

Till

Meeri Wasberg, Kommunalråd och kommunstyrelseordförande i Haninge

meeri.wasberg@haninge.se

Mirja Thårlin, Samhällsplanerare Kommunstyrelseförvaltningen/Strategisk planering

mirja.tharlin@haninge.se

Kent Lindgren, Trafikplanerare i Haninge Kommun,

kent.lindgren@haninge.se

Martina Mossberg, Oppositionsråd och 2:e vice ordförande i kommunstyrelsen

martina.mossberg@haninge.se

Daniel Mohlin, Marknads- och försäljningschef på Nobina Södertörn,

marknad.sodertorn@nobina.se

Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting

registrator.tf@sll.se

Kristoffer Tamsons, trafiklandstingsråd, SLL

kristoffer.tamsons@politik.sll.se

Ramsdalens byalags synpunkter på Nobinas förslag om förändringar i busstrafiken i Haninge.

Ramsdalens byalag representerar 215 hushåll.

Vi har tagit del av Nobinas *Remiss om trafikförändringar i busstrafiken på Södertörn - Haninge kommun* [Ref.1], samt *Effektberäkningar föreslagna trafikförändringar augusti T16 Haninge kommun* [Ref.2].

Vad beträffar de föreslagna förändringar som berör oss i Ramsdalen ställer man sig frågan: Är Nobina till för resenärerna eller är resenärerna till för Nobina?

Skulle Nobinas förslag genomföras skulle för vår del kommunikationsstandarden återföras till vad som rådde under mitten av 1970-talet, åtminstone vad gäller linje 809 som är ryggraden i arbetspendlarnas vardag.

- Vi motsätter oss bestämt de förändringar av linjerna 809 och 809C som föreslås. Förändringen skulle medföra ett byte och minst tio minuters ökad restid för 809:ans resenärer.
- Vi motsätter oss bestämt att linje 807 permanent avkortas till Brandbergens centrum. Förändringen skulle medföra att resenärer från 807:ans upptagningsområde (se nedan) finge ta sig till Brandbergens centrum med linje 824 eller 834 för att där byta till linje 807.
- Vi motsätter oss bestämt att linje 825 läggs ner. Förändringen skulle medföra att förbindelsen mellan Vendelsö och Handens närsjukhus försvinner.

Sammanfattning

Busslinje 809

Gullmarsplan är en knutpunkt för byte till tunnelbanan, tvärbanan, stombuss 4, buss 164 till Södersjukhuset, bussar mot Årsta m.m.

Slussen är en annan knutpunkt, för byte till Saltsjöbanan, Nacka- och Värmdöbussarna, tunnelbanans röda linje och ett antal innerstadsbussar.

Buss 809 är i dag den snabbaste och i alla avseenden bekvämaste förbindelsen från Svartbäcken/Ramsdalen till dessa båda knutpunkter.

Busslinje 809C

809C är en bekväm direktförbindelse (utan byten) till och från City. 809C har (liksom 818C och övriga C-linjer från Tyresö) tillkommit för att avlasta tunnelbanan mellan Gullmarsplan och City. I City har resenärerna bytesmöjlighet till tunnelbanans alla linjer samt till innerstadsbussar.

Busslinje 807

Linje 807 tjänar som bytesfri förbindelse från Svartbäcken/Ramsdalen till Gullmarsplan med mellanliggande hållplatser under de tider som linje 809 inte trafikeras.

Beräkningar och kommentarer till respektive linje.

Linje 809 Svartbäcken – Gullmarsplan

I Nobinas effektberäkningar [Ref.2] finns en tabell som visar aktuella och föreslagna restider från startpunkterna Svartbäcken, Dalarö, Järnåldersringen och Vega till målpunkterna Fridhemsplan, Kista, Medborgarplatsen, Solna, Sundbyberg, T-Centralen och Östermalmstorg.

Vi finner det anmärkningsvärt att Gullmarsplan och Slussen saknas i tabellen.

En komplettering med nämnda start- och slutpunkter ger följande resultat:

Startpunkt	Målpunkt	Restid		Antal byten		Förändring	
		Idag	Förslag	Idag	Förslag	Restid	Byten
Svartbäcken	Gullmarsplan	30	40-51	0	1	+10-21	+1
Svartbäcken	Slussen	40-41	50-61	1	1	+10-21	0

Busslinje 809 är till för de resenärer som har Gullmarsplan som mål eller delmål. Linjeändringen skulle beröra dem som ska till Gullmarsplan, Södermalm eller Slussen (se ovan).

809:s och 809C:s upptagningsområde är

- Enfamiljshusområdena från Svartbäcken till Stora björnens gata (c:a 1350 hushåll).
- Omkring 70 flerfamiljshus i Brandbergen från Skorpionens till Tvillingarnas gata.
- Söderbytorpsgatan - 34 enfamiljshus och 11 flerfamiljshus. (Hållplats Brandbergens industriområde)

Linje 809 betjänar således en ansevärd mängd resenärer med Gullmarsplan och Slussen som plats för omstigning till annat linjenät.

Våra beräkningar av restiden Svartbäcken – Gullmarsplan enligt Nobinas förslag till förändrad linjesträckning grundar sig på provkörningar av den föreslagna sträckningen från Svartbäcken till Farsta strand via Vega.

Vid körningarna (utan hållplatsuppehåll) har vi räknat bort väntetider vid rödlys och påfarter. På sträckan finns nio hållplatser inklusive Vega, fyra trafiksignaler och tre signalreglerade övergångsställen.

- Körtid från Svartbäcken till Farsta strand utan stopp är cirka 18 minuter.
- Nio hållplatsuppehåll uppskattas till 3-5 minuter totalt.
- Väntan vid rödlys och påfarter uppskattas till 1-3 minuter totalt.
- Att tömma en fullsatt ledbuss tar 1 minut.
- Gångtid från busshållplatsen till T-banans perrong i Farsta strand är 2,5 minuter.
- T-banans turtäthet är i snitt 7,5 minuter mellan kl. 7 och 8. Väntetid blir 0-7 minuter.
- Restiden med T-banan från Farsta strand till Gullmarsplan är 15 minuter.

T-banans avgångsintervall varierar mellan 6 och 10 minuter, vilket påverkar medel och värsta fall i tabellen nedan. Dessa tider skulle kunna minskas om bussarnas tider kunde matchas mot T-banans tidtabell.

Vi har bara räknat på resor till Gullmarsplan. Returesorna torde vara ganska lika.

Restid (minuter) med 809 från Svartbäcken till Gullmarsplan via Farsta strand resp. direkt.

809 via Farsta strand	Körtid buss	Hpl-uppehåll	Rödlys m.m.	Tömning	Gångtid	Väntetid	T-bana	Totalt	809 direkt	Diff.
Bästa fall	18	3	1	1	2,5	0	15	40,5	30	10,5
Medel	18	4	2	1	2,5	3,5	15	46	30	16
Värsta fall	18	5	3	1	2,5	7	15	51,5	30	21,5

Restiden till Slussen är lika med tiden vid Gullmarsplan plus åtta minuter.

Några kommentarer

- Enligt Nobinas remiss [Ref.1] har T-banan vid Farsta strand 700 påstigande under morgonens maxtimme. Om man till detta adderar resenärerna från 806, 809, och 869 kommer det nog att bli trångt på T-banan.
- Enligt Nobinas remiss erbjuder Farsta strand en mer attraktiv och effektiv bytespunkt med valmöjlighet mellan både tunnelbana och pendeltåg. För att något ska vara mer attraktivt och effektivt krävs att man jämför med något. Vilket är jämförelseobjektet i detta fall? Det kan omöjligt vara Gullmarsplan.
- Att man i remissen kallar linje 809 för snabbuss när man inför ett extra byte och förlänger restiden med minst tio minuter bidrar inte till trovärdigheten.
- Finns det plats för väntande bussar vid Farsta strand?

Linje 809C Svartbäcken - City

Tidsberäkningen för 809 gäller i tillämpliga delar även för 809C. Det är samma tider fram till Farsta strand. Gångtiden till pendeltåget är något mindre, medan medelväntetiden ökar. Under tiden 6:55 till 7:55 avgår sju tåg. Intervallet varierar mellan 7 och 15 minuter.

Liksom i fallet 809 kan medel- och värstafallstiderna minskas om busstiderna kan matchas mot i detta fall pendeltåget.

Restid (minuter) med 809C från Svartbäcken till City via Farsta strand respektive direkt.

809C via Farsta strand	Körtd buss	Hpl-uppehåll	Rödjljus m.m.	Tömning	Gångtid	Väntetid	Pendeltåg	Totalt	809C direkt	Diff.
Bästa fall	18	3	1	1	2	0	16	41	42	-1
Medel	18	4	2	1	2	5	16	48	43,5	4,5
Värsta fall	18	5	3	1	2	15	16	60	45	15

Skillnaden i restid är inte så stor som för linje 809.

- Men man slipper ett byte.
- Man får sittplats hela vägen, vilket inte är garanterat om man stiger på tåget i Farsta strand.
- Man får direktförbindelse med tunnelbanans alla linjer samt ett icke föraktligt antal innerstadsbussar.

Linje 807 Svartbäcken – Gullmarsplan

Linje 807 tjänar som bytesfri förbindelse från Svartbäcken/Ramsdalen till Gullmarsplan med mellanliggande hållplatser under de tider som 809:an inte trafikeras. Den har samma upptagningsområde som linjerna 809 och 809C med undantag av Söderbytorpsgatan (hållplats Brandbergens industriområde).

Nu vill man slopa turerna mellan Svartbäcken och Brandbergen.

Vi har inga beräknade siffror för hur många personer som bor i upptagningsområdet, men som nämnts är det cirka 1350 enfamiljshushåll plus boende i ett sjuttioal flerfamiljshus i Brandbergen, som skulle mista sin direktförbindelse med Gullmarsplan när linje 809 inte trafikeras. De skulle i stället få ta linje 824 eller 834 till Brandbergen för att där byta till linje 807. Vad vinner man på detta? Inte tid i alla fall. Och inte trygghet. Många kvinnor känner sig otrygga om de ska behöva vänta på matarbuss i Brandbergen, särskilt kvällstid.

Om man nödvändigtvis ska ändra på något som fungerar bra, så ska man ändra det till något som fungerar bättre. Nobina kanske tycker det är bättre med flera byten. Resenärerna har en annan uppfattning. Är Nobina till för resenärerna eller är resenärerna till för Nobina?

Ett par kommentarer till remissen [Ref.1] Linje 807

Remisstext: (Vår kursivering och våra understrykningar.)

”... Borttagningen av varianten till Svartbäcken är för att förtydliga och förenkla linjenätet. Konsekvensen blir att resenärer mellan Svartbäcken och Trollbäcken C behöver byta buss i Brandbergen. För området blir det ett enklare linjenät med en snabbuss från Svartbäcken (809) och en stadsbuss (834) samt en högintensiv linje (807) på sträckan Brandbergens C – Sågen. Därtill bedöms trängselproblemen minska.”

- Vad menas med ett enklare linjenät? Det blir inte enklare för resenärerna om de tvingas till ett extra byte. Är Nobina till för resenärerna eller är resenärerna till för Nobina?
- Att man kallar linje 809 för snabbuss när man inför ett extra byte och förlänger restiden med minst tio minuter bidrar inte till trovärdigheten.
- Ska linje 807 ha lägre trafikintensitet mellan Sågen och Gullmarsplan? Är det tänkt att en del turer från Brandbergen ska fortsätta som linje 806 från Sågen till Farsta strand?

Linje 825 Handenterminalen – Trollbäckens centrum

Remisstext [Ref.1]: (Vår kursivering och våra understrykningar)

”Turutbudet från linje 825 föreslås flyttas över till linje 824 och att linje 825 då läggs ner. Anledningen är att linjerna till stor del går parallellt och förändringen förenklar och tydliggör linjenätet. Konsekvensen blir att resor mellan Trollbäckens C – Evertbergsv. till Söderbytorp-Mårdvägen kommer behöva ett byte.”

Vi finner det anmärkningsvärt att Handens närsjukhus inte nämns bland de hållplatser som kräver ett byte.

En förbindelse mellan Vendelsö och Handens sjukhus är väsentlig. Den som ska till sjukhuset ska inte behöva gå drygt 900 meter från Evertsbergsvägen till Söderbytorps hållplats.

Man hänvisar till ett byte, som i praktiken är obefintligt. De byten som kan tänkas är antingen till linje 836 vid Klenavägen eller till någon linje vid Söderbymalmsskolan. Inget av dessa alternativ är realistiskt. Linjenätet förenklas inte för den som ska till sjukhuset.

En allmän kommentar

Ett genomgående argument för förändringarna är trängsel vid Gullmarsplan. Förvisso finns där gott om såväl resenärer som bussar i rusningstiden, men vad är problemet? Det fungerar ju.

Vendelsö 2016-03-14

Ramsdalens Byalag

Hans Carlsson

Ordförande

Torbjörn Jansson

Författare