



## § 7

### **SL:s förslag till trafikförändringar 2014/2015 - remiss från trafikkontoret, T2014-0369**

Dnr 1.5.1.91-2014

#### **Beslut**

1. Stadsdelsnämnden överlämnar detta tjänsteutlåtande till trafikkontoret som svar på remissen.
2. Stadsdelsnämnden skickar även remissvaret till landstingets trafikförvaltning.
3. Denna paragraf förklaras omedelbart justerad.

#### **Ärendet**

Trafikförvaltningen har påbörjat arbetet med de trafikförändringar som kommer att träda i kraft i december 2014. De har tagit fram en bruttolista på möjliga trafikförändringar avseende linjesträckningar, turtäthet och trafikeringstid. Remissen omfattar inte mer långsiktig planering av till exempel spårutbyggnader.

Förvaltningen önskar se omfattande satsningar på kollektivtrafiken, inte minst när det gäller tvärförbindelser i söderort, och högre turtäthet på bussarna, framför allt kvällstid för att öka tryggheten. I Solberga ökar befolkningen kraftigt vilket motiverar både en ökad turtäthet på linje 142 och en förlängning av linjen till Liljeholmen. Därutöver redovisas synpunkter från boendedialogen på den nya bussterminalen och resecentrum i Älvsjö.

Stadsdelsförvaltningen hade redovisat ärendet i ett tjänsteutlåtande daterat 2014-04-04.

#### **Beslutsgång**

Nämnden ställde sig bakom förvaltningens förslag.

#### **Särskilt uttalande (C)**

Evy Kjellberg (C) anmälde ett särskilt uttalande enligt följande.

Undertecknad yrkar bifall till förvaltningens förslag men vill därutöver anföra. Undertecknad vill understryka att säkerheten på Stationsgatan ("Bussgatan") snarast måste ses över och åtgärdas innan en allvarlig olycka inträffar, då många resenärer springer kors och



tvärs för att hinna med pendeltåg och bussar. Hållplatserna bör samlokaliseras så att ex. bussar (144, 163, 173) till Fruängen från Älvsjö har samma hållplats eller nära varandra. Väl markerade övergångsställen med riktad belysning, och eventuellt staket/räcke mellan hållplatser och övergångsställen bör övervägas.

Fler stora klockor bör också sättas upp såväl på Stationsgatan, Resecentrum och Älvsjö torg.

Åtgärder för ökad säkerhet och trivsel bör utvecklas snarast.

#### **Särskilt uttalande (S)**

Majvi Andersson m.fl. (S) anmälde ett särskilt uttalande enligt följande.

Förvaltningens svar på remissen är utmärkt skriven och vi instämmer i deras skrivningar. Vi har svårt att se hur det skulle gagna det växande Älvsjö eller omkringliggande tyngdpunkter Liljeholmen, Fruängen, Skärholmen, Högdalen, Farsta, om indragningar av busslinjer eller turer skulle drabba dessa områden. Tvärtom ser vi behov av ökad turtäthet. Förvaltningens förslag att låta linje 142 gå mellan Älvsjö station till Liljeholmen via Telefonplan är alldeles utmärkt. När det gäller 142 har vi i flera år framfört de boendes krav på ökad turtäthet även dagtid. Som det är nu med 20-minutersintervall är det många som går istället för att vänta på bussen. Bussen får därmed till synes färre passagerare och SL tror att det fungerar bra med 20-minuterstrafik. Medborgarnas önskemål är dock att turtätheten ökas. Även linje 144 måste få en ökad turtäthet mellan Älvsjö och Fruängen. Det är ett mycket starkt önskemål att 144ans samtliga turer går hela sträckan mellan Gullmarsplan och Fruängen.

Vi ser negativt på planerna att eventuellt lägga ner linje 154 mellan Älvsjö och Liljeholmen.

Älvsjös Råd för funktionshinderfrågor lyfter fram behovet av busstrafik mellan Älvsjö och Skarpnäck, vilket vi instämmer i.

I förslaget saknar vi skrivningar om vad det finns för planer när det gäller Spårväg Syd. Det finns ett behov av att en snabb, smidig och miljövänlig förbindelse för att hålla samman Söderort och där spelar byggandet av Spårväg Syd en mycket stor roll.

Tunnelbanan kommer att byggas ut mycket kraftigt. Det är inte acceptabelt om bussresenärerna kommer att förlora sina väl fungerande linjer för att spara pengar till SL att lägga på tunnelbanan.



### Särskilt uttalande (MP)

Olive Carlson (MP) anmälde ett särskilt uttalande enligt följande.

Det är bra synpunkter och förslag från förvaltningen. Vi vill lägga till en särskild uttalande.

1. I remissen från trafikkontoret och i förvaltningens förslag tas inte upp hur tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning skall beaktas för att inte stänga ut de inför trafikförändringar.
2. Idag är det svårt att stiga på eller stiga av pendeltåg om man har fysik funktionsnedsättning (unga och äldre) eller om man reser med ett spädbarn i en barnvagn på grund av några gamla tåg som inte är anpassade men också för ett stort håll mellan tåg och perrongen. Det finns risk för olycka samt rädsla att åka med kollektivtrafiken därmed risk för isolering bland de personerna. Färdtjänsten beviljas restriktivt idag därför personer med funktionsnedsättning måste erbjudas bättre möjligheter att använda dem resurser som finns i samhället på lika villkor.
3. Trafikförändringar är bra tillfälle att också planera in ett väl fungerande, smidigt, säkert och miljöanpassat kollektivtrafiksystem kombinerad med gång och cykelbanor. En tågagn som är reserverad för cyklister på vardagar och helger skulle underlätta för pendlare som ändå vill cykla på vissa sträckor, att ta med sig sina cyklar.

### Särskilt uttalande (V)

Emelie Roxby Schüsseleder m.fl. (V) anmälde ett särskilt uttalande enligt följande.

Vi stödjer förvaltningens väl genomarbetade och genomtänkta remissvar och med miljön och prioritering av kollektivtrafik i fokus instämmer vi till fullo i att det behövs mer omfattande satsningar.

Att satsa på utökad kollektivtrafik i de områden där befolkningen ökar kraftigt måste därför vara av högsta prioritet. Solberga - med buss 142 - är ett sådant område. Förutom behovet av turtäthet som förvaltningen lyfter i remissvaret vill vi även se så kallade dragspelsbussar för att möjliggöra att rullatorer och barnvagnar får plats. Utifrån den äldre befolkningen och barnfamiljer som dominerar i området inträffar det tyvärr allt för ofta att dessa resenärer får vänta i 20 minutersintervaller för att få plats på bussen. Att inte få plats på bussen inträffar beklagligt nog ofta redan vid första påstigningen vid ändhållplatserna för denna målgrupp.

Vi ser även ett behov av att utveckla närtrafiken i Älvsjö för att



underlätta för människor med olika typer av funktionsnedsättningar att exempelvis ta sig till affärer och vårdcentral. Förutom att det finns en social vinning med detta kan det också ses som ett komplement till färdtjänsten.

För att möjliggöra fler turer på tvären och möjlighet till byten vid flera kollektivtrafikknutpunkter föreslår vi även att buss 161 som trafikerar Juvelerarvägen och Älvsjövägen istället trafikerar Folkparksvägen till och från Älvsjöstation och då stannar på 142:ans nuvarande busshållplatser. Med denna linjedragning ges möjlighet att resa med en buss till röd linje - Norsborg samt till grön linje och även möjlighet till vidare färd mot Bagarmossen. Buss 147 som idag har ändstation vid Hökmossen fortsätter då i sin tur på Juvelerarvägen och Älvsjövägen till ny ändstation d.v.s. Älvsjö station. Denna busslinje har då förbindelse både med T-banans röda linje vid Liljeholmen och med pendeltåget.

---

Bilaga § 7