

Utlåtande 2003:85 RIII (Dnr 314-1631/2001)

Bättre framkomlighet för ”blåbussarna”

Motion av Ann-Marie Strömberg (v) (2001:66)

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande
Motion 2001:66 av Ann-Marie Strömberg (v) anses besvarad
med vad föredragande borgarrådet anför i detta utlåtande.

Föredragande borgarrådet Roger Mogert anför följande.

Motionens innehåll

Ann-Marie Strömberg (v) har i motion 2001:66, *bilaga 2*, skrivit om en enkät kommunalförbundet riktat till de bussförare som kör stomlinjebussar i innerstaden. Tanken med stomlinjenätet är att ”blåbussarna” skall ha stor kapacitet, god framkomlighet, hög turtäthet m.m. Enkäten och trafikantrapporterna visar på stora behov av förbättringar. Under högtrafik är det trångt både i och utanför bussarna.

Något som tidigare påtalats från stadens sida är det gammalmodiga betalningssystemet. Längs vissa gator i synnerhet beträffande linje 3 rapporterades stora problem med framkomligheten till följd av mer eller mindre felaktigt parkerade bilar längs färdsträckorna och bristfälligt fungerande signalprioritering. Trafikinformationen vid hållplatserna fungerar bristfälligt. Den 16 oktober 2001 saknade hälften av busshållplatserna längs stomlinjerna fungerande tidsinformation.

Motionären föreslår följande åtgärder:

- ? Kantstensparkering förbjuds och cykelbanan läggs intill trottoaren där det är som mest trångt.

- ? Trafikövervakningen skärps och olämpligt uppställda fordon längs stomlinjerna förs bort.
- ? Signalprioriteringen byggs ut och justeras så att den finns och fungerar snabbt överallt där stomlinjebussarna drar fram.
- ? Tidsinformationen vid hållplatserna justeras och byggs ut så att den blir pålitlig.
- ? SL tillåter på- och avstigning genom alla blåbussarnas dörrar.
- ? Vid upphandling av nya bussar måste fordonet utvecklas så att det går mindre stöttigt och ger bättre plats för sittande.

Remisser

Motionen remitterades för synpunkter till gatu- och fastighetsnämnden (GFN). Samråd har skett med AB Storstockholms Lokaltrafik, SL, och deras entreprenör i Stockholms innerstad, Busslink.

Sammantaget anser SL att de framkomlighetsproblem som förarna gett uttryck åt överensstämmer med SL:s uppfattning och genomförda hastighetsmätningar. SL anser vidare att det som framförallt krävs för att minska bussarnas framkomlighetsproblem är minskning av antalet bilar i innerstaden samt reserverade körfält för busstrafiken kombinerat med fortsatt utbyggnad av bussprioriterade trafiksignaler. Därutöver måste övervakningen av bussgator och busskörfält förbättras, hindrande dubbeluppställning av bilar motverkas och goda villkor för busstrafiken skapas i samband med exploateringar och ombyggnader. SL kommer under 2002 att pröva särskilda åtgärder på linje 1 för att förbättra regulariteten.

GFN anser sammantaget att det arbete som gemensamt pågår mellan kontoret, SL och Busslink skall fortsätta i befintliga arbetsgrupper. Utmed i motionen nämnda gator finns gott om affärer och företag och en del offentliga inrättningar varför behovet av angöring utmed kvarteren är stort. GFN anser därför att det vore olyckligt att ta bort angöringsmöjligheterna.

Nämnden delar inte motionärens förslag om att trafikvakter med särskilt uppdrag skall säkra framkomligheten för stombussnätet. Nämnden anser att om förtroendet för parkeringsvakterna skall bestå måste de ha ett helhetsansvar på gatan och kunna åtgärda även de trafikfarliga uppställningarna.

GFN och SL är eniga om att signalprioriteringarna för närvarande i huvudsak fungerar bra samt att den fortsatta utbyggnaden jämte arbetet med justeringar och förbättringar är av stor vikt. GFN anser också att tidsinformationen oftast fungerar bra. Nämnden anser att det vore önskvärt med på- och avstigning genom alla blåbussarnas dörrar. Vid upphandling av

ning genom alla blåbussarnas dörrar. Vid upphandling av nya bussar bör fordonet utvecklas så att det går mindre stöttigt och ger bättre plats för sittande.

Mina synpunkter

Tanken med stombussnätet för busstrafiken i innerstaden är att skapa kollektiva transportmedel med hög turtäthet och kapacitet. En förutsättning för detta är en god framkomlighet. Enligt SL:s uppgifter har bussarna i Stockholms innerstad emellertid fortfarande svårt att hålla tidtabellen på grund av framkomlighetsproblem på vissa gator. Risken är naturligtvis överhängande att resenärer i längden tröttnar på detta och väljer andra färdmedel. Att öka stombussarnas framkomlighet är mycket angeläget för att kollektivt resande ska vara attraktivt i centrala Stockholm. Jag delar därför motionärens mening att staden måste göra sitt för att öka SL:s möjligheter att bedriva en kollektivtrafik som fungerar bra för stockholmarna.

Det finns naturligtvis många orsaker till att bussarna har svårt att komma fram. Det kan handla om felparkerade bilar nära korsningar, blockerade lastzoner som gör att varutransporter tvingas lasta och lossa mitt i gatan eller den fysiska utformningen av gatubilden. I syfte att öka framkomligheten har majoriteten redan inlett arbetet med att höja andelen rätt parkerade fordon i stadens centrum. Gatu- och fastighetsnämnden har påbörjat ett arbete med att genomföra framkomlighetsstudier på de gator där stombussarna har problem samt utreda möjliga åtgärder. I detta arbete kommer troligen många av de åtgärder som motionären föreslår att genomföras.

Därför blir mitt förslag att kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande.

Motion 2001:66 av Ann-Marie Strömberg (v) anses besvarad med vad föredragande borgarrådet anför i detta utlåtande.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarråden *Kristina Axén Olin* och *Sten Nordin* (båda m) enligt följande.

I Slussen har SL under en längre tid genomfört försök där passagerarna kan stiga på i flera eller alla ingångar vilket visat sig vara ett effektivt sätt att få passagerarna ombord på ett snabbt och smidigt sätt. Därför borde SL tillåta på- och avstigning genom alla blåbussarnas dörrar. Om detta kräver ett nytt biljettsystem bör ett sådant tas fram.

Stadens parkeringsövervakning prioriterar redan i dag trafikfarliga uppställningar och framkomligheten för distributionstrafik och kollektivtrafik. Stadens mätningar visar dock inte att uppställda fordon i kollektivkörfälten skulle vara ett stort problem. Någon generell skärpning av parkeringsövervakning eller höjda avgifter och böter som den nuvarande majoriteten tänkt att genomföra behövs därför inte. Parkeringsövervakningen bör som tidigare prioritera trafikfarliga och hindrande felparkeringar.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår kommunfullmäktige besluta följande

Motion 2001:66 av Ann-Marie Strömberg (v) anses besvarad med vad föredragande borgarrådet anför i detta utlåtande.

Stockholm den 18 juni 2003

På kommunstyrelsens vägnar:
ANNIKA BILLSTRÖM

Roger Mogert

Anette Otteborn

Särskilt uttalande gjordes av *Kristina Axén Olin, Sten Nordin och Mikael Söderlund* (alla m) och *Lotta Edholm och Ann-Katrin Åslund* (båda fp) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (m) i borgarrådsberedningen.

ÄRENDET

Ann-Marie Strömberg (v) har i motion 2001:66, bilaga 2, skrivit om en enkät kommunalförbundet riktat till de bussförare som kör stomlinjebussar i innerstaden. Tanken med stomlinjenätet är att "blåbussarna" skall ha stor kapacitet, god framkomlighet, hög turtäthet m.m. Enkäten och trafikantrapporterna visar på stora behov av förbättringar. Under högtrafik är det trångt både i och utanför bussarna.

REMISSER

Motionen remitterades för synpunkter till gatu- och fastighetsnämnden (GFN).

Gatu- och fastighetsnämnden beslöt den 11 juni 2002 att åberopa gatu- och fastighetskontorets tjänsteutlåtande som svar på den remitterade av motionen.

Reservation anfördes av Ann-Marie Strömberg m.fl. (v), bilaga 1.

Reservation anfördes av Per Bolund (mp), bilaga 1.

Särskilt uttalande gjordes av Börje Vestlund m.fl. (s), bilaga 1.

Gatu- och fastighetskontorets tjänsteutlåtande daterat den 27 februari 2002 rörande motionen av Ann-Marie Strömberg (v) har i huvudsak följande lydelse.

Bakgrund

1992 startade planeringen för införande av ett stomnät för innerstadens busstrafik. Nätet är tänkt att bestå av fem linjer. En av förutsättningarna för stomnätet var att bussarna skulle ges god framkomlighet. För att uppnå detta skulle bussarna så långt möjligt ges reserverade körfält samt prioritet i ett stort antal korsningar längs stomnätet. En viktig förutsättning för snabbhet och bekvämlighet i stomlinjetrafiken var också att på- och avstigning skulle kunna ske genom flera dörrar.

Samråd

Samråd har skett med AB Storstockholms Lokaltrafik, SL och deras entreprenör i Stockholms innerstad, Busslink. SL säger sig ha stor förståelse för de synpunkter som inkommit i den enkätundersökning kommunalförbundet genomfört med förare som kör "blåbussar" i innerstaden.

SL kommenterar synpunkterna enligt följande:

- ? Förarna uppger att de tvingats lämna trafikanter som inte får plats på bussen under rusningstid. SL kommer att närmare diskutera detta med entreprenören Busslink.
- ? Förarna anser inte att Signalprioriteringen fungerar bra längs linjen. SL har tillsammans med Busslink och Gfk en särskild arbetsgrupp som följer upp och åtgärdar problem med signalprioriteringen. Alla trafiksignaler längs stomlinjerna är ännu inte prioriterade och där prioritering finns måste bussen t ex ta hänsyn till säkerhetstider och vänta på fotgängare som går över gatan. Kraven, inte minst från fotgängare, på förlängningar av tider för gångpassager kan medföra försämringar för bussprioriteringen. Sammanfattningsvis anser SL att signalprioriteringen i huvudsak fungerar bra.
- ? Förarna anser inte att körtiderna är väl anpassade. SL har förståelse för detta då framkomligheten under rusningstid är dålig vilket naturligtvis drabbar förarnas körtider. En förbättrad framkomlighet skulle lösa detta problem.
- ? Felparkerade bilar och lossande distributionsbilar upplevs som ett stort problem. SL instämmer i denna uppfattning. Särskilt problemet med dubbeluppställning har vid ett flertal gånger tagits upp med Gfk. Här tycks problemet vara svårigheten att bötfälla olämpligt uppställda bilar. SL anser att lagstiftningens regler om hinder i trafik borde kunna tillämpas här. Polisen, som kan använda denna paragraf, anser dock inte detta. För att betraktas som hinder i trafik måste enligt underhandsbesked från polisen mer eller mindre hela vägbanan vara spärrad. Det räcker alltså inte med att bussen tvingas över i motsatta körbanan i vänstertrafik. Om bilar ställs upp felaktigt hindrar detta också ofta nyttotrafiken vilket i sin tur medför att dessa bilar tvingas till uppställningar som kan vara hindrande för busstrafiken. Sammanfattningsvis anser SL att trafikvakter måste ges möjlighet att bötfälla dubbeluppställda bilar samt att polisen skall betrakta hindrande fordonsuppställningar som hinder i trafik.
- ? Förarna visar tydligt att de skulle föredra helautomatiserad visering och biljetthantering utan kassaarbete för förarna. Det här är en besvärlig fråga där service mot resenärer och intäktssäkring skall vägas mot förenklade rutiner för förarna. SL kommer att införa ett nytt smart-card system 2004 vilket förhoppningsvis kommer att förenkla biljetthanteringen. Om man skulle ta bort biljetthanteringen tror förarna att man skulle tjäna restid. SL anser också att man skulle få tidsvinster om biljetthanteringen togs bort. För närvarande är dock detta, som ovan sagts, inte aktuellt.
- ? Förarna anser inte att de har tillräcklig översikt över bakdörrar. Här framförs problemen att komma in rakt intill kantstenen vid hållplats. SL har i samråd med entreprenör och Gfk utformat busshållplatser så att de ligger på raksträckor så att bussarna kommer in rakt. Om bilar olagligen ockuperar hållplatsutrymme blir dock situationen ibland som förarna beskriver. Detta ställer krav på Gfk på förbättrad övervakning av hållplatsutrymmen

- ? Förarna har också svarat på frågor om möjligheterna för barnvagnsresenärer och funktionshindrade att åka blåbuss. I sammanhanget bör nämnas att blåbussarnas utformning bl.a. utformats med lågt golv för enklare på- och avstigning. Vidare har stora barnvagnsutrymmen skapats vid dubbeldörrarna.
- ? De tre linjerna har sammanfattats med en rangordning av de största problemen. Man kan konstatera att problemens rangordning skiljer sig mellan de olika linjerna. Linje 1, som går genom City har störst problem med "dåliga körtider" alltså störst framkomlighetsproblem. Linje 3 har störst problem med tät biltrafik och att det finns för få kollektivfilar. Detta är egentligen också ett uttryck för dålig framkomlighet. Linje 4 har dåliga körtider som främsta problem vilket också har sin orsak i dålig framkomlighet.

Sammantaget anser SL att de framkomlighetsproblem som förarna gett uttryck åt överensstämmer med SL:s uppfattning och genomförda hastighetsmätningar. SL anser vidare att det som framförallt krävs för att minska bussarnas framkomlighetsproblem är minskning av antalet bilar i innerstaden samt reserverade körfält för busstrafiken kombinerat med fortsatt utbyggnad av bussprioriterade trafiksignaler. Därutöver måste övervakningen av bussgator och busskörfält förbättras, hindrande dubbeluppställning av bilar motverkas och goda villkor för busstrafiken skapas i samband med exploateringar och ombyggnader.

I motionen beskrivs "hopklumpningen" som ett stort problem och SL anser också att detta är mycket allvarligt för trafikanterna då trafiken blir oregelbunden med ibland långa väntetider som följd. "Hopklumpning" eller dålig regularitet, som detta fenomen brukar kallas, är till stor del en följd av dålig framkomlighet. SL kommer under 2002 att pröva särskilda åtgärder på linje 1 för att förbättra regulariteten. Bland åtgärderna kan nämnas att förare i större utsträckning förutsätts få "linjerena" tjänster kombinerat med eventuellt införande av funktioner i bussdatorn som gör det lättare för förare att hålla jämna avstånd mellan bussarna.

I motionen tas även frågan om påstigning i flera dörrar upp. SL har i en utvärdering visat att det inte tar längre tid för de många fler trafikanter som idag åker stomlinjerna att stiga på stombussarna än det tidigare tog för färre trafikanter att stiga på de "röda" bussarna. Detta beror på att de blå stomlinjebussarna har bredare dörrar och mittgång samt låggolv vilket gör påstigningen enklare. Det är dock riktigt att om trafikanterna tilläts stiga på i flera dörrar skulle dagens hållplatstider kunna reduceras avsevärt. För att minska tiden vid hållplatsuppehållen kommer därför SL att i rusningstid på de mest frekventerade hållplatserna, genom sin entreprenör låta förvisera färdbevis så att påstigning kan tillåtas i fler dörrar.

I motionen sägs att hälften av trafikantinformationen på hållplatserna inte fungerade den 16:e oktober 2001. Det framgår inte hur denna uppgift tagits fram. I sammanhanget är det viktigt att känna till hur informationssystemet fungerar. När bussen anländer till hållplats räknas tidsangivelsen ner och minutangivelsen släcks. Bussföraren har alltså inte någon rimlig möjlighet att kontrollera funktionen på trafikantinformationen. Om uppgiften om icke fungerande trafikantinformation kommit från förare som kört längs linjen är uppgiften således felaktig. Uppföljning av

som kört längs linjen är uppgiften således felaktig. Uppföljning av funktion på hållplatserna görs idag på annat sätt genom inspektioner och larmrutiner till SL:s Driftcentral. SL:s erfarenhet av antal trasiga trafikantinformationstavlor på hållplatser stämmer inte med ovanstående uppgift om hälften trasiga skyltar.

Komforten i blåbussarna är inte den bästa. Här håller SL med. Benutrymmet är på många platser snålt tilltaget och skakningarna är besvärande. Dessa saker är påtalade till leverantören som arbetar med förbättringar. SL arbetar sedan många år tillsammans med Gfk för att förbättra villkoren för kollektivtrafiken. Detta görs i de arbetsgrupper som skapades efter att trafiköverenskommelsen bröt samman. SL har inget emot att behandla de förslag som motionären ställer men anser att det huvudsakligen är Gatu- och fastighetsnämnden, genom Gatu- och fastighetskontoret, som kan ge förutsättningar för en förbättring av villkoren för busstrafiken i innerstaden.

Kommentarer från Busslink rörande problem längs Hantverkargatan, Fleminggatan, Hornsgatan och S:t Eriksgatan på grund av bland annat parkerade bilar

Enligt Busslink är det visserligen trångt på Hantverkargatan men busstrafiken fungerar där relativt bra på grund av att det införts stoppförbud på delar av sträckan. På Fleminggatan har bussarna problem med framkomligheten i korsningen med Sankt Eriksgatan. Framkomligheten har även blivit sämre mot Kungsbroplan sedan man tog bort ett körfält för att måla cykelfält. I övrigt är framkomligheten acceptabel. På Hornsgatan utgör felparkerade fordon hinder för busstrafiken. Fordon parkerade på markerade parkeringsplatser utgör inget hinder. Däremot ställer cykelfältet till med problem i korsningen med Ringvägen. I och med att cykelfältet anlades försvann ett körfält och numera är det endast ett körfält för trafik rakt fram.

På S:t Eriksgatan har bussarna stora framkomlighetsproblem, särskilt norrut mellan Fleminggatan och S:t Eriksbron. Det finns ett busskörfält söderut, men behovet är idag större norrut. SL har i samarbete med Busslink framfört ett önskemål om ett reversibelt körfält till Gatu- och fastighetsnämndens Kollektivtrafikkott.

Kontorets förslag/synpunkter på motionärens åtgärdsförslag

- 1) Kantstensparkering förbjuds och cykelbanan läggs intill trottoaren där det är som trängst längs delar av t ex Fleminggatan, S:t Eriksgatan, Hantverkargatan och Hornsgatan*

På Fleminggatan har bussarna problem med framkomligheten i korsningen med Sankt Eriksgatan enligt Busslink. I övrigt är framkomligheten acceptabel på Fleminggatan. På Fleminggatans norra och södra sida mellan Kungsbron och Sankt Eriksgatan finns totalt 6 lastzoner, 1 på- och avstigningszon, 6 parkeringsplatser för rörelsehindrade och 101 avgiftsbelagda parkeringsplatser. På S:t Eriksgatan har bussarna enligt Busslink stora framkomlighetsproblem, särskilt norrut mellan Fleminggatan och S:t Eriksbron. Utmed Sankt Eriksgatans östra och västra sida mellan Sankt Eriksbron och Hantverkargatan finns 3 lastzoner, 1 på- och avstigningszon, 4 kombinerade lastzoner

kargatan finns 3 lastzoner, 1 på- och avstigningszon, 4 kombinerade lastzoner och på- och avstigningszoner, 5 parkeringsplatser för rörelsehindrade, 2 parkeringsplatser för polisfordon och 6 avgiftsbelagda parkeringsplatser.

På Hornsgatan utgör felparkerade fordon hinder för busstrafiken. Utmed kantstenen på Hantverkargatans norra och södra sida mellan Ragnar Östbergs Plan och Sankt Eriksgatan finns 5 lastzoner, 1 på- och avstigningszon, 1 kombinerad lastzon och på- och avstigningszon, 7 parkeringsplatser för rörelsehindrade, 1 parkeringsplats för beskickningsbilar och 143 avgiftsbelagda parkeringsplatser och 4 parkeringsplatser för buss. På södra sidan på en kortare sträcka väster om Ringvägen gäller ständigt förbud att stanna och parkera fordon. Utmed Hornsgatans norra och södra sidor mellan Långholmsgatan och Rosenlundsgatan finns 7 lastzoner, 8 på- och avstigningszoner, 5 parkeringsplatser för rörelsehindrade och 153 avgiftsbelagda parkeringsplatser.

På södra sidan på en kortare sträcka väster om Ringvägen gäller ständigt förbud att stanna och parkera fordon. Om parkering förbjuds utmed kantstenen måste angoringsmöjligheter till fastigheterna ändå finnas i form av lastzoner och på- och avstigningszoner. Även parkeringsplatser för rörelsehindrade måste i viss mån finnas. Detta gör att bussarna tvingas ut i gatornas mitt och inte enbart kan färdas utmed kantstenen. Utmed ovan nämnda gator finns gott om affärer och företag och en del offentliga inrättningar varför behovet av angoring utmed kvarteren är stort. Kontoret anser därför att det vore olyckligt att ta bort ovan redovisade angoringsmöjligheter.

- 2) *Trafikövervakningen skärps och olämpligt uppställda fordon längs stomlinjerna förs bort. Färre parkerade bilar och framförallt färre felparkerade bilar underlättar för både bussar och nyttotrafik. Därför krävs effektiviserad trafikövervakning – trafikvakter med särskilt uppdrag att säkra framkomligheten längs stombusslinjerna.*

Rent generellt är det problematiskt med framkomligheten i staden på grund av att fordonsinnehavet och antalet parkerade fordon ökar. Ombyggnader av gatumiljön gör också att framkomligheten minskar. Parkeringsövervakningen skall enligt gällande policy, efter trafikfarliga uppställningar, bland annat prioritera övervakningen av framkomligheten för distributionstrafik och kollektivtrafiken, vilket också görs. I nuvarande situation med ett begränsat antal parkeringsvakter och pågående konkurrensutsättning är synligheten och möjligheten att på ett effektivt sätt övervaka felaktiga uppställningar begränsat. Efter genomförd konkurrensutsättning då antalet synliga parkeringsvakter kommer att öka betydligt ser kontoret att dessa problem kommer att minska.

Att uppställda fordon i kollektivkörfälten skulle vara ett stort problem visar dock inte de studier- verksamhetsuppföljningar som kontoret genomför två gånger om året. Tvärtom visar dessa att det i liten omfattning förekommer uppställningar i kollektivkörfält. Antal anmärkningar som är utfärdade för 2001 är 1 100 st och 5 st fordon bortforslades. Framkomligheten för bussarna påverkas också av uppställda fordon i busshållplatser där problemet enligt genomförda undersökningar är lite större och fler iakttagelser av uppställda fordon enligt undersökningarna gjorts. På

iakttagelser av uppställda fordon enligt undersökningarna gjorts. På busshållplatser har under år 2001 3 500 fordon rapporterats och 78 fordon bortforslats.

Motionärens förslag om att trafikvakter med särskilt uppdrag skall säkra framkomligheten för stombussnätet är ett förslag som kontoret inte delar. Kontoret anser att om förtroendet för parkeringsvakterna skall bestå måste de ha ett helhetsansvar på gatan och kunna åtgärda även de trafikfarliga uppställningarna.

3) Signalprioriteringen byggs ut och justerat så att den finns och fungerar snabbt överallt där stomlinjerna drar fram.

Sedan stomlinjenätet startades pågår ett kontinuerligt arbete med att bygga ut signalprioriteringen för stomlinjebussarna. Det största problemet hitintills har varit bussarnas förmåga att anmäla sin ankomst till trafiksignalerna vid rätt tillfälle. Detta har inte fungerat tillfredsställande. Busslink arbetar därför kontinuerligt med att korrigera dessa funktioner, som ständigt blir allt bättre. Som SL mycket riktigt påpekat, begränsas även bussprioriteringarna av att hänsyn måste tas till säkerhetstider och möjligheten för fotgängare att tryggt kunna korsa gatan. Kontoret och SL är eniga om att prioriteringarna för närvarande i huvudsak fungerar bra samt att den fortsatta utbyggnaden jämte arbetet med justeringar och förbättringar är av stor vikt.

4) Tidsinformationen vid hållplatserna justeras och byggs ut så att den blir pålitlig.

Kontoret håller med motionären om att det är viktigt att tidsinformationen vid hållplatserna är pålitlig. Kontoret har svårt att påverka detta eftersom tidsinformationen helt är SL:s ansvar. Tidsinformationen fungerar oftast och på de flesta platser bra. Ibland uppstår dock fel vilket troligen beror på att bussarnas anmälan till signalerna inte fungerar som det ska. Busslink och SL arbetar kontinuerligt med att förbättra detta. SL:s uppföljningssystem bör anses som fullt tillräckligt.

5) SL tillåter på- och avstigning genom alla blåbussarnas dörrar. Till dess att ett nytt biljettsystem genomförts används de bakre dörrarna vid påstigning av den stora majoritet som har giltigt färdbevis.

Kontoret håller med motionären om att detta vore önskvärt. En av förutsättningarna för stomlinjetrafiken var att på- och avstigning skulle kunna ske genom alla dörrar. Detta har aldrig blivit verklighet. Att låta passagerarna stiga av och på i alla dörrar skulle med stor sannolikhet minska ståtiderna vid hållplatser vilket i sin tur skulle minska de problem som uppstår när två bussar stannar på samma hållplats. Kontoret ser fram emot den av SL ovan nämnda utlovade förändringen i rusningstid och hoppas att det successivt skall leda till kortare hållplatstider.

- 6) *Vid upphandling av nya bussar måste fordonet utvecklas så att det går mindre stöttigt och ger bättre plats för sittande.*

Kontoret håller med motionären. Kontoret vet sedan tidigare att SL, som ovan nämnts, arbetar med dessa frågor tillsammans med leverantören och sätter sin förhoppning till att detta skall leda till en bättre komfort för resenärerna i så väl befintliga som nya bussar. Kontoret anser att det är av stor vikt att bussarna längs stornätet ges god framkomlighet. För att åstadkomma detta skapas busskörfält och prioritering i trafiksignaler. Ett kontinuerligt arbete pågår tillsammans med SL och Busslink för att signalprioriteringen skall fungera så bra som möjligt. Kontoret föreslår därför att det arbete som gemensamt pågår mellan kontoret, SL och Busslink skall fortsätta i befintliga arbetsgrupper.

RESERVATIONER M.M.

Gatu- och fastighetsnämnden

Reservation anfördes av Ann-Marie Strömberg m.fl. (v) enligt följande.

Gatu- och fastighetsnämnden beslutar

- att till kommunstyrelsen överlämna kontorets tjänsteutlåtande,
- att för sin del tillstyrka motionen, samt
- att anförda följande:

Av kontorets tjänsteutlåtande framgår att såväl kontoret som SL i allt väsentligt instämmer i motionärens beskrivning av framkomlighetsproblemen för stomlinjebussarna. Det räcker inte med ett "fungerande samarbete", samarbetet måste också leda till förbättringar och kontoret bör därför ges i uppdrag att i enlighet med motionen verka för att förbättringar genomförs inom kontorets ansvarsområde och att i samarbetet med SL verka för att förbättringar genomförs inom SL:s verksamhetsområde. Det krävs övergripande förutsättningar för en förbättrad framkomlighet: minskad biltrafik och förbättrad trafikövervakning. Införandet av trängselavgifter är nödvändigt som incitament till minskad bilkörning i innerstaden. Förstärkning av trafikövervakningen är nödvändig för att trafikvakterna skall kunna fullgöra sina åtaganden. Kontorets uppfattning att konkurrensutsättning av trafikövervakningen skulle innebära fler trafikvakter är inte förankrad i verkligheten. Verkligheten har visat på motsatsen - minskat antal trafikvakter - med kraftig ökning av antalet felparkeringar och försämrad parkeringsmoral som följd. Antalet trafikvakter bör återställas till 1998 års nivå.

Beaktande motionärens konkreta förslag:

- ? Om kantstensparkering inte helt kan undvikas längs de mest trafikerade delarna av stomlinjenätet bör den i varje fall minimeras genom att angöringsparkering och handikapparkering så långt som möjligt förläggas till sidogatorna.
- ? Förstärkt trafikövervakning i enlighet med ovanstående. Särskilt uppdrag till trafikvakterna att säkra framkomligheten längs stombusslinjerna.
- ? Utbyggd och fungerande signalprioritering.
- ? Utbyggd och fungerande tidsinformation.
- ? På- och avstigning genom alla blåbussarnas dörrar. Till dess att ett nytt biljettsystem genomförts kan de bakre dörrarna användas för påstigning av den majoritet trafikanter som har giltigt färdbevis. Manuell biljetthantering är sedan länge slopad i många större både i Sverige och i övriga Europa, Göteborg och Rom för att ta två exempel.

När nya bussar köps in måste komfort och tillgänglighet förbättras. Detta gäller även för trafikanter med funktionsnedsättningar. Det är anmärkningsvärt att nya bussar köps in utan att vara tillgängliga för rullstolsanvändare.

Reservation anfördes av Per Bolund (mp) enligt följande.

Nämnden beslutar att

1. Godkänna kontorets redovisning.
2. Överlämna utlåtandet som svar på motionen och skrivelsen med följande tillägg:

För att lösa upp trafikproblemen i Stockholm är det oerhört viktigt att kollektivtrafiken är attraktiv och att tidtabellerna håller. De senaste åren har en dramatisk försämring när det gäller tidhållningen skett. För bussarna i innerstaden beror detta framför allt på två orsaker: Ökande biltrafik som leder till köbildning och en kraftig försämring av parkeringsövervakningen som gör att bussarna inte kommer fram. Staden kan med en aktiv politik påverka båda dessa försämrings. Genom att införa trängselavgifter på biltrafiken och genom att börja driva en parkeringspolitik värd namnet skulle bussarnas framkomlighetsproblem inom kort tid kunna lösas. Tyvärr finns inte den politiska viljan till detta idag.

Särskilt uttalande gjordes av Börje Vestlund m.fl. (s) enligt följande.

Det är mycket möjligt att samarbetet med SL fungerar bra. Det är dock inte självklart ett fungerande samarbete inte innebär att det går att göra ytterligare ansträngningar. Det är uppenbart att stadens politik inom ett antal områden idag motverkar arbetet med att säkra stomnätbussarnas framkomlighet. Det gäller bland annat parkeringspolitiken och symbolpolitiken vad gäller cykelbanor. Det vore önskvärt om det goda samarbetet mellan kontoret och SL kunde resultera i fler konkreta förslag för att förbättra framkomligheten. I förlängningen handlar det om att skapa ett attraktivt och trovärdigt alternativ till bilen för den dryga tredjedel av Stockholms befolkning som idag bor innanför tullarna, något som både kollektivtrafikresenärer och framtida bilister skulle vinna på.



KOMMUNFULLMÄKTIGE

Motioner

2001:66

2001:66 Motion av Ann-Marie Strömberg (v) om bättre framkomlighet för "blåbussarna"

Kommunal på Hornsberg och Söderhallen har under vecka 40-41 genomfört en enkätundersökning riktad till de bussförare som kör "blåbussarna" i innerstaden (stomlinje 1, 3 och 4). Enkäten besvarades av 170 förare, d.v.s. merparten av förarna. Enkäten kompletterades den 16 oktober 2001 med 31 trafikantrapporter.

Tanken med stomlinjenätet är god. "Blåbussarna" skall ha stor kapacitet, kunna ta många passagerare, ha god framkomlighet, hög turtäthet och god komfort. Enkät och trafikantrapporterna visar dock på stora behov av förbättringar.

Under högrafik är det trångt både i och utanför bussarna. Framkomligheten är bristfällig, vilket resulterar i att bussarna klumpar ihop sig så att den första går överfull och den andra utnyttjas dåligt. Intervallerna mellan bussarna blir mycket varierande - alltifrån flera bussar strax efter varandra till långa uppehåll emellan. Många bussförare rapporterar att de under rusningstid tvingas lämna kvar resenärer vid vissa frekventerade busshållplatser.

Påstigning tar mycket tid vid större hållplatser i synnerhet under rusningstrafiken, liksom biljetthanteringen, vilket skapar köbildning och irritation. Något som tidigare påtalats från stadens sida är det gammalmodiga betalningssystemet. I exempelvis Göteborg finns sedan länge möjligheten att stiga på spårvagnarna genom alla dörrar för den majoritet som har giltigt färdbevis med sig. Snabbare på- och avstigning ger kortare uppehåll och avsevärt förkortad restid.

Längs vissa gator i synnerhet beträffande linje 3 rapporterades stora problem med framkomligheten till följd av mer eller mindre felaktigt parkerade bilar längs färdsträckorna och bristfälligt fungerande signal-

prioritering.

Trafikinformationen vid hållplatserna fungerar bristfälligt. Den 16 oktober 2001 saknade hälften av busshållplatserna längs stomlinjerna fungerande tidsinformation.

Stomlinjebussarna är byggda för att vara tillgängliga för rörelsehindrade och för trafikanter med barnvagn, men svårigheten att komma in till hållplatsen gör att tillgängligheten begränsas och att många rörelsehindrade inte vågar chansa på att ta bussen, då de inte kan lita på att de kan komma på och av vid rätt hållplats. Komforten inne i bussarna har också brister, obekväma nivåskillnader och för lite utrymme för benen vid sittplatserna.

Staden och Stockholms läns landsting har ett gemensamt ansvar för att kollektivtrafiken fungerar och gatu- och fastighetsnämnden med kollektivtrafikutskottet och SL med sin entreprenör Busslink bör få ett gemensamt uppdrag att genomföra nedanstående åtgärder, som skulle ge "blåbussarna" bättre framkomlighet, bättre flyt, ökad regularitet och snabbhet:

- ? Kantstensparkering förbjuds och cykelbanan läggs intill trottoaren där det är som trängst längs delar av t.ex. Fleminggatan, S:t Eriksgatan, Hantverkargatan och Hornsgatan.
- ? Trafikövervakningen skärps och olämpligt uppställda fordon längs stomlinjerna förs bort. Färre parkerade bilar och framför allt färre felparkerade bilar underlättar för både bussar och nyttotrafik. Därför krävs effektiviserad trafikövervakning - trafikvakter med särskilt uppdrag att säkra framkomligheten längs stombusslinjerna.
- ? Signalprioriteringen byggs ut och justeras så att den finns och fungerar snabbt överallt där stomlinjebussarna drar fram.
- ? Tidsinformationen vid hållplatserna justeras och byggs ut så att den blir pålitlig.
- ? SL tillåter på- och avstigning genom alla blåbussarnas dörrar. Till dess att ett nytt biljettsystem genomförts används de bakre dörrarna vid påstigning av den stora majoritet som har giltigt färdbevis.
- ? Vid upphandling av nya bussar måste fordonet utvecklas så att det går mindre stötigt och ger bättre plats för sittande.

Jag föreslår kommunfullmäktige besluta

att uppdra åt gatu- och fastighetsnämnden att verka för att ovanstående åtgärder genomförs.

Stockholm den 19 november 2001

Ann-Marie Strömberg