



Interpellation

Kommunfullmäktige 2021-04-12

Buslinje mellan Nedersta och Västerhaninge station

Haninge växer så det knakar men tyvärr växer inte kollektivtrafiken i samma takt. Om man flyttar till Nedersta så finns det problem att ta sig till arbete och skolor speciellt i rusningstid. Och nu är det inflyttning för en ny etapp där alla hus är sålda. Ännu fler vuxna som ska till sina arbeten och ännu fler skolbarn. Även fler bilar för man är beroende av den eftersom området inte har någon buslinje mellan Nedersta och Västerhaninge Centrum.

De 2 infartsparkeringar som finns i Västerhaninge är nästan fyllda trots att många arbetar hemma. Hur kommer det då se ut i höst när fler kommer fysiskt åka till sina arbeten? Cykel alternativet till stationen fungerar inte för det är mycket cykelstölder. Man ger upp när man fått 3 cyklar stulna vid stationen på 1 månad trots godkända lås och som stått på angiven plats.

En promenad på 2 km för att nå kollektivtrafik är för långt. Och det finns även jämlikhets- och jämställdhetsaspekter eftersom det ofta är låginkomsttagare och kvinnor som åker kollektivt.

Busstrafiken i kommunen styrs av Regionen och kommunen har tidigare varit pådrivande för att rädda vissa buslinjer. Det vore önskvärt även i detta fall så invånarna i Nedersta får en möjlighet till bra kollektivtrafik.

Vänsterpartiet ser en bra kollektivtrafik som nyckeln till att uppnå de klimat- och miljömål som Haninge kommun har.

Jag vill därför ställa följande frågor till stadsbyggnadsnämndens ordförande:

1. När man planerar nya bostadsområden och förtätning av äldre områden har kommunen då aktiv dialog med regionen eller den huvudentreprenör som är utförare av busstrafiken i Haninge?
2. Känner ni till de stora cykelstölderna vid pendelstågsstationen i Västerhaninge och finns det några planer på stärka säkerheten och ha en säkrare cykelställ eller burar att förvara dem i?

3. Hur beräknas parkeringsplatser vid infartsparkeringarna i Västerhaninge?

A handwritten signature in blue ink, reading "Åsa Bååth". The signature is written in a cursive style with some loops and flourishes.

Åsa Bååth (V)

Svar på interpellation från Åsa Bååth (V) om busslinje mellan Nedersta och Västerhaninge C

Åsa Bååth (V) har vid kommunfullmäktige 2021-04-12 lämnat en interpellation om busslinje mellan Nedersta och Västerhaninge station.

Jag vill lämna följande svar.

1. När man planerar nya bostadsområden och förtätning av äldre områden har kommunen då aktiv dialog med regionen eller den huvudentreprenör som är utförare av busstrafiken i Haninge?

Kommunen har en aktiv dialog med Trafikförvaltningen vid planering av nya bostadsområden. När det gäller detaljplaneprojekt tar kommunen kontakt med Trafikförvaltningen på Region Stockholm när behov av samordning i specifika projekt identifieras. Det är även viktigt att Trafikförvaltningen kommunicerar behovet med kommunen när planförslagen ska samrådas.

Vad gäller detaljplanen för Nedersta (D197) har genomförandet inte följt detaljplanens intentioner då byggrätterna har utnyttjats i en liten del av planen och den planerade bussgatan därmed inte har kunnat byggas ut i området.

Detaljplanen för Nedersta-Skarplöt blev klar 2009 och har en genomförandetid på 15 år (till 2024). Planbestämmelserna medger 290 lägenheter inom Nederstadelen och 400 lägenheter inom Skarplötdelen i kvarter längs med en huvudgata för busstrafik genom hela området. I dagsläget saknas det cirka 1 000 meter för att färdigställa gatan.

Marken inom Skarplötdelen ägs av Skanska. Genom exploateringsavtal är det reglerat att Skanska ska bygga ut lokalgatan inom sitt område i takt med att de bebygger kvartersmarken, dock senast när planens genomförandetid gått ut (år 2024). Det rör sig om cirka 660 meter som kvarstår.

Vad gäller marken inom Nedersta ägs den av Bonava för den del där de bygger bostäder. Kommunen äger den mark som ska vara allmän plats/gata och ansvaret för utbyggnad av de 330 återstående meterna är kommunens. Tanken är att en ny detaljplan ska tas fram när genomförandetiden för den gamla gått ut. På så sätt skapas nya byggrätter vilket löser finansieringen för denna del.

Det har tidigare funnits en busslinje till Nedersta. Genom avtal med Bonava har en tillfällig vändplan färdigställts denna vår för att busstrafik åter ska kunna trafikera Nedersta i en vändslinga. Tyvärr har det uppstått oklarheter hos Trafikförvaltningen kring detta och kommunen har en pågående dialog med regionen för att nå en lösning.

2. Känner ni till de stora cykelstölderna vid pendelstågsstationen i Västerhaninge och finns det några planer på att stärka säkerheten och ha säkrare cykelställ eller burar att förvara dem i?

Kommunen använder sig av godkända cykelparkeringar med möjlighet att låsa fast cykeln vid ramen. Lösningar med burar eller boxar har inte diskuterats på platsen. När Västerhaninge centrum på sikt byggs om kommer nya cykelparkeringar att monteras och vi kommer då se över om det finns säkrare och tryggare system att tillgå.

Vad gäller förekomsten av cykelstölder lyfts frågan i dialog med Polisen.

3. Hur beräknas parkeringsplatser vid infartsparkeringarna i Västerhaninge?

Behov av infartsparkeringar ses över vid planläggning av stationsområden i samverkan mellan stadsbyggnadsförvaltningen och regionens Trafikförvaltning. I flera områden finns olika sorters parkeringar som infartsparkeringar, centumparkeringar, boendeparkeringar och gatuparkering. Kommunen ser löpande över regleringsformer med mera för de parkeringar som finns och som kommunen förfogar över.

I samband med utveckling av centrumområdet i Västerhaninge och framtagande av en ny detaljplan beaktas frågan kring utveckling av parkering i området. Kommunen har låtit göra en utredning kring behovet av infartsparkeringar vid Västerhaninge utifrån Trafikförvaltningens RiPark (deras dokument kopplat till behovet av infartsparkeringar. Utredningar kring trafikfrågor och parkering i Västerhaninge finns tillgängliga på kommunens hemsida.

Behovet för infartsparkeringar för bil i Västerhaninge har beräknats med GIS-programmet ArcMap. Beräkningarna har utgått från Trafikförvaltningens riktlinjer, RiPark, och följande dataunderlag:

- Upptagningsområde
- Befolkningsstatistik fördelat på nyckelområden
- Tätortsgräns
- Tågstationer
- Hållplatslägen med turtäthet
- Bostadsområden

I Västerhaninge är infartsparkeringsbehovet särskilt svårt att avgöra då Västerhaninge är start- och slutstation för en del tåg men inte för alla. Detta kan innebära att boende utanför tätorten väljer att ta bilen till Västerhaninge för att på så sätt vara mer flexibla för avgångs- och ankomsttiderna trots att de har en pendeltågsstation som ligger på gång- eller cykelavstånd från sin bostad. Dessutom har Västerhaninge centrum ett stort upptagningsområde.

Behovet av infartsparkeringar i angränsning till Västerhaninge centrum beräknas uppgå till 1 172 parkeringsplatser. Det skulle innebära att ytterligare 838 parkeringsplatser behöver anläggas utöver de 334 befintliga parkeringarna. Det omfattande behovet av infartsparkeringar för bil i Västerhaninge centrum beror troligtvis på det stora upptagningsområdet som beräkningsmodellen utgått ifrån.

Med hänvisning till ovanstående hemställer jag att kommunfullmäktige beslutar att anse interpellationen besvarad.

Petri Salonen (C)
Ordförande stadsbyggnadsnämnden

