

§ 8**Trafikförändringar i SL-trafiken 2015/2016 – svar på remiss
från trafikförvaltningen Stockholms läns landsting**

Remiss från trafikroteln

BESLUT

Remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande.
--

ÄRENDETS BEREDNING

Stadsdelsförvaltningen redovisade ärendet i tjänsteutlåtande av den 17 mars 2015, dnr 1.5.1-051-2015.

UTTALANDEN

Arvid Vikman m.fl. (S), Anders Ödmark m.fl. (MP) och Reijo Kittilä (V) lämnade följande gemensamma uttalande.

Stockholm är en växande stad i stark utveckling. Det finns många positiva effekter men har också lett till att den infrastruktur som finns idag är hårt ansträngd. Vi beklagar att inte företrädare för Stockholms läns landsting tog vara på den möjlighet som gavs under hösten 2014 att uppta förhandlingar med Stockholms stad och regeringen om en omfördelning av trängselavgifter och statliga anslag så att ytterligare medel kunde frigöras till kollektivtrafiken i Stockholms län. Den bild som Moderaterna i Stockholms läns landsting gav blev istället att Stockholms län har tillräckliga resurser för att tillgodose de behov på utökad kollektivtrafik som finns.

Remissen visar att Stockholms läns landsting inte förmår erbjuda en tillräckligt attraktivt kollektivtrafik för att klara den stora befolkningstillväxten, möta efterfrågan på hållbart resande och regionens mål om en ökning av andelen kollektivtrafikresor. Trafikförvaltningen har enligt remissen i uppdrag att för 2015 se över ytterligare kostnader i syfte att säkerställa en ekonomi i balans. Detta kommer enligt Trafikförvaltningen att innebära ytterligare reduceringar i trafikutbudet. Vi är starkt kritiska till hur lättvindigt alliansen ser på folkomröstningen från 2006 om att intäkterna från trängselskatten även ska tillfalla kollektivtrafiken i Stockholms län. Resultatet av detta är en sämre kollektivtrafik än vad regionen så väl behöver.

Henrik Sjölander m.fl. (M) och Maria Johansson m.fl. (FP) lämnade följande gemensamma uttalande. *Kristin Jacobsson (C) och Emil Öberg (KD)* instämde i uttalandet i form av ersättaryttrande.

Vi ser det som positivt att linjenätet i innerstaden ses över och anpassas till förnyade resmönster och den nybyggnation som ägt rum under senare år. Vi

välkomnar särskilt att en linje med frekvent turtäthet är tänkt att trafikera Hornsbergsområdet.

Däremot är det olyckligt att en sådan stor förändring av linjenätet sker utan att tid ges för stadsdelsnämnderna att svara. Särskilt som en sådan begäran framfördes i förra årets remissvar.

Inför omfattande linjenätsförändringar, är det av central betydelse att konsekvenser för bland annat personer med funktionsnedsättning, äldre och barn noggrant analyseras. Någon sådan ansats kan vi inte se i det bifogade materialet.

Särskilt i innerstaden krävs en hög turtäthet för att bussalternativet ska vara attraktivt och kunna avlasta tunnelbanenätet. Vi oroas således över de neddragningar av turtäthet för flera linjer som presenteras i Keolis förslag. Att fler neddragningar på grund av Trafikförvaltningens dåliga ekonomi antyds leder till ytterligare oro. Många av de förbättringar och satsningar som har gjorts under senare år för att minska trängseln, bland annat på linje 4, riskerar med de föreslagna neddragningarna åter leda till fullsatta bussar och därmed längre väntetid för resenärerna.

Det är svårt att se någon resenärsnytta med att låta nuvarande linje 62 och kopplingen till centrala City försvinna för att istället låta en ny linje 54 gå från Reimersholme till Östermalm. I brist på någon bakomliggande analys verkar resandeunderlaget från Södermalm till centrala City via Kungsholmen vara obefintligt. Ändringen upplevs omotiverad, särskilt som det också innebär en avsevärd försämring av turtätheten för boende i Fredhäll.

Vi ser det som mycket positivt att man ser över möjligheterna att sätta in extra avgångar på tunnelbanans gröna linje i högtrafik. Det är av central betydelse att, senast när de nya C30-vagnarna börjar levereras, fler C20 flyttas över till gröna linjen och depåkapaciteten utökas, för att därmed kunna klara av att köra 2-minuterstrafik (den praktiska kapaciteten) istället för dagens 3-minuterstrafik under den mest belastade tiden i högtrafik.

Vidare hade vi gärna sett ytterligare satsningar på pendelbåtar/elbåtar. Inte minst på Kungsholmen med dess närhet till vatten torde det vara möjligt med ytterligare satsningar på denna typ av miljösmart kollektivtrafik.