

## Landstingsstyrelsens förslag till beslut

---

### **Motion 2010:9 av Nanna Wikholm (S) om att öppna en sekundäruppgång för tunnelbanan vid Farsta strand för bättre förbindelse med pendeltåget**

Föredragande landstingsråd: Christer G Wennerholm

#### Ärendet

Motionären föreslår att en sekundäruppgång för tunnelbanan vid Farsta strand öppnas för bättre förbindelse med pendeltåget.

#### Förslag till beslut

**Landstingsstyrelsen** föreslår landstingsfullmäktige besluta

*att avslå motionen.*

När Stockholm växer måste också kollektivtrafiken växa, därför genomför Alliansen den största satsningen någonsin på SL. Alliansens rekordsatsning på ny kollektivtrafik har givit en både bättre, tryggare och kraftigt utökad kollektivtrafik med fler turer på tunnelbana, pendeltåg, lokalbanor och med buss. Punktligheten har förbättrats och allt fler väljer att resa med kollektivtrafiken.

Väl fungerande bytespunkter är viktiga för att hela resan ska fortlöpa både snabbt och behagligt. Bytespunkter är också viktiga i arbetet med att locka ännu fler resenärer till kollektivtrafiken. Alliansen satsar därför på att skapa helt nya mötesplatser och bytespunkter, inte minst i tunnelbanesystemet men också i busstrafiken och i pendeltågssystemet.

Vi värnar snygga, trygga och effektiva bytespunkter, men att bifalla motionen vore i dagsläget inte ekonomiskt försvarbart eftersom antalet resor vid

#### **Bilagor**

- |   |   |            |
|---|---|------------|
| 1 | Motion 2010:9                                     |            |
| 2 | Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande            | 2011-07-11 |
| 3 | Trafiknämndens yttrande                           | 2011-02-15 |
| 4 | S- och V-ledamöternas reservation i trafiknämnden | 2011-02-15 |

LS 1010-0799

Farsta strands tunnelbanestation är färre än vad en ny entré skulle behöva för att vara samhällsekonomiskt lönsam

### Behandling i landstingsstyrelsen

Landstingsrådsberedningen behandlade ärendet den 17 augusti 2011.

Landstingsstyrelsen behandlade ärendet den 30 augusti 2011.

Vid behandlingen i landstingsstyrelsen yrkades bifall dels till landstingsrådsberedningens förslag, dels till S- och V-ledamöternas förslag.

*S- och V-ledamöterna reserverade sig till förmån för sitt förslag att bifalla motionen.*

### Ärendet och dess beredning

**Nanna Wikholm (S)** har i en motion (bilaga), väckt den 12 oktober 2010, föreslagit landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta att uppdra åt SL:s styrelse att öppna en sekundäruppgång till tunnelbanan vid Farsta strand för att skapa en bättre förbindelse mellan tunnelbanan och pendeltågstationen.

Yttrande har inhämtats från AB Storstockholms Lokaltrafik.

**Landstingsdirektören** har i tjänsteutlåtande den 11 juli 2011 (bilaga) föreslagit landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige att avslå motionen.

**Trafiknämnden** har den 15 februari 2011 avgett yttrande enligt SL:s verkställande direktörens förslag (bilaga).

*S- och V-ledamöterna reserverade sig till förmån för sitt förslag till tilläggsförslag (bilaga).*

AB Storstockholms Lokaltrafiks styrelse har behandlat ärendet den 15 februari 2011.

## Bilagor

### Motion 2010:9

Tunnelbanan är navet i Stockholms kollektivtrafik. Den är snabb, pålitlig och går ofta. Vi Socialdemokrater vill bygga ut tunnelbanan. Vi vill båda se nya linjer, fler tåg i rusningen, fler uppgångar och bättre möjligheter till byten mellan trafikslag.

Flera tunnelbanestationer har bara en entré. Det gör att det kan bli långt till stationen även om man bor nära spåren. Tunnelbanan fyller 60 år i år. Det betyder att den bebyggelse runt omkring stationer som en gång i tiden motiverade endast en uppgång kan vara helt förändrad. Bostäder och arbetsplatser har förändrats kring stationen eller kommer kanske förändras i en snar framtid. Då måste man överväga om en andra entré - en så kallad sekundäruppgång - bör byggas. En sekundäruppgång kan övervägas för att det kan medföra smidigare byten till annan kollektivtrafik.

Farsta strand är en av tre platser i länet med både pendeltåg och tunnelbana. Bytesmöjligheterna mellan trafikslagen är dock dåliga. Det gör att många hellre åker vidare in mot stan för ett senare byte. Det ger onödig trängsel på redan hårt belastade system och längre restider. Genom en sekundärentré till tunnelbanan vid tunnelbaneperrongens norra ände skulle bytet mellan trafikslagen förenklas. En andra entré mot pendeltåget till motiveras också av ökad bebyggelse direkt nord och nordost om tunnelbanestationen. De senaste åren har ca 500 lägenheter färdigställts och ytterligare 300 lägenheter är planerade.

Med anledning av ovanstående föreslår jag landstingsfullmäktige besluta

*att* uppdra åt SL:s styrelse att öppna en sekundäruppgång till tunnelbanan vid Farsta strand för att skapa en bättre förbindelse mellan tunnelbanan och pendeltågsstationen.

Stockholm den 12 oktober

Nanna Wikholm

## **Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande**

### **Förvaltningens förslag och motivering**

I motionen föreslås landstingsfullmäktige besluta att uppdra åt styrelsen för AB Storstockholms Lokaltrafik att öppna en sekundäruppgång till tunnelbanan vid Farsta strand för att skapa en bättre förbindelse mellan tunnelbanan och pendeltågsstationen.

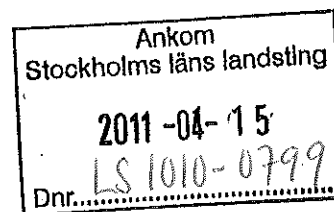
SL har i sitt yttrande redovisat att det totala antalet resor vid Farsta strands tunnelbanestation är färre än vad en ny entré skulle behöva för att vara samhällsekonomiskt lönsam. Som följd av detta föreslås att det inte byggs en ytterligare ingång till Farsta strands tunnelbanestation.

Med hänvisning till vad som anförts i yttrandet från SL föreslås att motionen ska avslås.

### **Miljökonsekvenser av beslutet**

I enlighet med landstingets miljöpolitiska program Miljösteg 5 har hänsyn till miljön beaktats och bedömningen är att det inte är relevant med en miljökonsekvensbeskrivning i detta ärende.

SL-2010-05709  
TN 1102-040  
Datum  
2011-01-27



Trafiknämnden

NämndSAMMANTRÄDE	ÄRENDE N°
2011-02-15	7

## Yttrande över motion om att öppna en sekundäruppgång för tunnelbanan vid Farsta strand för bättre förbindelse med pendeltåget

### Motionen i sammanfattning

I motionen framhålls att vägen till stationen kan bli lång för många kringboende eftersom det endast finns en entré; ett förhållande som förstärks av planerad och nyligen genomförd bostadsbebyggelse. Vidare konstateras att platsen är en av tre i länet där det är möjligt att byta mellan tunnelbana och pendeltåg och att det därför är angeläget att förenkla omstigningen. Motionen bifogas.

### Beskrivning av platsen

Tunnelbanestationen Farsta strand, som är ändstation, har c:a 3 700 påstigande resenärer per dygn. Det gör att den kommer på plats 73 i storleksordning. Pendeltågsstationen har c:a 3 100 påstigande<sup>1</sup>.

Tunnelbanans entré är placerad ungefär mitt på plattformen, medan pendeltågsstationen har en ingång i vardera plattformsändan. Mellan tunnelbanan och pendeltågsstationens norra entré leder en gångväg som går under Magelungsvägen.

I tunnelbanans norra plattformsslut (det läge som föreslås få en sekundäruppgång) finns idag en nödutrymningstrappa.

### Analys av behovet av ytterligare en tunnelbaneentré

I de fall en station har entréer i var sitt plattformsslut kan tidsskillnaden för att nå plattformen bli upp till c:a tre minuter beroende på var startpunkten är belägen, men eftersom den befintliga stationsingången ligger ungefär mitt på plattformen så skulle en ny nedgång endast ge en begränsad tidsvinst för boende norr om stationen.

Det största resandet med såväl tunnelbana som pendeltåg görs av personer på väg in till Stockholms centrala delar på morgonen och i motsatt riktning under eftermiddagen. Resandet mellan någon av stationerna på sträckan Gullmarsplan – Farsta strand och pendeltågsstationerna söder om Farsta strand är förhållandevis begränsat, men för dem som gör sådana resor är det naturligtvis värdefullt med bekväma bytesmöjligheter.

<sup>1</sup> SL-fakta 2009

### Samhällsekonomisk lönsamhet

För att en investering i en kollektivtrafikåtgärd ska vara motiverad bör den vara samhällsekonomiskt lönsam. För tillkommande stationsentréer ska därför tidsvinsten för resenärerna vara så stor att den uppväger kostnader för byggande och framtida drift. Tidigare beräkningar<sup>2</sup> har visat att en extra ingång till en station, som inte ligger i tunnel, skulle kräva att resenärernas sammanlagda tidsvinst uppgår till c:a 13 500 minuter per vardag.

Vid Farsta strand, som har den befintliga ingången vid plattformens mitt, kan en ny ingång ge de resenärer som byter mellan tunnelbana och pendeltåg, eller bor norr om stationen, en tidsvinst på c:a 1,5 minut. Det innebär att det skulle krävas c:a 9 000 resor varje vardag till eller från en ny entré, för att den skulle vara samhällsekonomiskt motiverad.

### Slutsats

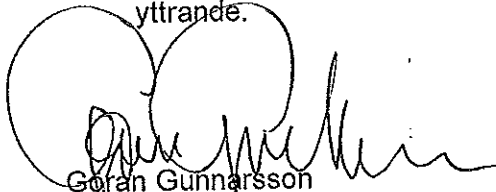
Med tanke på att det totala antalet resor vid Farsta strands tunnelbanestation är färre än vad en ny entré skulle behöva för att vara samhällsekonomiskt lönsam, är det inte rimligt att genomföra den föreslagna åtgärden.

Med hänvisning till ovanstående yttrande föreslås att det inte byggs en ytterligare ingång till Farsta strands tunnelbanestation.

### Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta att uppdra åt SL

att som svar på motionen överlämna verkställande direktörens förslag till yttrande.



Göran Gunnarsson  
Verkställande direktör



Amanda Svensson  
Tf trafikdirektör

### Bilaga

Motion 2010:9 av Nanna Wikholm (S) om att öppna en sekundäruppgång för tunnelbanan vid Farsta strand för bättre förbindelse med pendeltåget

<sup>2</sup> Beräkningsmodellerna är inte helt exakta, men de kan användas för att bedöma angelägenhetsgraden för olika investeringsobjekt



2011-02-15

SL-2010-05709

Trafiknämnden, ärende 7

**Yttrande över motion om att öppna en sekundäruppgång för tunnelbanan vid Farsta strand för bättre förbindelse med pendeltåget ställningstagande**

Socialdemokraterna föreslår Trafiknämnden

att föreslå landstingsfullmäktige att bifalla motionen.

Stockholm växer och kollektivtrafiken måste utvecklas för att möta dessa behov. Det handlar både om nya satsningar och att utveckla det system vi redan har. På det fåtal platser i vårt län där möjligheten till byte mellan pendeltåg och tunnelbana finns bör man utnyttja detta på bästa sätt. Krångliga och tidsödande byten är en konkurrensnackdel för kollektivtrafiken. Det ska vara enkelt och smidigt att resa med miljövänlig kollektivtrafik. Dagens byte i Farsta strand där du ska ner från perrongen, ut och upp för en trappa, genom en tunnel, upp för en backe och över ett litet torg för att ta sig till tunnelbaneingången är långt ifrån enkelt och smidigt.

En sekundäruppgång norr om stationen kan skapa bättre bytesmöjligheter mellan pendeln och tunnelbanan, och göra dessa resor mer attraktiva. Antalet byten mellan pendeltåget och tunnelbanan i normalfallet blir missvisande som utgångspunkt för behovet av en sekundäruppgång om man inte samtidigt tar hänsyn till att pendeltågs-trafiken är oerhört sårbar samt lider av stora och omfattande problem med punktlighet. Inte sällan tvingas tåg vända i just Farsta strand vilket ger ett krångligt byte till tunnelbanan. Om möjligheterna till byte var bättre skulle fler resenärer vid störningar kunna välja en alternativ resväg. En sekundäruppgång öppnar helt enkelt större möjligheter vid störningar i trafiken.

Även Farsta strand växer. Norr om stationen kommer bebyggelsen öka. Med det kan möjligheten att öppna en sekundäruppgång gå förlorad. Även om antalet resenärer som skulle nyttja en sekundäruppgång idag inte är tillräckligt många enligt SL:s modellberäkning så kan så vara fallet i en snar framtid. Det är därför av vikt att SL tydliggör sin ambition så att mark reserveras för en sekundäruppgång.

Vi Socialdemokrater är varma anhängare av att alla projekt ska prövas utifrån samhällsekonomisk lönsamhet. Med den tidsvinst som SL uppskattar för en sekundäruppgång blir samhällsnyttan i dagsläget för liten. Den uppskattade tidsvinsten verkar dock utgå från en platt kartbild. I verkligheten innebär bytet en backe och omväg. Beräkningarna har inte heller på något sätt tagit hänsyn till vad en kortare och enklare

2010-02-15

SL-2010-05709

bytesmöjlighet innebär. Då tunnelbanan oftast kör i tiominuterstrafik kan ett snabbare byte innebära en mycket större tidsbesparing än enkom tiden det tar att gå mellan stationerna.