

A
B
C
D
E

Handläggare: Anders Lindgren
Tfn: 08-508 09 306

Östermalms stadsdelsnämnd

Yttrande över förslag till trafikändringar 2009

Förslag till beslut

Stadsdelsnämnden beslutar att som svar på SL:s förslag till trafikändringar 2009 till Trafikkontoret överlämna och åberopa detta tjänsteutlåtande

Göran Månsson
stadsdelsdirektör

Anders Lindgren
chef Parkmiljögruppen
Norra Innerstaden

Sammanfattning

AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) har inför år 2009 gett Stockholms stad möjlighet att inkomma med synpunkter och eventuella förslag till förändringar angående kollektivtrafiken.

Förvaltningen vill bl.a. framhålla att det är viktigt att de nybyggnadsområden som planeras på och i anslutning till Östermalm redan från början får en väl utbyggd kollektivtrafik så de nya bostäderna och arbetsplatserna inte genererar mer biltrafik än nödvändigt.

Stadsdelsförvaltningen ser positivt på om SL fortsätter arbetet med kontinuitet i trafiken och strävan efter att utveckla ett så användbart trafiksystem som möjligt med kombinationer mellan olika trafikslag, liksom arbetet med information till nyinflyttade och samarbete med exploitörer.

Miljö- och tillgänglighetsfrågorna ska ha en fortsatt hög prioritet.

Synpunkter kvarstår som stadsdelsnämnden framfört vid tidigare utbudsplaner och som kommenterats av SL men inte lett till åtgärd.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av parkmiljögruppen Norra innerstaden

Bakgrund

Inom ramen för Storstockholms Lokaltrafiks (SL) strategiska plattform utarbetar SL för nästkommande år förslag till trafikförändringar i kollektivtrafikutbudet avseende linjesträckningar, turtäthet och trafikeringstid. ”Förslag till Trafikförändringar 2009” är ett gemensamt dokument för alla trafikslag och kommer att fastställas av SL:s styrelse under hösten 2008.

Ett antal remissinstanser ges möjlighet att redovisa de synpunkter och förslag till förändringar som de anser vara viktiga i sin kommun eller för sin verksamhet. Remissen har inom staden skickats till trafikkontoret, som i sin tur vidarebefordrat remissen till samtliga stadsdelsnämnder. Yttrandet ska överlämnas till trafikkontoret senast 22 augusti 2008. Trafikkontoret kommer att svara med en kontorsremiss som anmäls i trafik- och renhållningsnämnden vid sammanträde den 16 september 2008.

Som en bilaga till remissen har SL skickat ett förslag på trafikförändringar för buss, tunnelbana och pendeltåg. Dessa ska ses som idéer, eftersom inga beslut ännu fattats. SL vill både ha synpunkter på dessa och förslag på förändringar. I förslaget för 2009 berör nedanstående Östermalm.

ABCDE

Sid 3 (6)

Remissinstansernas yttranden/synpunkter kommer att kommenteras av SL samt vara ett underlag för planering inför budget- och verksamhetsåret 2008.

Förslag på trafikförändringar 2009

SL kommer att se över den direktbusstrafik som genomfördes med anledning av ökat resande efter Stockholmsförsöket och införande av trängselskatt 2007. Syftet med översynen är att anpassa utbudet till efterfrågan.

Linje 69 Fridhemsplan – Blockhusudden, det är trängsel på linjen vissa tider pga etablering av fler attraktioner på Norra Djurgården. Behovet av utökad turtäthet ska studeras. Hösten 2008 kommer vissa turer att gå ända fram till Kaknästornets entré och då skyltas med 69K.

Resandet med linje 70, Universitetet – Odenplan – Frösunda ökar, vilket motiverar en utökad turtäthet i rusningstid. Samtrafikeringen med linje 40 mot universitetet underlättas om bägge linjerna trafikeras var 10:e minut.

Linje 76 Ropsten – Norra Hammarbyhamnen. Trafik till Ropsten inrättas på lördagar. Behovet av söndagstrafik ska studeras.

Förvaltningens förslag inför utbudsplan 2008 och SL:s kommentarer.

Inom Östermalms stadsdelsområde planeras förtätningar på olika ställen inom stadsdelen. I kvarteren Kattrumpstullen, Svea Artilleri och Väbeln har lägenheter färdigställts sedan förra utbudsplanen och det innebär ökat kollektivtrafikbehov på Valhallavägen. I stadsutvecklingsområdet Hjorthagen – Värtan – Frihamnen – Loudden pågår planeringen för nya bostäder och arbetsplatser. Kapaciteten i kollektivtrafiken måste garanteras för dessa områden. På sikt planeras totalt 10 000 lägenheter och 30 000 arbetsplatser. Förvaltningen anser det ytterst viktigt att kollektivtrafiken ligger i fas med utbyggnaden. SL:s kommentar är att SL deltar i diskussioner tillsammans med staden om trafiken i utbyggnadsområdena.

Av SL:s kommentarer till stadsdelsnämndens synpunkter på tidigare utbudsplaner framgår att flera av förändringarna avgörs av Trafikkontoret. Trafikkontorets ställningstagande till stadsdelsförvaltningens synpunkter blir därmed viktiga att återredovisa till stadsdelsnämnden

Inför Utbudsplanen 2006 skulle SLs bussterminal vid Östra Station bli föremål för en översyn för att se hur ytorna ska disponeras i framtiden. Ett sådant önskemål framfördes också från stadsdelsnämnden. Förvaltningen efterlyser en rapport från översynen.

ABCDE

Sid 4 (6)

Stadsdelsnämndens tidigare framförda önskemål om öppning av tunnelbaneuppgången mot Naturhistoriska Museet vid hållplats Universitetet, kvarstår. SL:s kommentar är att det inte finns någon planering för ett sådant öppnande

Stadsdelsnämndens handikappråds önskemål om att SL ska se över busshållplatser som är placerade i närheten av korsningar och som medför tvära vänstersvängar för bussen, kvarstår. SL:s kommentar är att placeringen av busshållplatser görs av Trafikkontoret.

Önskemålet från stadsdelsnämndens ungdomsråd om att få en stomlinjebuss till Liljeholmstorg, kvarstår. Önskemålet har inte kommenterats.

Ytan för bussterminalen vid Östra station bör, i avvaktan på en utflyttning, minskas till förmån för en upprustning av Valhallavägens mittparti på denna sträcka. SL:s kommentar är att en reducering av ytan måste utredas och där SL bereds plats i arbetet.

Buss 55 bör få ny hållplats vid Artemisgatan/Kolargatan. SL:s kommentar är att det studeras i samråd med Trafikkontoret.

Möjligheten att öppna en T-baneuppgång vid Albano bör undersökas. SL:s kommentar är att exploateringen vid Albano inte visar sådana nivåer att en tunnelbanestation anses motiverad.

Buss 4 och 72 bör få ny hållplats utanför T-banehallplatsen Stadion, uppgång Valhallavägen, vid bussfärd österut. SL:s kommentar är att undersöka om en permanent hållplats kan inrättas.

Inom stadsdelsnämndsområdet måste det finnas ett fungerande lokalt stadsdelslinjenät parallellt med det stora linjenätet. SL:s kommentar är att de lokala bussarna har relativt tätt mellan hållplatserna

Bussterminalen vid Östra station ska flyttas till en ny terminal utanför Roslagstull i närheten av tunnelbanan. SL:s kommentar är att ytterligare resenärer till tunnelbanan bör undvikas då kapacitetstaket i stort sett är uppnått redan idag.

Inga ledbussar bör framföras i skolzoner. SL:s kommentar är att linjesträckningarna inte kan styras av skolzoner.

Kapaciteten i kollektivtrafiken måste garanteras för den successiva förtätningen inom stadsdelsområdet.

Nattbusstrafik till Värtahamnen och Lappkärrsberget är önskvärd. SL:s kommentar är att utökningen av nattrafiken helger på T-banan ger Hjorthagen förbindelse dygnet runt.

Förvaltningens förslag

Stadsdelsförvaltningen vill påminna om att de nybyggnadsområden som planeras på och i anslutning till Östermalm redan före inflyttningen får en väl utbyggd kollektivtrafik, så att de nya bostäderna och arbetsplatserna inte genererar mer biltrafik än nödvändigt. Lämpligt är ett samarbete med aktuella byggbolag så att dessa kan ge information om olika resesätt till nyinflyttade. Vid planering av nya linjers sträckning bör en analys göras av målpunkter för resenären (arbete, skola, kollektivtrafikpunkt). Aktuella nybyggnadsområden på Östermalm är förutom det stora stadsutvecklingsområdet utbyggnaden av Svea Fanfar och universitetets utveckling. Förvaltningen vill också framhålla att tillräcklig kapacitet måste finnas för de stora besöksområdena på Djurgården.

En tillgänglig kollektivtrafik innebär såväl mänskliga som samhällsekonomiska vinster. På så sätt kan exempelvis behovet av färdtjänst minska. Ur tillgänglighetssynpunkt vill förvaltningen framföra nedanstående synpunkter och önskemål.

Bussar med lågt insteg fungerar bra. Om chauffören kör tätt intill hållplatsen och denna är utförd enligt de nya bestämmelserna, d.v.s. har en kanthöjd på 17 centimeter, så kan även en rullstolsanvändare komma ombord.

Det är också bra med syntetiskt tal i fordonen och att talet föregås av en "plington", så att den blinde/synskadade har möjlighet att förbereda sig för avstigning.

Fler stationer som är utrustade som vid Skanstulls T-banestation vore önskvärdt. Där är perrongen försedd med längsgående metallribbor inlagda i perronggolvet, vilket fungerar bra för synskadade.

De nya tunnelbanevagnarna är för höga för många perronger. Ett bra exempel på hur man kommit tillrätta med detta är vid Rådmansgatans T-banestation, där man byggt upphöjda "bulor" på perrongen, så att det blir 0-kant mellan perronggolv och tunnelbanevagn.

Många moderna bussar har en inbyggd lättmetallramp vid mitteningången. För att dessa ska komma till användning som det är tänkt, krävs någon form av informationsinsatser. Det inkommer nu rapporter om att vissa chaufförer inte känner till hur man ska fälla ut ramperna. Det är därför

ABCDE

Sid 6 (6)

positivt att SL nu påbörjat utbildning för trafikpersonalen i att hantera ramperna.

Vad gäller pendeltågen är vissa vagnar utrustade med en "miniramp" som den funktionshindrade kan få ut genom att trycka på en knapp. På så sätt minskas glipan mellan vagnen och perrongen. Rampen kräver dock kontinuerligt underhåll om funktionen ska vara säkerställd.

Förvaltningen anser att tillgänglighetsfrågorna liksom miljöfrågorna även i fortsättningen ska vara av mycket stor vikt

Bilagor

Inbjudan till yttrande över trafikförändringar
SLs utbudsplan för 2009