



2005-06-09

Kontaktperson
Anders Nyberg
Gatuavdelningen, Södra distriktet
Telefon: 08-508 260 31
anders.nyberg@tk.stockholm.se

Till
Trafiknämnden 2005-06-21

Rebecca Westring
Ytterstad
Telefon: 08-508 264 12
rebecca.westring@mk.stockholm.se

Marknämnden 2005-06-23

Busstrafik på Svärdlångsvägen i stadsdelen Årsta. Ändring av genomförandebeslut.

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden beslutar att Svärdlångsvägen skall byggas om och regleras enligt kontorets förslag för att kunna trafikeras av buss och beslutar om omedelbar justering.
2. Marknämnden beslutar om ändring av genomförandebeslut enligt förslag i detta tjänsteutlåtande och beslutar om omedelbar justering.

Per Aronsson

Göran Långsved

Sammanfattning

Gatu- och fastighetsnämnden har vid sammanträde 2003-01-21 godkänt att Svärdlångsvägen i stadsdelen Årsta breddas enligt förslag till detaljplan. Planens syfte var att behålla gatuparkering samtidigt som gatan skulle kunna busstrafikeras till den nya pendeltågsstationen vid Årstaberg. Stadsbyggnadsnämndens antagande av detaljplanen har dock överklagats först till länsstyrelsen och därefter till regeringen. Regeringen har därvid upphävt antagandebeslutet med hänvisning till att avvägningar mellan allmänna och enskilda intressen ej redovisas. Detta gör att en ny handlingslinje måste väljas rörande busstrafiken i västra Årsta.

Med tanke på de många busstrafikanterna i området föreslår kontoren att den ursprungligt planerade trafikeringen behålls men att erforderliga trafikzoner för bussen säkras utan detaljplaneändring; genom parkeringsförbud längs båda sidor av Svärdlångsvägen på en del av sträckan. Eventuellt kan stoppförbud behövas längs ena sidan.

Längs andra delar kan gatans bredd ökas inom befintlig gatumark så att viss gatuparkering kan behållas. Gatan har (för Stockholmsförhållanden) blygsam trafik och låga bullernivåer även efter att busstrafik införts. Eventuella framtida bullerproblem får studeras, prioriteras och åtgärdas inom stadens bullerskyddsprogram.

Gatu- och fastighetsnämnden beslutade 2003-06-10 att godkänna investeringsutgifter om 9,6 mnkr för ombyggnad av Svärdlångsvägen i samband med genomförande av bostadsprojektet som tagit den tidigare bussvändplanen i anspråk. Kostnaderna för den nu föreslagna ombyggnaden beräknas bli ca 7 mnkr. Markkontoret föreslår att marknämnden fattar beslut om ändring av det tidigare genomförandebeslutet så att det överensstämmer med de nu föreslagna åtgärderna.

Trafikkontoret föreslår att trafiknämnden beslutar att Svärdlångsvägen byggs om så att gatan kan busstrafikerats inom befintlig gatumark. Med tanke på trafikplanering inför öppnandet av Årstabergets pendeltågsstation, tidsåtgång för gatuombyggnaderna jämte kommande försök med trängselavgifter, bör beslut enligt detta tjänsteutlåtande fattas under sammanträden i juni 2005 och beslutet omedelbart justeras.

Bakgrund

Gatu- och fastighetsnämnden har vid sammanträde 2003-01-21 godkänt att Svärdlångsvägen i stadsdelen Årsta breddas enligt förslag till detaljplan. Planens syfte var att skapa plats för parkering samtidigt som busstrafik inrättas på gatan så att buss nr. 160 kan nå pendeltågsstationen vid Årstaberget. Samtidigt har den tidigare bussvändplanen vid Tavelsjövägen, efter planändring, gjorts om till kvartersmark för bostadsbebyggelse och husen är snart färdigställda.

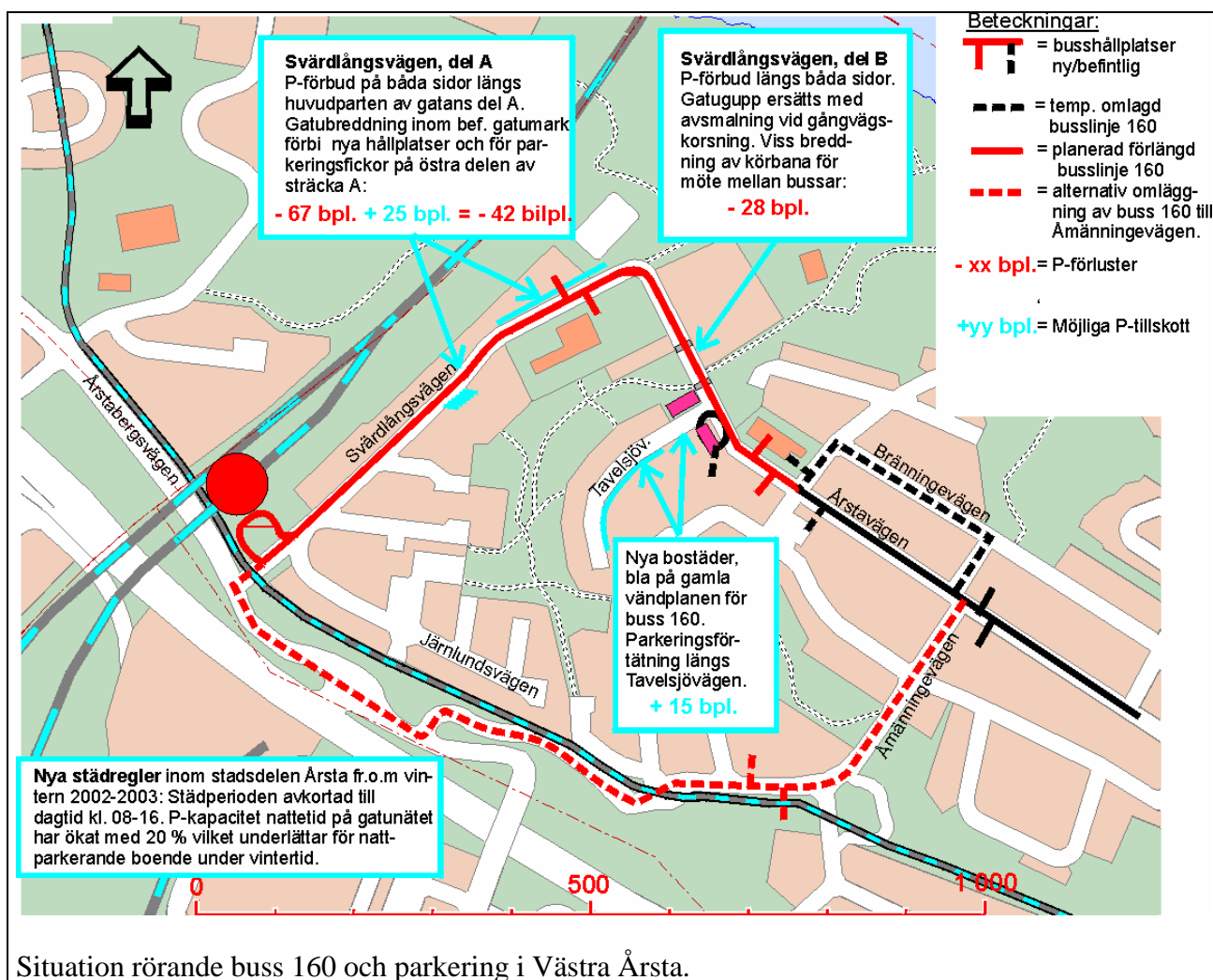
Planförslaget för gatubreddningen antogs av stadsbyggnadsnämnden 2003-11-06. Stadsbyggnadsnämndens beslut har därefter överklagats till Länsstyrelsen i Stockholms län som 2004-02-23 beslutat avslå överklagandena.

Länsstyrelsens beslut har därefter överklagats till Regeringen som 2005-01-27 beslutat att överklagandena bör bifallas och att stadsbyggnadsnämndens beslut att anta detaljplanen upphävs. Som motiv anförde regeringen att det saknas en redovisning av avvägningar mellan det positiva samhällsintresse, som utbyggd kollektivtrafik innebär och de nackdelar i form av intrång och störningar som kan drabba enskilda.

Analys och konsekvenser

Svärdlångsvägen är en smal och blygsamt trafikerad huvudgata i stadsdelen Årsta; drygt 2000 fordon/dygn (år 1998) som bedöms öka med ca 500 fordon/dygn efter det att Storsjövägen upplåtits för bostadsbebyggelse på sträckan mellan Siljansvägen och Skattungsvägen och att föreslagna buss- trafik inrättats på Svärdlångsvägen. Detta kan jämföras tex. med angränsande Årstavägen som på passagen förbi Årsta torg har ca 10 000 fordon/dygn och betydligt större busstrafik än vad som skulle bli aktuellt på Svärdlångsvägen.

Den nya pendeltågsstationen i Årstaberg planeras öppnas för trafik senhösten 2005 vilket gör att ställningstagandet i busstrafikfrågan brådskar. Det är också viktigt att få goda kollektivtrafikförhållanden under försöket med miljöavgifter i Stockholm. Stadsbyggnadskontoret avser ej att skyndsamt omarbota och komplettera planförslaget varför annan handlingslinje måste väljas. Tre alternativ utan detaljplaneändring har diskuterats mellan trafik- kontoret och SL.



Situation rörande buss 160 och parkering i Västra Årsta.

Alternativ 1; busstrafik inom befintligt gaturum för Svärdlångsvägen

Svärdlångsvägen upplåts här för busstrafik inom befintligt gaturum enligt heldragen röd linje i figuren på föregående sida. För att säkra utrymmen för möte mellan bussarna krävs parkeringsförbud efter båda sidor av gatan (ev. kompletterat med stoppförbud). Befintlig gatemark är bred nog för att till skapa parkeringsfickor (25 bilplatser, blåa linjer i figuren) på en begränsad del av sträcka A vilket begränsar parkeringsbortfallet till totalt 42 bilplatser. Längs delsträcka B (delen mellan Årstavägen och Svärdlångsvägens kurva vid bollplanen) bortfaller 28 bilplatser. Delar av detta bortfall kompenseras genom planlagd utökad tvärparkering längs Tavelsjövägen vilket ger ett tillskott på 15 bilplatser.

En allmän förbättring av P-förhållandena för boende i stadsdelen har uppnåtts genom att dagstädning införts på gatorna vilket skapat ökad p-kapacitet under nätter på vinterhalvåret i Årsta.

Alternativ 1 innebär att boende/arbetande i västra Årsta och vid Årsta Sjukhem får ha kvar närbelägen turtät busstrafik mot såväl Gullmarsplan (T-bana, bussar och spårväg) som mot Årstabergs bytespunkt (P-tåg, buss och spårväg). Skolbarn boende i västra Årsta får i alternativ 1 också bättre och säkrare resförhållanden till Årsta skola än om bussen dras in eller läggs om som i alternativ 2.

Alternativ 2; omläggning av buss 160 till Åmänningevägen-Årstabergsvägen

Parkeringen behålls på Svärdlångsvägen samtidigt som gatan inte buss- trafikeras. Buss 160 leds istället från Årstavägen via Åmänningevägen – Årstabergsvägen till den nya pendeltågsstationen. Sträckningen redovisas med streckad röd linje i figuren på föregående sida. Alternativt dras linjen in och ersätts med ökad kapacitet på linje 162.

SL:s trafikanträknningar visar att det är ca 1300 på+avstigande busspassagerare per dygn på de hållplatser (gamla vändplanen jämte öster om Storsjövägen) som ej trafikeras i detta alternativ. Dessa får istället gå till hållplatserna vid gatukorset Årstavägen/Åmänningevägen vilket är ca 300 meter längre. Nyttan är liten med ökad busstrafik för boende längs Åmänningevägen beroende på att gatan redan har busstrafik. Nyttan av fler P-platser på Svärdlångsvägen i detta alternativ skall sålunda vägas mot förlängda gångavstånd till bussen för boende i västra Årsta och arbetande/besökande vid Årsta sjukhem.

SL anser att de förlängda gångavstånd till buss som uppkommer i alternativ 2 är oacceptabla och önskar att en ny vändplan anläggs (tex. inom parkstråket strax norr om Tavelsjövägen) som ersättning för den som nu tagits i anspråk för bebyggelse. Trafikkontoret är tveksamt till denna vändplan på grund av dess intrång i värdefull parkmark.

Alternativ 3: Permanenta nuvarande temporära bussvändning via Bränningevägen.

I samband med att byggnadsarbetena påbörjades för bostadshuset på den gamla vändplanen vid Tavelstjövägen har vändningen för buss 160 tillfälligt vis lagts om till en enkelriktad körslänga längs Bränningevägen – Årstavägen, svart streckad linje i figuren på sid 3. Bränningevägen är mycket smal med närliggande hus. Den temporära busstrafiken har därför resulterat i klagomål hos såväl SL som staden. Bussen når i detta alternativ ej den nya pendeltågsstationen i Årstaberg. SL önskar ej permanenta bussvändningen via Bränningevägen varför kontoret föreslår att detta alternativ ej genomförs. Det redovisas därför ej ytterligare i den fortsatta behandlingen nedan.

Ekonomi

Förslaget enligt alternativ 1 innebär lägre kostnader än i det ursprungliga förslaget med en breddning av gatumarken. Kostnaderna blir enligt bedömning;

Entreprenadkostnad:	5,0 mnkr
Oföruts.+div. 15 %:	0,75 ”
Byggherrekostnad 20%:	1,25 ”
<hr/> TOTAL KOSTNAD:	7,0 mnkr.

Förslagsalternativ 2 (där bussen flyttas till Åmänningevägen) innebär inga gatubyggnadskostnader om ej ny vändplan byggs i parkstråket norr om Tavelstjövägen.

Miljö

Turtät och tillgänglig busstrafik är viktigt för Stockholms trafiksystem och för miljön i staden. Boende längs Svärdlångsvägen och västra delen av Årstavägen jämte arbetande/besökande till Årsta sjukhem får bra kollektivtrafik till centrala Årsta och kollektivknutpunkten Gullmarsplan om buss 160 kan fortsätta att betjäna området såsom i alternativ 1. Detta alternativ ger också de boende en bra bussförbindelse till den blivande knutpunkten vid Årstaberg. SL:s trafikantråkningar visar på att det är mycket stora passagerarmängder (1300 på- och avstigande) vid de berörda hållplatserna.

Svärdlångsvägen ingår i Årsta-zonen med genomfartsförbud men har därutöver inga särskilda trafikrestriktioner. Gatan kan därför, liksom huvudparten av Stockholms gatunät i övrigt, upplåtas för busstrafik. Bullerstörningar från busstrafiken bör i första hand motverkas genom tystare bussar. Bullerstörningar från trafiken på befintliga gator kan också reduceras med hjälp av åtgärder inom stadens bullerskyddsprogram i en prioriteringsordning där de svårast bullerstörda bostäderna åtgärdas först.

Minskat utbud av gatuparkering gör det svårare och mer tidskrävande att finna ledig bilplats i området. Detta drabbar såväl arbetande, boende, besökande som infartsparkering i området. Ökade svårigheter att hitta ledig P-plats kan göra att trafikarbete och avgaser vid parkeringssökning ökar något litet.

Ianspråktagen grönyta

Busstrafikering av Svärdlångsvägen till Årstabergets pendeltågsstation medför gatubyggnadsåtgärder bara inom befintlig gatumark varför ingen grönyta i park- och naturmark tas i anspråk.

Om en ny vändplan byggs i parkområdet norr om Tavelsjövägen enligt SL:s önskemål i alternativ 2 sker ett intrång i parkmark som kontoret bedömer svårt att kompensera i närområdet.

Tillgänglighet

Busstrafik på Svärdlångsvägen med lätt tillgängliga hållplatser på Årstavägens västra del jämte längs Svärdlångsvägen är viktigt för att funktionshindrade och äldre boende inom västra Årsta skall kunna färdas kollektivt inom stadsdelen eller till mål på längre avstånd via byte vid Gullmarsplan eller vid Årstaberget.

Barnkonsekvenser

Bibehållen busstrafik längs Svärdlångsvägen mm. innebär att det blir lättare och säkrare för barn som bor i västra Årsta att förflytta sig inom stadsdelen och till bytespunkter i busslinjens ändpunkter jämfört med om bussen ej trafikerar gatan. Kontoret bedömer att det är särskilt angeläget att bra busstrafik säkras för skolbarn till/från Årsta skola, belägen vid Hjälmarsvägen strax norr om Årsta centrum.

Samråd

Trafikkontoret och markkontoret har haft underhandssamråd med SL vid ärendets beredning. SL har därvid inkommit med en skrivelse som redovisas i bilaga 1.

Kontorens synpunkter och förslag

Trafikkontoret och markkontoret konstaterar att den uppkomna situationen skapar nackdelar jämfört med den ursprungliga planen som godkänkts av gatu- och fastighetsnämnden år 2003 men som undanröjts av regeringen. Den möjlighet som återstår är att pröva möjligheterna att dra fram bussen på Svärdlångsvägen utan planändring.

Trafikkontoret föreslår handlingsalternativ 1 med busstrafik på Svärdlångsvägen och fritt från uppställda bilar på båda sidor av gatan. I valet mellan bra busstrafik i västra Årsta och de boendes behov av P-platser bedömer kontoret att kollektivtrafiken måste komma i första hand. Motiv är att många bussresenärer skulle drabbas av långa gångavstånd och minskad tillgänglighet om busslinjen skulle läggas om till Åmänningevägen eller dras in. Det är betydligt färre boende som drabbas av förlängda gångvägar om delar av befintlig kantstensparkering längs Svärdlångsvägen tas bort.

Kostnaderna för den nu föreslagna ombyggnaden beräknas bli ca 7 mnkr vilket är 2,6 mnkr lägre än tidigare godkända investeringsutgifter (GFN 2003-06-10). Markkontoret föreslår att marknämnden fattar beslut om ändring av det tidigare genomförandebeslutet gällande investeringsutgifter så att det överensstämmer med de nu föreslagna åtgärderna.

Genom att pendeltågsstationen snart skall tas i bruk måste SL nu ta ställning till tidtabell och linjedragning för buss 160. Trafikkontoret behöver också omgående påbörja en upphandling av gatubyggnadsentreprenaden så att gatan, ej alltför länge efter det att pendeltågsstationen öppnat, kan upplåtas för busstrafik. Det är också viktigt att god kollektivtrafik säkras under försöket med trängselavgifter i Stockholm. Detta gör att beslut behöver fattas vid trafiknämndens och marknämndens sammanträden i juni och att besluten omedelbart bör justeras.

SLUT