

**§ 8****Trafikförändringar inom SL trafiken 2015/2016****Beslut**

Remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande.

**Ärendet**

Östermalms stadsdelsnämnd har fått trafikförvaltningens förslag på trafikförändringar i SL-trafiken 2015/2016 på remiss från kommunstyrelsen. Förslaget innehåller möjliga trafikförändringar, men även eventuella reduceringar i trafiken och omfördelningar.

Stadsdelsförvaltningen vill understryka vikten av ett kollektivtrafiknät som är tillgängligt för alla som besöker, bor och arbetar i staden. En väl genomtänkt och strukturerad utformning och planering av kollektivtrafiken är en grundläggande förutsättning för att nå kommunfullmäktiges mål för verksamhetsområdet om att Stockholm är en tillgänglig stad för alla, samt att transporter i Stockholm är hållbara. Förvaltningen understryker vikten av att funktionshinderperspektivet tas i beaktan när förflyttningar- eller ombyggnation av hållplatser sker, samt när tidtabeller uppdateras.

Enligt förvaltningen bör lättillgänglig kollektivtrafik till Norra Djurgårdsstaden prioriteras, särskilt med tanke på att stadsdelen har miljöprofilering där målet om att minska resandet med bil är särskilt uttalat.

**Ärendets beredning**

Östermalms stadsdelsförvaltning hade redovisat ärendet i ett tjänsteutlåtande från den 25 februari 2015.

Dnr 2015-119-1.5.1.

**Förslag till beslut**

Ordföranden Maria Antonsson m.fl. (MP), ledamoten Birgit Marklund Beijer m.fl. (S) och ledamoten Jaime Barrios (V) yrkade att nämnden antar förvaltningens förslag till beslut. Vice ordförande Therese Carlborg m.fl. (M) och tjänstgörande ersättaren Johan Sigholm (FP) yrkade bifall till oppositionens gemensamma förslag till beslut.

**Beslutsgång**

Under ärendets handläggning beslutade nämnden klockan 20:10 att ajournera mötet. Sammanträdet återupptogs klockan 20:15.

Ordföranden ställde de olika förslagen mot varandra och fann att nämnden antagit förvaltningens förslag till beslut.

**Reservation**

Vice ordförande Therese Carlborg m.fl. (M) och tjänstgörande ersättaren Johan Sigholm (FP) reserverade sig mot beslutet till förmån för eget förslag enligt följande.

Förslag till beslut:

1. Att nämnden som svar på remissen i huvudsak tillstyrker förvaltningens tjänsteutlåtande, samt
2. Att därutöver anföra:

Alliansen i Östermalms Stadsdelsnämnd ser i huvudsak positivt på det remitterade förslaget om trafikförändringar i SL-trafiken 2015/2016 (T16) och inser att landstingets ekonomiska ramar kräver att tillgängliga resurser nyttjas effektivt.

Vi vill dock samtidigt belysa vikten av en trygg, tillgänglig och tillförlitlig kollektivtrafik inom Östermalms stadsdelsområde, som är ett av de snabbast växande i Stockholms stad. Kollektivtrafiken är här av särskilt stor betydelse för äldre och rörelsehindrade, för boende i den miljöprofilerade stadsdelen Norra Djurgårdsstaden, samt för det stora antalet studenter med begränsad ekonomi. Satsningar inom kollektivtrafiken är även en förutsättning för att få fler boende på Östermalm att se denna som ett fullgott alternativ till resor med den egna bilen.

Kollektivtrafiken är vidare betydelsefull ur ett jämställdhetsperspektiv, då studier visar att kvinnor i än högre grad än män reser kollektivt. Den är även av avgörande betydelse för att göra Östermalm attraktiv för boende med olika vanor, rutiner och livspussel, samt en viktig komponent i att förverkliga arbetslinjen.

Keolis förslag till linjeförändringar i innerstaden inkluderar ett antal nya linjer och förändrade linjesträckningar i busstrafiken som berör Östermalm.

Ny linje 50 (Moa Martinssons torg–Lappkärrsberget) innebär en välkomnad förbättring i turtäthet från City till studentbostadsområdet på Lappkärrsberget, samt de utbildningsinstitutioner som ligger utmed Roslagsvägen. Olyckligt är dock förslaget om de indragna hållplatserna i Ekshagen, där många äldre är beroende av buss för att på egen

hand klara den dagliga tillvaron. Närmaste hållplats ligger drygt 300 m bort, men Ekhagen är ett kuperat område där vinterväghållningen dessutom är lågt prioriterad.

Att linje 40 (Reimersholme–Stora Skuggan) utgår får stora konsekvenser då all trafik till Stora Skuggan försvinner. Detta är ett välbesökt rekreativt område för alla åldrar från hela Stockholm, där vår ambition är att göra platsen än mer lättillgänglig. Förutom verksamheter för flera förskolegrupper och unga med funktionshinder inom ramen för den populära 4H-gården är det ett ställe för odling, rekreation och avkoppling. De uppskattade 800 m (= 2 x 800m!) till närmaste hållplats är en alldeles för lång sträcka för flera av besökarna. Indragningen av linje 40 kommer sannolikt resultera i en kraftigt ökad biltrafik i området, vilket vore direkt olämpligt. Vi anser därför att kollektivtrafiken bör justeras så att såväl Ekhagen som Stora Skuggan trafikeras även i framtiden.

Vi ser med oro på att linje 62 utgår, då vi anser att det är mycket viktigt att en buss går upp Sibyllegatan och angör tunnelbanestationen vid Östermalmstorg på Sibyllegatan.

Kollektivtrafiken behövs dock inte bara under dagen utan även nattetid. Allteftersom Stockholm växer och utvecklas ökar även behovet av att kunna resa till och från jobb med udda arbetstider, delta i sena möten, kulturevenemang eller studier, samt bidra till att boende röra sig fritt utan att behöva begränsas av en bristande tidtabell. I det remitterade förslaget saknas en ordentlig genomlysning av framtidens nattrafik i Stockholms innerstad.

Vi inser att nattrafik kan vara kostnadsdrivande och att denna således noga måste avvägas mot reella behov. Vi föreslår därför att ett ytterligare fokus läggs på hur nattrafiken kan anpassas och förstärkas genom olika justeringar. Bussarna 91 och 94 är fortsatt viktiga på Östermalm, men det finns även ett behov av nattrafik i populära och växande områden såsom Norra Djurgårdsstaden, Ekhagen och Lappkärrsberget.

Ett konkret förslag är en anpassning av nattbuss linje 291 (Sergels torg–Gåshaga) så att denna passerar Norra Djurgårdsstaden (Bobergsgatan). Lappkärrsberget saknar helt nattrafik (närmaste hållplats Frescati ligger t.ex. c:a 1,1 km från hållplats Lektorsstigen). Detta är olyckligt för den i stor utsträckning kollektivtrafiksberoende studentpopulationen i området. Vi föreslår därför att detta områdes behov av nattrafik tillgodoses genom lämplig justering.

Varje dag avstår även många stockholmare från nattliga resor i kollektivtrafiken på grund av en känsla av otrygghet. Förslaget i remissen att minska kraven på trafikutövaren gällande städning och tvättning är därför olycklig, eftersom en smutsig miljö riskerar påverka de resandes upplevelse negativt och därigenom minska resandet. Tunnelbanan till/från nöjeskvarteren kring Stureplan är här särskilt drabbad.

**Ersätтарыttrande**

Ersättarna Malin Björk (C) och George Saari (KD) anmälde att om de hade tjänstgjort i nämnden hade de ställt sig bakom moderaternas och folkpartiets förslag till beslut.

**Särskilt uttalande**

Ordföranden Maria Antonsson m.fl. (MP), ledamoten Birgit Marklund Beijer m.fl. (S) och ledamoten Jaime Barrios (V) anmälde ett särskilt uttalande enligt nedan.

Vi i majoriteten vill understryka behovet av bättre förbindelser till/från Norra Djurgårdsstaden. Detta har framhållits från olika håll utan att det blivit nämnvärda förbättringar. I en tidigare skiss som Keolis tagit fram fanns en stomlinjeförsörjning som ett förslag till Norra Djurgårdsstaden. Denna finns av någon anledning inte med i förslaget. I avvaktan på den avbrutna och starkt försenade spårvagnsförbindelsen vill vi lyfta fram behovet av en stombusslinje till/från Norra Djurgårdsstaden. Utbyggnaden i stadsdelen sker i snabb takt och därför är det viktigt att kollektivtrafikutbyggnaden finns med redan från början. Det är också viktigt att en dialog mellan stad/stadsdelar och länet förs.

De busslinjer som finns och föreslås till och från Norra Djurgårdsstaden måste få tätare turer. Det finns också stort behov av nattrafik. När bussen slutar gå på kvällen är det endast taxi som gäller, vilket inte är acceptabelt.

Det är något oklart i förslaget när det gäller vilken buss som ska trafikera Hjorthagen. Är det buss 57 eller 55? Vi vill också betona vikten av nattrafik även till Hjorthagen.

Det är beklagligt att busslinje 44 försvinner, eftersom den är länken från Ruddammen till Östermalm. Linjen är också en bra förbindelse till Skansen dit många barnfamiljer åker.

Det är anmärkningsvärt att trafikeringen till Stora Skuggan föreslås tas bort. Detta är ett rekreativsområde i

Nationalstadsparken som bör lyftas fram och möjligheterna att ta sig dit bör öka och inte minska. Dessutom finns en 4 H gård i området som ytterligare talar för att den sträckan bör trafikeras.

Förslaget innebär vidare att busshållplatserna i Ekhagen – Ekhagsvägen och Ekhagstorget - dras in. Vi vill framhålla vikten av att boende på kullen i Ekhagen därmed kommer att bli mer eller mindre isolerade. Äldre som har svårt att gå och föräldrar med barnvagnar kommer att få svårt att ta sig fram i de branta backarna.

Den nya stombusslinjen är bra med tanke på det stora antalet resenärer till universitetet och Lappkärrsberget. Den linjen behöver gå med tätare turer än vad som är fallet idag.

Förslaget innebär också att bara varannan tur kommer att gå till Lektorsstigen på helger och vardagar efter kl. 22. Detta är bekymmersamt med tanke på den stora tillströmningen av studenter som i stor utsträckning åker buss sent på kvällen. Med tanke på det stora antalet resenärer borde nattrafik införas.