SAM, Trafikenheten
Johanna Löfblom

Åtgärd: Minska antal hållplatslägen

Inledning

Föreliggande rapport är den första utifrån åtgärderna utpekade i Åtgärdsprogrammet Täbyvägen – Enebybergsvägen. Rapporten beskriver åtgärden Minskat antal hållplatslägen och är en fördjupning av det material som togs fram i underlagsrapporten till åtgärdsprogrammet tillsammans med inspel från allmänheten som hört av sig till trafikenheten på Täby kommun.

Bakgrund och syfte

Idag råder det bristande framkomlighet under förmiddagens högtrafik för bil- och kollektivtrafik längs stråket Täbyvägen (Täby kommun) och Enebybergsvägen (Danderyd kommun). Med hänsyn till dagens framkomlighetsproblematik och pågående exploateringsplaner behöver mer långsiktiga åtgärder vidtas för att förbättra framkomligheten i högtrafik och proaktivt motverka en förvärrad situation i framtiden. Därför gjordes en stråkstudie i syfte att ta fram möjliga åtgärder för att förbättra framkomligheten i stråket Täbyvägen – Enebybergsvägen.

Åtgärd: Minskat antal hållplatser

Åtgärdsprogrammet identifierade ett antal möjliga åtgärder varav minskade busshållplatser var en utav dem. Detta åtgärdsförslag innebär att tre av dagens femton hållplatser skulle tas bort och ytterligare två tas bort för att ersättas med en ny hållplats. Fyra av fem borttagna hållplatser i förslaget är belägna i Täby kommun. Nytt hållplatsläge föreslås också i Täby kommun, mellan Enhagsvägen och kommungränsen mot Danderyd. Borttagningen av hållplatserna är en åtgärd som föreslagits i syfte att minska bussens restid för att öka kollektivtrafikens attraktivitet. Följande hållplatsändringar har föreslagits:

- Hållplats Anbudsvägen och Trädgårdsvägen tas bort
  - Bedöms få viss påverkan på serviceområdena Vallatorp, Erikslund och Vallabrink, då ett mindre antal bostäder får längre avstånd till närmaste hållplats i stråket
- Hållplats Ellaparksvägen tas bort
  - Bedöms ha mycket liten påverkan på upptagningsområdet
- Hållplatserna Rostock och Kryddgårdsvägen tas bort och ersätts med en ny hållplats
- Får mindre påverkan på serviceområde Enebybergs gård

Figur 1 *Från rapport Stråkstudie Täbyvägen - Enebybergsvägen sid 41.*

Indragningen av hållplatserna bedöms få en minskad restid på totalt 118 sekunder per avgång. Tidsvinsten för åtgärden har uppskattats genom att bedöma tiden det tar för bussen att bromsa in till och accelerera ut från hållplatsen samt medelstopptiden från RUST[1]. Tiden för att bromsa och sen accelerera har bedömts till ca 8 sekunder med skyltad hastighet 50 km/h och 6,2 sekunder med skyltad hastighet 40 km/h. Tillsammans med aktuell stopptid per hållplats ger detta den tidsvinst när föreslagna hållplatser dras in.

Korsning	Skyltad hastighet	Fördröj-ning	Stopptid (RUST)	Tidsvinst
Anbudsvä-gen	50	8,0 sek	17	25 sek
Trädgårdsvä-gen	50	8,0 sek	20	28 sek
Ellaparksvä-gen	50	8,0 sek	27	35 sek
Rostock / Kryddgårds-vägen	40	6,2 sek	24	30 sek
			Totalt	**118 sek**

Figur 2 *Från rapport Stråkstudie Täbyvägen – Enebybergsvägen, sid 43*

Överväganden

I stråkstudien identifierades viktiga målpunkter efter stråket som har varit en studerad faktor i framtagandet av åtgärderna. Dessa målpunkter kan ses nedan i figur 3:

[1] RUS är en regional utvecklingsstrategi för Stockholmsregionen, ett vägledande dokument för fysisk planering och tillväxtfrågor.

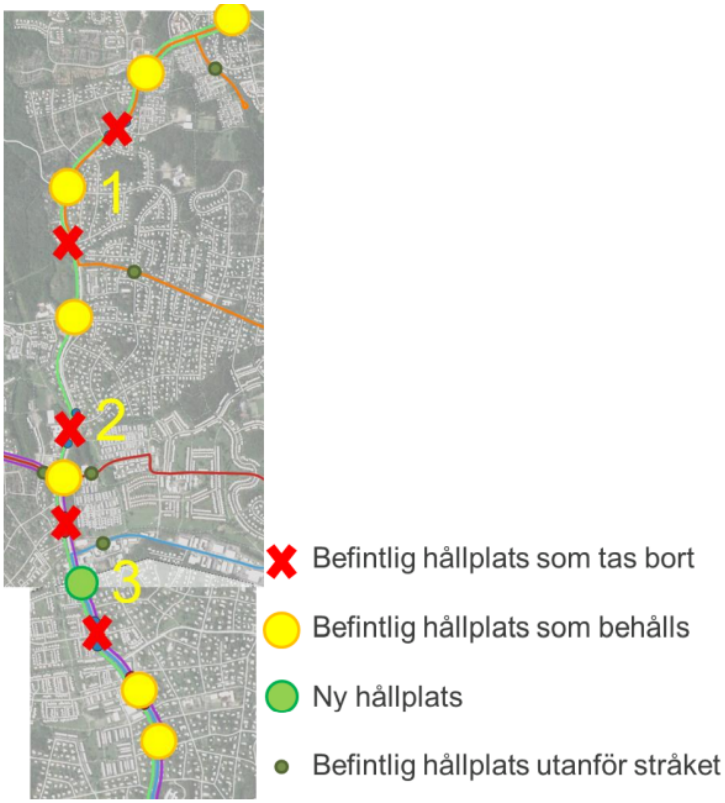
Figur 3 Viktiga målpunkter längs Täbyvägen – Enebybergsvägen. Källa: Rapport Stråkstudie Täbyvägen – Enebybergsvägen, sid. 10

Flera skolor, förskolor, idrottsanläggningar, köpcentrum och ett gymnasium har identifierats som viktiga målpunkter längs med stråket. Målpunkterna är en viktig faktor som beaktas i detta övervägande, eftersom boende både i och utanför området lever och verkar i dessa dagligen. Detta är även något som allmänheten bidragit med information om, vilka det är som reser och använder de hållplatser som i stråkstudien förslås tas bort. Många inspel från allmänheten tyder på att personer i alla åldrar använder de busshållplatser som föreslås tas bort dagligen, och om dessa skulle tas bort innebär det en förlängd resväg i och med längre avstånd till busshållplatser.

Exempelvis framkommer det att hållplatsen vid Anbudsvägen används idag av både lärare och elever som kliver av- och på för att ta sig till och från Brinkskolan. En analys från stråkstudien visar att det var 60 påstigande och 6 avstigande på Anbudsvägen en vardag mellan kl. 06-09 i den södra riktningen. Trädgårdsvägen hade 78 påstigande och 2 avstigande samma tid och i samma riktning. Om Anbudsvägen skulle tas bort innebär det att resande måste börja använda Brinkvägens hållplats istället. Från Anbudsvägens hållplats är den kortaste sträckan 850m och 11 minuters gångavstånd till Brinkskolan. Från Brinkvägens hållplats till Brinkskolan är den kortaste sträckan 900m och gångavstånd på ca 11 minuter. Sammantaget gör trafikenheten en bedömning att den föreslagna åtgärden inte kommer ha stor påverkan i skillnaden på avstånden från Brinkvägen och Anbudsvägens hållplatser till Brinkskolan. Det som eventuellt skulle kunna bli problematiskt är trots att restiden beräknas förkortas med 118 sekunder kan stoppet vid Brinkvägen ta längre tid eftersom resande som använder Anbudsvägen och Trädgårdsvägen tvingas samlas vid Brinkvägens hållplats istället.

Ellaparksvägens hållplats är belägen intill Skarpängsskolan och har längre avstånd från kringliggande hållplatser än vad hållplatserna Anbudsvägen och Trädgårdsvägen har. Analyser från stråkstudien visar att hållplatsen vid Ellaparksvägen hade 52 påstigande och 35 avstigande på en vardag mellan kl. 06-09. Om hållplatsen vid Ellaparksvägen skulle tas bort är avståndet ca 1 km och 13 minuters gångavstånd mellan Milstensvägen och Rösjövägens hållplats. Vidare innebär det att Skarpängsskolans elever som använder kollektivtrafiken kommer behöva använda hållplats Rösjövägen och därigenom behöva korsa Rösjövägen för att ta sig till skolan. Detta skulle kunna bidra till en otrygg trafikmiljö där eleverna måste vistas bland biltrafiken. Det skulle även kunna stoppa upp trafiken ytterligare från Rösjövägen till Täbyvägen om många elever behöver passera övergångsstället i rusningstrafiken. Trafikenheten bedömer att indragningen av Ellaparksvägens hållplats kan bidra till en upplevd minskad tillgänglighet till kollektivtrafik för boende i området och för elever som reser till och från Skarpängsskolan.

Åtgärden innebär även att hållplatserna Rostock och Kryddgårdsvägen tas bort för att ersättas med en ny hållplats, detta kan ses i figur 4. Nytt hållplatsläge föreslås i Täby kommun, mellan Enhagsvägen och kommungränsen mot Danderyd. Enligt stråkstudien bedöms detta få en mindre påverkan på serviceområdet Enebybergs gård. När åtgärdsprogrammet var uppe för beslut i den tekniska nämnden i Danderyd kommun beslöt de dock att stryka denna åtgärd från programmet. Därav är denna åtgärd inte aktuell och kommer inte att genomföras.



Figur 4 *Karta över hållplatser som åtgärden förslår tas bort samt anläggning av ny hållplats längs med Täbyvägen – Enebybergsvägen. Källa: Rapport Stråkstudie Täbyvägen – Enebybergsvägen, sida 41.*

En viktig faktor som inkluderats i den här fördjupade utredningen av den föreslagna åtgärden är att det finns resenärer som reser kollektivt längs med stråket dagligen, och som skulle gynnas av tidsvinsten som åtgärden landar i. Dessa resenärer förväntas inte påverkas utav indragningen av ett antal hållplatser längs med stråket, utan istället tar del av den positiva effekten som den bidrar till; minskad restid för bussresan. Resenärerna skulle uppleva en minskad total restid på 118 sek som kan vara fördelaktigt för individer som reser regionalt och lokalt. Den positiva effekten ur detta perspektiv är att kollektivtrafiken kan upplevas som mer attraktiv för individer som inte påverkas av att ett antal hållplatser dras in längs med stråket. Vidare analyser eller uträkningar på hur många som inte påverkas av den föreslagna åtgärden har inte genomförts.

Slutsats

Allmänheten har påpekat synpunkter på de förlängda restider som den föreslagna åtgärden kommer innebära för en del boende i området längs stråket. Speciellt de individer som pendlar in till centrala Stockholm för arbete verkar avståndet och tillgängligheten till en busshållplats ha stor betydelse. Åtgärdsprogrammet syftar till minskad biltrafik och bättre framkomlighet för kollektivtrafiken, därav har allmänhetens åsikter kring detta haft stor betydelse i övervägandet. Täby kommun vill uppmuntra fler att använda kollektivtrafiken, och inte i en ökad biltrafik vilket skulle kunna uppstå om flera boende upplever att avståndet till en busshållplats blir för långt för att kunna pendla till sitt arbete. Vidare analyser eller mätningar har inte gjorts över hur många som pendlar till centrala Stockholm, utgångspunkten har här utgått från allmänhetens inspel.

Samlade synpunkter från allmänheten fokuserar mycket på tillgängligheten och närheten till en hållplats för kollektivtrafik, vilket verkar ha större betydelse än att kollektivtrafiken får en minskad restid. Utifrån detta bedömer trafikenheten den föreslagna åtgärden, att ta bort hållplatser längs med stråket, vara något motsägelsefull till kollektivtrafikplanens mål och de uppsatta mål för stråkstudien som kan ses i figur 5.

Kollektivtrafikplanens mål	Stråkstudiens mål	Stråkstudien indikatorer
Kollektivtrafikens andel av de motoriserade transporterna ska öka	Kollektivtrafikens andel av de motoriserade transporterna längs stråket Täbyvägen/Enebybergsvägen ska öka	Västra Täby: Kollektivtrafikandelen av de motoriserade transporterna ska öka med minst 17 procentenheter till år 2030, från 26% år 2019 till 43% år 2030. Enebyberg: Kollektivtrafikandelen av de motoriserade transporterna ska öka med minst 13 procentenheter till år 2030, från 35% år 2015 till 48% år 2030.
Invånarna i Täby anser att kollektivtrafiken är ett bra alternativ för lokala och regionala resor	Invånarna i västra Täby och Enebyberg anser att kollektivtrafiken är ett bra alternativ för lokala och regionala resor	Västra Täby: 50% till år 2030 (grundvärde 39% år 2019 enligt Medborgarundersökningen fråga A4:2 Enebyberg: 65% till år 2030 (grundvärde 60% år 2019 enligt Medborgarundersökningen fråga A4:2

Figur 5 *Övergripande och uppsatta mål för stråkstudien. Källa: Rapport Stråkstudie Täbyvägen – Enebybergsvägen, sid 6.*

Det andra målet strävar efter att invånarna i västra Täby och Enebyberg ska tycka att kollektivtrafiken är ett bra alternativ för lokala och regionala resor. Den föreslagna åtgärden kan ge negativa effekter på boende som använder kollektivtrafiken dagligen genom förlängda avstånd till hållplatser, och därmed en förlängd total restid för individen. Detta kan ge effekt på individers resvanor och om tillgängligheten till kollektivtrafiken blir sämre för dem kan det resultera i ett ökat bilanvändande. Detta är exempel på den föreslagna åtgärdens negativa effekt.

Indragningen av ett antal hållplatser är fördelaktigt för de individer som reser med kollektivtrafiken och som inte påverkas negativt genom längre avstånd till hållplatserna. Dessa resenärer gynnas därför av åtgärden genom den beräknade minskade restiden. Eftersom inga vidare analyser eller uträkningar har gjorts över exakta påverkanseffekter på dessa resenärer bedömer kommunen sammantaget att den beräknade minskade restiden inte är tillräckligt stor för att resultera i den effekt som åtgärden syftar till. Allmänhetens synpunkter på de längre avstånd som kommer innebära för en del individer, har i det här fallet vägt tyngre.

Sammanfattningsvis har detta övervägande beaktat positiva och negativa effekter av den föreslagna åtgärden, med stråkstudiens fördjupande utredningar samt allmänhetens synpunkter. Åtgärden beräknar ge en tidsvinst på 118 sek per bussavgång. Trots den beräknade tidsvinsten i åtgärden framkommer det att närheten till en busshållplats och tillgängligheten till kollektivtrafiken har större betydelse från allmänhetens inspel än minskad restid. Den minskade restiden tycks inte vara tillräckligt stor för att boende i området ska välja kollektivtrafiken före bilen, eftersom åtgärden kommer innebära ett längre avstånd till hållplatserna för en del medborgare. Den föreslagna åtgärden kan därför få en omvänd negativ effekt sett till syftet och målet med åtgärdsprogrammet.

Förslag till beslut

Med hänsyn till allmänhetens synpunkter och en fördjupad utredning av stråkstudiens analyser, bedömer trafikenheten att den föreslagna åtgärden Minskat antal hållplatser i åtgärdsprogrammet Täbyvägen – Enebybergsvägen inte bör genomföras.