Landstingsstyrelsen

Motion 2013:8 av Tomas Melin m.fl. (MP) om tätare trafik på gröna linjen västerut

Föredragande landstingsråd: Kristoffer Tamsons

Ärendebeskrivning

Tomas Melin m.fl. (MP) har lämnat en motion där landstingsfullmäktige föreslås uppdra till trafiknämnden att komma med förslag på hur man kan förbättra turtätheten längs tunnelbanans gröna linje västerut.

Förslag till beslut

Landstingsrådsberedningen föreslår landstingsstyrelsen föreslås landstingsfullmäktige besluta

att anse motionen besvarad.

Landstingsrådsberedningens motivering

Stockholms län växer i en aldrig tidigare skådad takt. Varje år blir vi nästan 40 000 nya invånare i länet. Alliansen tycker att det är fantastiskt att så många människor väljer att arbeta, bo och besöka vår region. Samtidigt som detta ställer stora krav på oss som arbetar med infrastruktur- och kollektivtrafikfrågor.

Under de senaste åtta åren har rekordstora investeringar gjorts eller påbörjats för att öka kapaciteten i länets tunnelbanesystem. Gröna linjens Farsta- och Hagsätragren har moderniserats och planeringen för Hässelbygrenens livstidsförlängning fortgår enligt plan. Röda linjen kommer att få ett nytt signalsystem och nya vagnar, vilka avsevärt kommer att öka kapaciteten på linjen.

Den i särklass största investeringen i tunnelbanesystemet är den så kallade Stockholmsförhandlingen. I praktiken innebär överenskommelsen den största utbyggnaden av tunnelbanan på 40 år. Blå linjen förlängs till både

Barkarby och Nacka samtidigt som en helt ny linje, Gula linjen, byggs till Arenastaden i Solna via Nya Karolinska universitetssjukhuset.

Trafikförvaltningen kommer också att testa andra åtgärder för att i närtid minska trängseln på tunnelbanans hårdast belastade linjer. De ska bland annat förbättra trafik, - realtids, - och störningsinformationen samt öka trafikutbudet under rusningstrafiken på både den Gröna och Röda linjen.

Beslutsunderlag

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 21 november 2013
Motion 2013:8
Trafiknämndens protokollsutdrag den 12 november 2013
Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande den 17 oktober 2013

Torbjörn Rosdahl

Kristoffer Tamsons

Tobias Sjö

Landstingsstyrelsens förvaltning
Landstingsdirektörens stab

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2013-11-21

LS 1305-0696

Handläggare:
Mathias Knutsson

Landstingsstyrelsen

Ankom
Stockholms läns landsting
2013 -11- 21
Dnr LS 1305-0696
Rotel III

Motion 2013:8 av Tomas Melin m.fl. (MP) om tätare trafik på gröna linjen västerut

Ärendebeskrivning

Tomas Melin m.fl. (MP) har lämnat en motion där landstingsfullmäktige föreslås uppdra till trafiknämnden att komma med förslag på hur man kan förbättra turtätheten längs tunnelbanans gröna linje västerut.

Beslutsunderlag

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 21 november 2013
Motion 2013:8
Trafiknämndens protokollsutdrag den 12 november 2013
Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande den 17 oktober 2013

Förslag till beslut

Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta

att anse motionen besvarad.

Förvaltningens förslag och motivering

Sammanfattning
Tomas Melin m.fl. (MP) har motionerat om förbättrad turtäthet längs tunnelbanans gröna linje västerut. Av trafiknämndens yttrande framgår att nuvarande trafikvolym på grön linje är ett effektivt nyttjande av befintlig trafikinfrastruktur och att trafikutbudet tillgodoser efterfrågan. Mot denna bakgrund anser förvaltningen att motionen ska anses besvarad.

Bakgrund
Motionärerna föreslår att landstingsfullmäktige uppdrar till trafiknämnden att komma med förslag på hur man kan förbättra turtätheten längs tunnelbanans gröna linje västerut.

I trafiknämndens yttrande beskrivs trafikplaneringen och dess olika

överväganden avseende tunnelbanans gröna linje. Enligt trafiknämnden är trafiken i rusningstrafik så tät som det är möjligt med bibehållen robusthet i trafiken. Vissa förbättringar kan eventuellt uppnås genom kontinuerlig översyn av tidtabellerna.

Trafiknämnden gör bedömningen att det inte möjligt att utöka trafiken på Hässelbygrenens yttre delar utan investeringar utöver fastställd investeringsplan. Vidare anför trafiknämnden att det nuvarande trafikutbudet på Hässelbygrenen motsvarar dagens efterfrågan, varför utökning av trafiken är svår att motivera i relation till övriga behov i länet.

Överväganden
Landstingsstyrelsens förvaltning instämmer i trafiknämndens yttrande, där det framkommer att den nuvarande turtätheten är rimlig i relation till efterfrågan och befintlig trafikinfrastruktur. Förvaltningen vill dessutom peka på att det under de kommande åren planeras stora satsningar på Stockholms tunnelbana. Överenskommelsen mellan staten, landstinget och fyra kommuner innebär en investering i utbyggnad av tunnelbana med 25,7 miljarder kronor om investeringar i fordon och depåer inkluderas. Vidare vill förvaltningen peka på att den planerade utbyggnaden av tunnelbanan till Hagastaden och Arenastaden dessutom inte medför att gröna linjen västerut mot Hässelby förlorar kapacitet.

Mot denna bakgrund anser förvaltningen att motionen ska anses besvarad.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

Beslutet har inga ekonomiska konsekvenser.

Miljökonsekvenser av beslutet

I enlighet med landstingets Miljöpolitiska program 2012-2016 har hänsyn till miljön beaktats och slutsatsen är att det inte är relevant med en miljökonsekvensbedömning i detta ärende.

Toivo Heinsoo
Landstingsdirektör

Stockholms läns landsting

miljöpartiet de gröna

MOTION

2013-05-14

Ankom
Stockholms läns landsting
2013 -05- 14
Dnr LS 1305-0696

2013:8
Rotel III

Motion av Tomas Melin (MP) om tätare trafik på gröna linjen västerut

15.00 en majtisdag lämnar ett tåg Hässelby strands tunnelbanestation. Samtidigt lämnar ett annat tåg på samma linje Hötorget. Båda är på väg mot Hagsätra. Det som skiljer de två avgångarna åt är hur många som följer därpå från samma station. Innan klockan hunnit slå 16.00 har 20 ytterligare tåg lämnat Hötorget. Från Hässelby strand har bara 9 ytterligare tåg lämnat stationen.

Under rusning ser det ungefär likadant ut. Från Hötorget går klockan 7-8 samma majtisdag 24 avgångar, från Hässelby strand 13.

Resandeantalet på stationerna i Hötorget och Hässelby strand skiljer sig självfallet, det vore inte rimligt att lika många resandeplatser erbjöds på den ena som den andra. Däremot blir detta belysande för den relativt otäta trafikeringen på gröna linjen västerut, och visar på en tydlig förbättringspotential.

Turtäthet är en viktig faktor för att locka fler att åka kollektivt. Dels genom att det blir en smidigare resa genom mindre väntetid, dels genom att det blir mindre trängsel när många åker samtidigt (även om det är kortare tåg) och dels att fler får möjlighet att sitta som ska åka långt.

Det finns flera sätt som vi skulle kunna öka turtätheten på gröna linjen. Ett enkelt sätt vore att förlänga de linjer som idag inte löper hela gröna linjen ut. Exempel på detta finns redan idag, då exempelvis Linje 18 (normalt Alvik-Farsta strand) börjar en del turer i Hässelby. En annan möjlighet är att införa nya linjer (på befintliga spår) som går mellan Hässelby och västra innerstaden, exempelvis Fridhemsplan eller Odenplan. På så sätt skulle fler västertortsbor snabbare kunna nå viktiga knutpunkter, där de ändå byter till/från tunnelbanan.

Dessa turtäthetsåtgärder kan innebära investeringar som att bygga om så att det går att vända även tåg som kommer västerifrån vid exempelvis Odenplan, eller att förbättra signalsystemet så att fler tåg får plats på spåren. För att förbättra kollektivtrafikens attraktivitet är det dock viktigt att vi gör vad vi kan för att kunna erbjuda en tät trafik för våra resenärer.

Gröna linjen västerut har ett viktigt första steg i det arbetet, bland annat därför att det är den enda grenen som inte förgrenar sig och som därför har bäst möjlighet till tätare trafik hela vägen, men i längden bör ambitionen inte vara mindre än att erbjuda tät trafik längs med hela nätet på tunnelbanans alla linjer.

Landstingsfullmäktige föreslås besluta

att uppdra till Trafiknämnden att komma med förslag om hur man kan förbättra turtätheten längs tunnelbanans gröna linje västerut.

Tomas Melin

Martin Sahlin

Cecilia Obermüller

Vivanne Gunnarsson

Trafiknämnden

PROTOKOLLSUTDRAG

Nr 10/2013

Sammanträdesdatum
2013-11-12

Ankom
Stockholms läns landsting
2013 -11- 13
Dnr LS 1305-0696
Rätt III

Datum för justering: 2013-11-12

Christer G Wennerholm
Erika Ullberg

§ 145

Yttrande över motion 2013:8 av (MP) om tätare trafik på gröna linjen västerut

I ärendet förelåg skrivelse 2013-10-17 från förvaltningschefen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt

att översända förvaltningschefens förslag till yttrande till landstingsstyrelsens förvaltning, samt

att förklara paragrafen omedelbart justerad.

Vid protokollet

Sara Catoni

Utdragsbestyrkande
Ingela Svanberg Ohlsson

Strategisk Utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2013-10-17
Version 1.0

Diarienummer
TN 2013-0364

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jens Plambeck
08-686 16 51
Jens.plambeck@sl.se

Trafiknämnden
2013-11-12, punkt 15

Ankom
Stockholms läns landsting
2013 -11- 04
Dnr LS 1305-0696

Yttrande över motion 2013:8 av (MP) om tätare trafik på gröna linjen västerut

Ärendebeskrivning

Miljöpartiet de gröna har i en motion 2013:8 (LS 1305-0696) lämnat förslag om tätare trafik på de yttre delarna av tunnelbanans gröna linje väster ut.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande 17 oktober 2013.
Motion 2013:8 av Tomas Melin m fl (MP) om tätare trafik på gröna linjen västerut.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

att översända förvaltningschefens förslag till yttrande till Landstingsstyrelsens förvaltning, samt

att förklara paragrafen omedelbart justerad.

Förvaltningens förslag och motivering

Trafiken på tunnelbanans gröna linje genom Stockholms centrum går i dag i rusningstid så tätt som det är praktiskt möjligt med bibehållen robusthet i trafiken. Det innebär en turtäthet på 2-3 minuter. Längre ut på linjen minskar belastningen och därmed behovet av tåg och därför glesas trafiken ut vid de platser där det finns vändspår. Turtätheten i centrum motsvarar behovet och tågen är också hårt belastade där. Längre ut på linjedelarna minskar belastningen och därför vänder vissa tåg innan de nått linjedelens yttersta punkt. De stora stationerna på gröna linjens västra del är Alvik, Brommaplan och Vällingby, och efter dessa stationer minskar belastningen betydligt vid gång ut från centrum. Därför vänder också tåg vid eller efter dessa platser.

I rusningstid går tågen längre ut och vänder vid Åkeshov och Vällingby, medan de utanför rusningen vänder längre in, vid Alvik och Åkeshov. Några få "extra" tåg går dessutom från Hässelby på morgonen.

Att låta tågen gå en längre sträcka innebär att fler tåg måste sättas in. Varje extra tågkilometer innebär extrakostnader i form av ökade driftkostnader för personal, energi och underhåll av fordon. Om fler tåg behövs i rusningen blir det också frågan om kapitalkostnader för ytterligare fordon och depåplatser eftersom antalet befintliga fordon inte räcker till för en utökning i rusningen.

Vidare finns det en begränsning i hur tätt tåg kan vända på en station. Under den tid som går från att tåget kommer till vändplatsen tills att det åter går tillbaka, tar tåget upp ett spår på vändstationen. På en så lång linje som tunnelbanans gröna linje med många stationer, behövs reglertid för att säkerställa att tåget avgår nästa tur i rätt tid. För närvarande är denna reglertid i Hässelby normalt 8 – 10 minuter. Det innebär att antalet vändspår på en station begränsar hur tätt tågen kan vända och turtätheten kan inte ökas väsentligt i de yttre linjedelarna, särskilt med bibehållen regularitet i trafiken. För att kunna öka turtätheten behöver vändspåren kompletteras.

Trafikentreprenören MTR ser för närvarande över tidtabellerna i syfte att med oförändrad vagninsats, få till en mer regelbunden trafik i nätets yttersta delar. Resultatet av det arbetet kommer förhoppningsvis att uppfattas som en förbättring av resenärerna.

I övrigt genomför Trafikförvaltningen en förstudie om Hässelbygrenens upprustning som omfattar upprustning av broar, spår och stationer. Förstudien omfattar inte åtgärder för att utöka trafiken, utan fokuserar på livstidsförlängning av befintlig anläggning.

Sammanfattningsvis gör trafikförvaltningen bedömningen att det inte möjligt att utöka trafiken på Hässelbygrenens yttre delar, utan tillkommande investeringar som inte finns i nuvarande budget. Nuvarande trafikutbud på Hässelbygrenen motsvarar dagens efterfrågan, varför ytterligare trafikökning inte är motiverad i relation till övriga behov i länet.

Anders Lindström
Förvaltningschef

Gunilla Glantz
Biträdande avdelningschef
Strategisk Utveckling