdelen bör stora satsningar på kollektivtrafiken genomföras. Ett viktigt inslag i en sådan satsning är att utöka kollektivtrafiken mellan Hässelby-Vällingby och Kista.

Busstrafik

Förvaltningen föreslår att SL i sin planering av trafikföringen tar hänsyn till invånarnas önskemål att ta sig till Lövsta-Kyrkhamnsområdet under främst sommarperioden. Lövstaområdet med angränsande grönområden inom Järfälla kommun är en tillgång, vars tillgänglighet bör förbättras för Stockholmarna. Se bilaga (1).

Förvaltningen har tidigare framfört synpunkter på att utglesning av trafiken ska undvikas vid tider då skiftavlösning sker vid ex.vis sjukhemmen – SL försöker undvika detta, alternativt förlägga turer som återstår så att de passar skiften.

Förvaltningen har tidigare ifrågasatt att busslinjerna 518, 541 och 543 går ungefär samtidigt på Lövstavägen tidiga morgnar och sena kvällar – SL menar att vissa tider har bussarna passning till samma pendeltåg vilket kan orsaka att de går ungefär samtidigt.

Förvaltningen har tidigare framfört att det bör vara möjligt att det från Hässelby/Vällingby (Grimsta) skall vara möjligt att ta sig till Beckombergaområdet liksom till Råcksta krematorium – SL menar att hänsyn till detta skall tas i det fortsatta planeringsarbetet.

Förvaltningen har också tidigare påtalat att beredskap bör hållas för att möta störningar i trafiken i samband med ombyggnaden av Vällingby C – SL menar att om en beredskap skall kunna hållas krävs att åtgärder som kan påverka SL-trafiken meddelas SL.

Förvaltningen har tidigare framfört att en översyn i Råcksta/Beckombergaområdet måste omfatta även Grimsta – SL menar att, en översyn i samband med att nya bostäder uppföres i Beckombergaområdet 2006, ska även trafiken i Grimsta inkluderas.

Förvaltningen har framfört önskemål om att delta i utvärderingen av Vällingbyflexen – SL har vidarebefordrat önskemålet till Färdtjänsten som övertagit driften.

Tunnelbane-/Pendeltågstrafik

Förvaltningen noterar att arbetet med att utreda en framtida förlängning av Tvärbanan norrut från Alvik pågår. Arbetet med förstudien beräknas vara avslutad under 2005. Arbetet omfattar två sträckningar, dels en förlängning mot Solna/Sundbyberg, dels en förlängning mot Kista och ett eventuellt blivande Stockholm Nord. Båda alternativen ger anslutningar till pendeltågsgrenarna mot Bålsta och Märsta. Inga medel finns avsatta för en utbyggnad inom de närmaste fem åren. Kista anses vara ett betydelsefullt arbetsområde för stadsdelens invånare.

Trafikantläggningar

Förvaltningen noterar att modernisering och upprustning av tunnelbanans stationer fortsätter. Ökad tillgänglighet för funktionshindrade med installationer av hissar och rulltrappor är ett viktigt inslag. Förvaltningen noterar förnöjsamt den anpassning som genomförts på tunnelbanestationen Johannelund. SL arbetar med olika medel för att öka funktionshindrades möjligheter att använda SL-trafiken. I samarbete med Connex har SL infört att tågvärdar är behjälpliga och har tillgång till en specialkonstruerad ramp som placeras i dörröppningen. På längre sikt är ambitionen att resor skall kunna göras spontana utan föransökan. Vidare noteras att SL arbetar med ett program för dynamiska spärllinjeskyltningar. Detta är ett tekniskt system som med hjälp av dynamiska skyltar visar avgångstider på stationer och terminaler.

Övrigt såsom tillgänglighet, trygghet, taxesystem m.m.

Förvaltningen noterar att SL tagit fram en handlingsplan för ökad tillgänglighet för funktionshindrade. SL har som mål för 2010 att alla som själva eller med hjälp av ledsagare kan verka och förflytta sig i den miljö som finns i kollektivtrafikens närhet och som kan ta sig till en stationsentré eller hållplats skall kunna resa med SL.

I planen noteras att det är besvärligt att använda kollektivtrafiken för ca hälften av de 200 000 funktionshindrade personerna som uppskattas finnas i Stockholms län. För denna kundkategori görs ca 80 % av kollektivresor med buss och tunnelbana. SL har som mål att vid all nyanskaffning av fordon och nybyggnad är att skapa full tillgänglighet inom dessa två trafikslag. För all trafik införs låggolvsbussar. Vid behov införs ramper eller motsvarande anordningar för att rullstolsburna ska kunna komma ombord. Stationernas samtliga entreér förses med hissar, automatiskt öppnade dörrar och rutiner för reparationer och underhåll ses över. För synskadade avses att införa taktila (kännbara) ledstråk och varningsmarkeringar på plattformarna och all information avses att bli tillgänglig för funktionshindrade. Dessutom har SL för avsikt att utbilda trafikpersonal och de som planerar för trafik i insiktsutbildning som ger kunskap om funktionshindrades behov.

Förvaltningens sammanfattande överväganden

Förvaltningen instämmer helt i SLs ambition, när det gäller att uppfylla de tre kärnvärden – ”Ansvar för hela resan” – ”Pålitlighet” – ”Enkelhet”, i syfte att tillgodose kundnyttan av att resa kollektivt. Dessutom uppskattar förvaltningen ambitionen att skapa ett ”hållbart resande” med bl.a. utökandet av antalet biogas- och etanolbussar samt försöket med bräncesellsfordon. Förvaltningen välkomnar också SLs ambitioner att göra kollektivtrafiken mer användbar för de invånare som har funktionshinder av olika slag.

Förvaltningen vill föra fram önskemål från olika intresseföreningar i Lövsta-Kyrkhamnsområdet, som önskar bättre kollektivtrafik ut till det fritids- och grönområde som ligger i Lövstaområdet och gränsar mot ett attraktivt grönområde i Järfälla kommun. Önskemål om bättre kollektivtrafik gäller, åtminstone under sommarhalvåret. Förvaltningen anser att ett sådant önskemål, går helt i linje med de ambitioner som finns i ”Vision Stockholm 2030”. Det gäller att genom kollektivtrafikens planering, också tillgodose stockholmarnas behov att ta sig till rekreationsområden för återhämtning. Detta aktualiseras, speciellt då invånarantalet ökar.

Förvaltningen noterar med en viss oro, att det i ”Utbudspaner 2005 för buss och lokal-tåg” framföres att SL, med anledning av begränsade resurser till utökning av trafikutbudet i nuläget inte kan bedöma vilket utrymme till förändringar som finns. Det anges också att SLs strategiska plan för åren 2005-2010 är att antalet dagliga resor ska öka med minst 10 %, samtidigt som andelen nöjda kunder skall öka med 9 %-enheter. Till detta

skall läggas att SL mobiliserar för en situation med trängselskatter från och med hösten 2005. Försöket förväntas leda till en kraftig efterfråga på kollektivtrafik mot innerstaden i högtrafik.

Förvaltningens oro förstärks över situationen i Hässelby-Vällingby stadsdelsområde där det planeras ca 25 exploateringsområden för bostäder. Befolkningen beräknas att öka med ca 14 % under perioden 2004-2013. Dessutom finns vetskapen om att arbetstillfällena för de flesta invånarna ligger utanför stadsdelsområdet. Förvaltningens oro spås ytterligare på, med anledning av att den spårbundna trafiken i många delar har nått sitt kapacitetstak och att det inte finns några resurser avsatta för en tvärbana till Kista. Det är angeläget att stadsdelen på ett bättre sätt, än vad som presenterats, kan dra nytta av denna planerade spårtrafik.

Förvaltningen vill göra SL och nämnden uppmärksam på att det förmodligen behövs en fördjupad gemensam framtidsplanering mellan Stockholms stad och SL för att tillgodose invånarnas behov av kollektivtrafik i Hässelby-Vällingby stadsdelsområde.
