

PM 2015:73 RVII (Dnr 123-289/2015)

Remiss inför trafikförändringar i SL-trafiken 2015/2016 (T16)

Remiss från trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på ”Remiss inför trafikförändringar i SL- trafiken 2015/2016 (T16)” hänvisas till vad som sägs i promemorian.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Daniel Helldén anför följande.

Ärendet

Stockholms stad har fått förslag på trafikförändringar i SL-trafiken 2015/2016 på remiss från Trafikförvaltningen i Stockholms läns landsting. Förslaget innehåller möjliga trafikförändringar, men även eventuella reduceringar i trafiken och omfördelningar.

Trafikförvaltningen i Stockholms läns landsting eftersträvar en god dialog med kommunerna om kollektivtrafiken i länet. Som en del av dialogen skickar trafikförvaltningen i början av året en bruttolista med möjliga trafikförändringar till berörda kommuner för yttrande. Trafikförändringarna kan sedan införas i december samma år.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden och till samtliga stadsdelsnämnder. Exploateringskontoret har inkommit med ett kontorsyttrande. Miljöförvaltningen och trafikkontoret har valt att svara med ett gemensamt kontorsyttrande. Stadsbyggnadsnämnden har valt att avstå från att yttra sig.

Stadsledningskontoret instämmer i vad trafiknämnden i Stockholms stad redan har framfört till trafiknämnden i Stockholms läns landsting i ärendet (dnr T2014-02948, beslutad 2015-02-19).

Exploateringskontoret tillstyrker Trafikkontorets remissvar på Trafikförvaltningens föreslagna förändringar i SL-trafiken 2015/2016, i övrigt har kontoret inga synpunkter.

Fastighetsnämnden välkomnar generellt alla förslag till trafikförbättringar i form av ökad turtäthet, ökad kapacitet, förlängda tidtabeller etcetera. Samtidigt finns en oro för att kollektivtrafiken inte alltid utvecklas i takt med stadens kraftiga utbyggnad av bostäder och arbetsplatser.

Miljöförvaltningen och trafikkontoret menar att det också är viktigt att det finns långsiktiga strategier för kollektivtrafikförsörjningen kopplat till stadens kraftiga expansion. Om kollektivtrafiken finns på plats i tidiga skeden i de nya stadsdelarna, även om efterfrågan är låg och trafiken inledningsvis är olönsam, så etableras mönster och strukturer där kollektivtrafiken senare blir central för trafikarbetet i området.

Bromma stadsdelsnämnd vill framhålla vikten av att SL håller hög servicenivå och snarast återgår till tätare tidtabell vilket i synnerhet gäller för linje 117 som fungerar som knutpunkt till annan kollektivtrafik.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd förutsätter att den minskade turtätheten på vissa linjer till fullo kompenseras av den ökade kapaciteten på bussarna.

Farsta stadsdelsnämnd menar att befolkningen i Stockholms stad ökar och därmed också behovet av en väl fungerande kollektivtrafik. Att i det läget meddela att trafikkostnaderna kanske måste minskas är oroande.

Hägersten- Liljeholmens stadsdelsnämnd ställer sig positiv till den pendelbåtlinje som är planerad att trafikera Årstadal och Solna strand, som eventuellt kan bidra till att avlasta tvärbanan som idag går via Sickla udde, Alvik och vidare till Solna station.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd har inget att erinra mot de förslag som berör SL-trafiken 2015/2016 inom Hässelby-Vällingby. Förvaltningen vill emellertid särskilt trycka på vikten av genomförandet av SL:s eget förslag om ytterligare avgångar på *Gröna linjen*.

Kungsholmens stadsdelsnämnd understryker vikten av att framkomligheten för funktionsnedsatta tas i beaktan när förflyttningar- eller ombyggnation av hållplatser sker, samt när tidtabeller uppdateras.

Norrmalms stadsdelsnämnd menar att kollektivtrafiken måste utvecklas i takt med att Stockholm växer, både strukturellt med t.ex. nya stadsdelen Hagastaden, och demografiskt med en snabbt ökande befolkning. En väl fungerande och tillgänglig kollektivtrafik är en grundläggande förutsättning i stadens arbete för ett klimatsmart Stockholm med hållbara transporter, samt för ett demokratiskt hållbart Stockholm, tillgänglig för alla.

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd har tidigare påtalat behov av fler eller längre tåg på blå linjen, är det positivt att fler tåg och avgångar ingår i de planerade förändringarna. De flesta busslinjer har hållplatser vid busstationen i Kista. Stadsdelsförvaltningen har tidigare påpekat att busstationen behöver få en tryggare, klimatanpassad och mer ändamålsenlig utformning

Skarpnäcks stadsdelsnämnd menar att när det gäller kollektivtrafiken i ett större perspektiv och då främst en utbyggnad har förvaltningen fört fram behoven av bättre

tvärförbindelser och att planeringen av Spårväg syds sträckning till Skarpnäck inleds i flera olika remissvar. Dessa frågor är naturligtvis fortfarande högaktuella.

Skärholmens stadsdelsnämnd påpekar att det fortfarande är mest tidseffektivt för många resenärer som ska resa inom det södra Stockholmsområdet att åka via de centrala delarna av Stockholm stad, vilket inte är hållbart.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd pekar på att de många planerade avstängningarna av pendeltågstrafiken från och till Spånga station under perioden kommer att medföra stora svårigheter för de boende i stadsdelen. Det kommer även innebära längre restider för alla som reser till Spånga för att därifrån byta till en av de många busslinjer som passerar Spånga station.

Södermalms stadsdelsnämnd välkomnar att trafikförvaltningen ser över möjligheten att sätta in enstaka ytterligare avgångar under högtrafik på tunnelbanans gröna respektive röda linje eftersom dessa linjer är högt belastade.

Älvsjö stadsdelsnämnd menar att Stockholm har en stark befolkningstillväxt, inte minst i söderort, vilket förutsätter en attraktiv kollektivtrafik för att skapa en hållbar stad. Förvaltningen önskar se kraftfullare satsningar på kollektivtrafiken, inte minst när det gäller tvärförbindelser i söderort, och högre turtäthet på bussarna framför allt kvällstid för att öka tryggheten.

Östermalms stadsdelsnämnd Kollektivtrafiken behöver utvecklas i takt med att Stockholm växer, både strukturellt med t.ex. nya stadsdelen Norra Djurgårdsstaden, och demografiskt med en snabbt ökande befolkningensmängd.

Mina synpunkter

Stockholms stad har höga ambitioner i syfte att bli en klimatsmart stad. En stad där människor kan lita på att det finns en god kollektivtrafik som gör att stockholmarna kan ställa bilen och istället gå, cykla och inte minst förlita sig på kollektivtrafiken.

Remissen visar att Stockholms läns landsting har problem med att erbjuda en tillräckligt attraktiv 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 under år 2015 se över ytterligare kostnader i syfte att säkerställa en ekonomi i balans. Vi tror tyvärr att detta kommer att innebära ytterligare reduceringar i trafikutbudet. Detta riskerar att försvåra vårt arbete med en klimatsmart stad.

Stockholm behöver en stor palett av lösningar för att klara den snabba utvecklingen och medborgarnas behov. Samtidigt får inte allt för enkla lösningar tas till så som programmatiska indragningar av hållplatser.

Det är olyckligt att de som närmast berörs av förändringar i busstrafiken, i form av färre antal busslinjer, färre hållplatser eller ändrade linjesträckningar i Stockholms innerstad inte fått utrymme att tycka till om dessa innan genomförandet. Stora förändringar har skett utan tillräcklig förankring hos de som nyttjar kollektivtrafiken. Jag välkomnar trafikslaget båtpendling som ett tillägg i kollektivtrafikmiljön.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på ”Remiss inför trafikförändringar i SL- trafiken 2015/2016 (T16)” hänvisas till vad som sägs i promemorian.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Stockholm den 4 maj 2015

DANIEL HELLDÉN

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Remiss inför trafikförändringar i SL trafiken 2015/2016 (T16)

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarråden Anna König Jerlmyr och Joakim Larsson (båda M) och borgarrådet Lotta Edholm (FP) enligt följande.

En väl fungerande kollektivtrafik är en förutsättning för att Stockholm ska fortsätta vara en växande och klimatsmart stad i framkant. För att få fler människor att ställa bilen och åka kollektivt är det viktigt att vi har en ordentligt utbyggd och väl fungerande kollektivtrafik i hela regionen. Vi delar inte föredragande borgarrådets uppfattning om att de nu föreslagna trafikförändringarna kommer göra kollektivtrafiken mindre attraktiv eller bidra till sänkta ambitioner i klimatfrågan. Alliansen har under många år prioriterat resande med kollektivtrafiken och genomfört historiska satsningar i regionen.

Tack vare Alliansens medvetna prioriteringar och ekonomiska ansvarstagande så möjliggjordes en historisk överenskommelse om utbyggd tunnelbana under föregående mandatperiod. Det skapar förutsättningar för såväl bättre och effektivare kollektivtrafikförbindelser i länet samtidigt som det också medför ytterligare 78 000 nya bostäder i regionen.

Det är viktigt att kollektivtrafiken återspeglar människors rese-mönster och att den är flexibel för de förändringar som sker i en växande stad. Att se över busslinjenätet i innerstaden är därför viktigt, så att kollektivtrafiken uppdateras när resmönster förändras, nya bostadsområden byggs eller när andra förutsättningar ändras. Däremot är det viktigt att sådana beslut föregås av en bred dialog med stockholmarna och andra berörda.

Det är vidare nödvändigt att det finns bussar som kan täcka upp där de blå stombussarnas hållplatser föreslås förändras. När busshållsplatsernas placering förändras så måste man ta hänsyn till vilka verksamheter och boenden som finns i närheten, så att inte exempelvis äldreboenden fräntas sin enda linje utan att komplement erbjuds.

Staden har ett tydligt ansvar att fortsätta utveckla framkomlighetsarbetet för bussarna genom busskörfält, signalprioritering och översyn av kantstensparkering.

Det är också viktigt att nya exploateringsområden har goda kollektivtrafikförbindelser redan i ett tidigt skede i syfte att göra det enkelt att åka kollektivtrafik redan från början. Vi kan inte nog poängtera vikten av en fungerande dialog mellan Stockholms stad och Stockholms läns landsting när nya stadsdelar planeras och växer fram. Vi är dock bekymrade över att planerade stombusslinje 6 inte är omnämnd i förslaget. Stombusslinje 6 är en viktig del i arbetet med att kollektivtrafikförsörja Norra Djurgårdsstaden, en stadsdel där staden just nu planerar och bygger för 12 000 nya bostäder.

Det lyckade projektet ”fyran ska fram” kommer att utökas och även implementeras på linje 1 under 2016. Detta arbete måste ges prioritet och framöver bör fler av stombusslinjerna inkluderas i projektet.

Det är positivt att SL nu föreslår tre pendlingsbåtlinjer i Stockholm. Vattenvägen är idag en underutnyttjad transportväg samtidigt som efterfrågan på kollektivtrafik på vatten växer. Vi hoppas att dessa pendelbåtar ska bli ett bra komplement till befintlig landburen kollektivtrafik.

Slutligen bör en så här stor förändring av linjenätet följas noggrant och tidigt utvärderas. Det är därför positivt att en översyn av förändringarna redan kommer att ske till hösten.

Kommunstyrelsen

Särskilt uttalande gjordes av Anna König Jerlmyr, Joakim Larsson, Regina Kevius, Dennis Wedin och Johanna Sjö (alla M) och Lotta Edholm (FP) med hänvisning till Moderaternas och Folkpartiets gemensamma särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Ersättaryttrande gjordes av Karin Ernlund (C) och Erik Slottner (KD) med hänvisning till Moderaternas och Folkpartiets gemensamma särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Ärendet

Stockholms stad har fått förslag på trafikförändringar i SL-trafiken 2015/2016 på remiss från Trafikförvaltningen i Stockholms läns landsting. Förslaget innehåller möjliga trafikförändringar, men även eventuella reduceringar i trafiken och omfördelningar.

Trafikförvaltningen i Stockholms läns landsting eftersträvar en god dialog med kommunerna om kollektivtrafiken i länet. Som en del av dialogen skickar trafikförvaltningen i början av året en bruttolista med möjliga trafikförändringar till berörda kommuner för yttrande. Trafikförändringarna kan sedan införas i december samma år.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden och till samtliga stadsdelsnämnder. Exploateringskontoret har inkommit med ett kontorsyttrande. Miljöförvaltningen och trafikkontoret har valt att svara med ett gemensamt kontorsyttrande. Stadsbyggnadsnämnden har valt att avstå från att yttra sig.

Innehållsförteckning	Sid
Stadsledningskontoret	6
Exploateringskontoret	7
Fastighetsnämnden	7
Miljöförvaltningen	8
Trafikkontoret	10
Bromma stadsdelsnämnd	10
Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd	11
Farsta stadsdelsnämnd	12
Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd	13
Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd	14
Kungsholmens stadsdelsnämnd	16
Norrmalms stadsdelsnämnd	17
Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd	19
Skarpnäcks stadsdelsnämnd	20
Skärholmens stadsdelsnämnd	21
Spånga-Tensta stadsdelsnämnd	23
Södermalm stadsdelsnämnd	23
Älvsjö stadsdelsnämnd	24
Östermalms stadsdelsnämnd	26

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 25 mars 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret konstaterar inledningsvis att tidpunkten för en större tidtabellsomläggning är väl vald med tanke på att införandet av utökade och breddade trängselskatter sannolikt kommer att medföra förändrade resvanor.

Vidare konstaterar stadsledningskontoret att de föreslagna och omfattande omläggningarna avseende busstrafiken i Stockholms innerstad redan har remitterats till staden i annan ordning.

Stadsledningskontoret instämmer i vad trafiknämnden i Stockholms stad redan har framfört till trafiknämnden i Stockholms läns landsting i ärendet (dnr T2014-02948, beslutad 2015-02-19). Där framfördes i huvudsak följande:

- Att trafikera sträckan Hornsberg-Lappkärrsberget via City är intressant. Dock inte som en stomlinje, eftersom den överenskomna stomnätsplanen ska utgöra grunden för den långsiktiga planeringen av kollektivtrafikens stomnät. Att göra större förändringar vid varje ny trafikupphandling riskerar att försvåra stadens möjligheter att nå uppsatta mål.
- Stomnätsplanens linje 6 mellan Norra Djurgårdsstaden och Hagastaden saknas i förslaget, men är angelägen för staden. Ett arbete har nyligen påbörjats med att ta fram förslag till sträckning, trafikering, genomförandetidplan samt kostnader för införande av denna linje.
- Nämnden har inga principiella synpunkter på förändringarna vad gäller de röda linjerna. Det verkar inte finnas några större svårigheter att trafikera de föreslagna gatorna. Vissa hållplatsplaceringar och korsningar behöver dock studeras närmare.
- Nämnden förutsätter att landstingets trafikförvaltning granskar vilka konsekvenser som förslaget får för resenärerna när det gäller utbud, tillgänglighet och gångavstånd.
- De hållplatsindragningar på stomlinjerna som identifierats som lämpliga i framkomlighetsarbetet bör göras i samband med införandet av det nya linjenätet.
- Nämnden förutsätter att trafikförvaltningen eller Keolis ansvarar för att genomföra och bekosta de åtgärder som krävs för linjenätsförändringen samt för återställande av hållplatser som slutar trafikeras. Nämnden ska godkänna åtgärderna innan de genomförs.
- Ersättningsanspråk för framtida trafikomläggningar på grund av gatuarbeten och liknande kan inte riktas mot staden.

Stadsledningskontoret finner det angeläget att framhålla att staden sätter stor värde på överenskommelsen om stombusslinjerna, som är en av grunderna i stadens arbete med framkomlighetsfrågor. Det är därför inte acceptabelt att de överenskomna planerna frångås med anledning av att landstinget gör en förnyad upphandling av busstrafiken.

Det är stadsledningskontorets bestämda uppfattning att de kostnader som uppkommer med anledning av linjenätsförändringarna ska genomförs och bekostas av landstinget eller Keolis.

Stadsledningskontoret anser att det är av vikt att genomföra tidtabellsjusteringar för hela linjenätet för buss vid en förändring för att kunna tillgodogöra sig det framkomlighetsarbete som staden tillsammans med landstingets trafikförvaltning genomfört under senaste tiden. Exempel på detta är förbättringar för stombusslinje 4 samt införandet av nytt busskörfält på Johanneshovsbron. Justeringarna i tidtabellen är viktiga i arbetet med att öka

medelhastigheten för stomlinjerna och på så vis göra kollektivtrafiken mer konkurrenskraftig.

Stadsledningskontoret ställer sig positivt till att landstinget överväger att förändra linjesträckningar som ansluter till stora omstigningsplatser som Gullmarsplan, Slussen, Fridhemsplan, City och Odenplan. Det är angeläget att de stora resandevolymerna vid dessa platser sprids på ett för framkomligheten optimalt sätt.

Stadsledningskontoret ser också positivt på initiativet att starta tre nya pendelbåtlinjer som trafikerar Stockholm. Staden förutsätter att landstinget genomför och bekostar de åtgärder som krävs för anläggande av bryggor och tillfartsväg med mera

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen anser remissen besvarad med vad som sägs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Exploateringskontoret

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande daterat den 1 april 2015 har i huvudsak följande lydelse.

I stadens Vision 2030 anges att 140 000 nya bostäder ska byggas till år 2030. En förutsättning för Stockholmsregionens framtida tillväxt och för att staden ska uppnå uppsatta klimatmål är en väl utbyggd kollektivtrafik. Stadens inriktning är därför att en större andel resande ska ske med kollektivtrafik och således ska yt- och transporteffektiva trafikslag prioriteras. Detta slås fast i stadens framkomlighetsstrategi, Vision 2030 och översiktsplanen.

Exploateringskontoret vill framhålla vikten av en tidig dialog i planerade stadsutvecklingsområden så att en god kollektivtrafikförsörjning kan säkras. Kontoret för därför en dialog med Trafikförvaltningen i de exploateringsprojekt där det bedöms nödvändigt.

Exploateringskontoret tillstyrker Trafikkontorets remissvar på Trafikförvaltningens föreslagna förändringar i SL-trafiken 2015/2016, i övrigt har kontoret inga synpunkter.

Fastighetsnämnden

Fastighetsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 24 mars 2015 följande

1. Fastighetsnämnden överlämnar kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen av förslag till trafikförändringar i SL-trafiken 2015–2016.
2. Fastighetsnämnden förklarar ärendet omedelbart justerat.

Fastighetskontorets tjänsteutlåtande daterat den 19 februari 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholmsregionen växer snabbt och en bra och väl fungerande kollektivtrafik är en av grundförutsättningarna för att uppnå stadens Vision 2030 och de inriktningar som beskrivs i översiktsplanen, Promenadstaden.

Fastighetskontoret berörs först och främst indirekt som en del av Stockholms stad. Generellt välkomnas alla förslag till trafikförbättringar i form av ökad turtäthet, ökad kapacitet, förlängda tidtabeller etcetera. Samtidigt finns en oro för att kollektivtrafiken inte

alltid utvecklas i takt med stadens kraftiga utbyggnad av bostäder och arbetsplatser.

Det är viktigt att förändringar i SL-trafiken svarar upp mot resenärernas preferenser på aggregerad nivå. Dock så har SL ett uppdrag att även tillhandahålla mindre frekventerade turer för att möjliggöra resor för alla som bor i, eller besöker, Stockholms län även om linjerna på aggregerad nivå har en låg efterfrågan.

I Botkyrka kommun ligger Sturehofs slott med anor från medeltiden som ägs av fastighetskontoret. Fastighetskontoret arbetar med att utveckla Sturehovs slott till ett lärandecentrum för vatten där staden, universitet samt näringslivet samverkar i offentliga och privata lösningar för att säkerställa den ekonomiska och kunskapsmässiga långsiktigheten. Idag ligger den närmsta busstationen (buss 708) 3 km från Slottet. I det vidare arbetet är en busslinje fram till Slottet av avgörande betydelse.

Miljöförvaltningen

Miljöförvaltningens och trafikkontorets gemensamma kontorsyttrande daterat den 9 mars 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholmsregionen växer snabbt och en bra och väl fungerande kollektivtrafik är en grundförutsättning för ett jämställt transportsystem som uppnår stadens klimatmål och de inriktningar som beskrivs i översiktsplanen. Den befintliga bebyggelsen ska förtätas och 140 000 nya bostäder ska byggas. Tillväxten innebär att stadens gator och spår kommer att behöva transportera fler människor och mer gods på samma yta som i dag, utan försämrad resekvalitet. Yt- och transporteffektiva trafikslag prioriteras i stadens Framkomlighetsstrategi, i linje med Vision 2030 och översiktsplanen. Kollektivtrafikens betydelse lyfts också fram i stadens färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050¹.

Stadens inriktning är att en större andel resande ska ske med kollektivtrafik. När mer plats och högre prioritet ges till busstrafiken behöver också utbudet öka. Trafikkontoret och miljöförvaltningen anser att de satsningar som påverkar störst antal resande i absoluta tal ska prioriteras framför åtgärder som ökar andelen resande för en liten grupp. Detta ger både störst nytta för medborgarna och störst påverkan på det totala trafikarbetet med bil. Högst prioritet bör därför utbudsökning för stomtrafiken ha. Samtidigt ser kontoren alla förstärkningar av kollektivtrafiken som viktiga.

Det är också viktigt att det finns långsiktiga strategier för kollektivtrafikförsörjningen kopplat till stadens kraftiga expansion. Om kollektivtrafiken finns på plats i tidiga skeden i de nya stadsdelarna, även om efterfrågan är låg och trafiken inledningsvis är olönsam, så etableras mönster och strukturer där kollektivtrafiken senare blir central för trafikarbetet i området.

Spårtrafik

Trafikkontoret och miljöförvaltningen anser att förbättringar av tunnelbanetraffiken i form av program ”Röda linjens uppgradering”, fler avgångar och tåg på blå linje samt ”Program Citybanan” har högsta prioritet.

Utbudökning av trafiken på tvärbanan anser kontoren också vara prioriterat.

Under spårtrafik beskrivs flera trafikavstängningar. Kontoren vill lyfta vikten av att dessa i ett tidigt skede stäms av med regionala trafikgruppen så att projekten kan samordnas med andra trafikstörande arbeten i kommunen och länet.

Busstrafik i innerstaden

I både Frakomlighetsstrategin och Stomnäsplanen påtalas vikten av att stombusstrafiken

¹ Ska under året omarbetas till målår 2040.

har hög framkomlighet och går i prioriterade stråk. Målet är att medelhastigheten inklusive hållplatsstopp ska vara 20 km/h för stombussarna. Det är ett högt satt mål som kräver ett långsiktigt arbete och kraftfulla åtgärder för att vara möjligt att nå. Staden, Trafikförvaltningen och Keolis har därför ett pågående projekt där vi arbetar tillsammans med att förbättra framkomligheten för stombussarna. En del i arbetet är borttagning av hållplatser för stombussarna (önskvärt avstånd enligt Stomnätsplanen är ca 500 m) och de föreslagna förändringarna presenteras i remissen. Kontoren vill göra ett förtydligande. På sida 34, under Linje 4 presenteras två förslag. Det första är att Wollmar Yxkullsgatan inte ska trafikeras av linje 4. Det andra att hållplatsen Rosenlundsgatan inte ska trafikeras för linje 4. Detta är två alternativa förslag – dvs båda ska inte genomföras vilket måste fallit bort i hanteringen av texten. Kontoren förordar att det första alternativet genomförs – dvs att det är hållplatsen på Wollmar Yxkullsgatan som tas bort och inte Rosenlundsgatan.

Trafikkontoret har fått Keolis förslag E22 – nytt linjenät för busstrafiken i innerstaden 2015 – på remiss och svarade 2015-02-19, se bilaga 1. Eftersom förslaget finns med i denna remiss följer nedan en sammanfattning av kontorets svar.

”Keolis föreslår en ny linje mellan Hornsberg och Lappkärrsberget via City som kan trafikeras antingen som röd linje 50 eller stomlinje 5. Kontoret anser att sträckningen är intressant som en röd linje, men inte som stomlinje. Stomnätsplanen ska utgöra grund för den långsiktiga planeringen av kollektivtrafikens stomnät och vara ett underlag för den framtida fysiska planeringen och för kollektivtrafikens utveckling. För att utvecklingen av trafiksystemet ska kunna ske mot uppsatta mål är det viktigt med en stabilitet i stomnätet. Att göra större förändringar vid varje ny trafikupphandling skulle försvåra stadens möjligheter att nå målen avsevärt.

Stomnätsplanens linje 6 mellan Norra Djurgårdsstaden och Hagastaden är angelägen för staden, men den finns inte med i förslaget. Ett arbete har nyligen påbörjats med att ta fram ett förslag till sträckning, trafikering, genomförandetidplan samt kostnader för införandet av stomlinje 6. En avsiktsförklaring med genomförandeplan ska tas fram under 2015.

I arbetet med att öka framkomligheten på stomlinjerna i innerstaden har trafikkontoret, trafikförvaltningen och Keolis gemensamt identifierat hållplatser som inte bör trafikeras av stombussar. Kontoret förordar att dessa förändringar genomförs i samband med det nya linjenätet så att man kan dra nytta av det kommunikationsarbete som kommer att göras.

Keolis föreslår ett i princip helt nytt nät för de röda linjerna med ändrade linjenummer, ändrade sträckningar, borttagna samt nya linjer. Kontoret har inga principiella synpunkter på dessa förändringar. När det gäller trafikeringen verkar det inte finnas större svårigheter att trafikera de föreslagna gatorna. Vissa hållplatsplaceringar och korsningar behöver dock studeras närmare. Kontoret förutsätter att trafikförvaltningen granskar de konsekvenser som förslaget får för resenärerna när det gäller utbud, tillgänglighet och gångavstånd.

Kontoret förutsätter att trafikförvaltningen eller Keolis ansvarar för att genomföra och bekosta de åtgärder som krävs för linjenätsförändringen samt för återställande av hållplatser som slutar trafikeras. Kontoret ska granska och godkänna åtgärderna innan de genomförs.

Ersättningsanspråk för framtida trafikomläggningar på grund av gatuarbeten och liknande kan inte riktas mot staden.”

Kontoren vidhåller synpunkterna ovan med tillägget att det är viktigt att även beakta miljö- och hälsoaspekter såsom exempelvis buller och vibrationer i bostäder vid analyser av omdragning av busslinjer/nya busslinjer. Det vore också önskvärt ur luftkvalitetssynpunkt att de bussar som har lägst utsläpp av hälsoskadliga ämnen prioriteras i de mest tätbebyggda områdena.

Busstrafik i söder- och västerort

Staden samarbetar med Trafikförvaltningen och Trafikverket för att förbättra framkomligheten för befintliga och i stomnätsplanen föreslagna nya stomlinjer. Arbetet sker

genom åtgärdsvalsstudier och kontoren vill lyfta vikten av att de framkomlighetsförbättrande åtgärderna som bättre signalprioritering och mer eget utrymme på gatumark kompletteras av ett ökat trafikutbud.

Kontoren anser att minskad turtäthet på linjer med för litet resandeunderlag kan vara rimligt för att kunna omfördela kapaciteten till platser där behovet är större. Detta gäller dock inte linjer i direkt anslutning till nybyggnadsområden. Där måste det initialt finnas ett överutbud för att etablera hållbara resvanor redan vid inflytt.

Trafikkontoret

Miljöförvaltningens och trafikkontorets gemensamma kontorsyttrande daterat den 9 mars 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Se ovan

Bromma stadsdelsnämnd

Bromma stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 19 mars 2015 följande.

Nämnden beslutar att i huvudsak besluta i enlighet med förvaltningens förslag till remissvar och därutöver tillägga:

Nämnden vill att ersättningstrafik upp mot Rundavägen-området ordnas under perioden då tvärspårvägen är avstängd.

Nämnden önskar även att man ser över placeringen av nattbussarnas hållplats i Alviksområdet. Den nuvarande hållplatsen är belägen på en plats som känns mycket otrygg.

Särskilt uttalande gjordes av Cecilia Obermüller m.fl. (MP), Johan Heinonen m.fl. (S) och Elisabeth Löfvander (V), *bilaga 1*.

Ersätтарыttrande gjordes av Helen Törnqvist (C), *bilaga 1*.

Bromma stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 26 februari 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Täta och bra tvärförbindelser i ytterstaden är av högsta vikt för att få till stånd en bra kollektivtrafik med nöjda resenärer. Under året har förvaltningen fått ta del av ett utbrett missnöje som gällt de neddragningar som gjorts inom busstrafiken. Förvaltningen vill därför framhålla vikten av att SL håller hög servicenivå och snarast återgår till tätare tidtabell vilket i synnerhet gäller för linje 117 som fungerar som knutpunkt till annan kollektivtrafik

Därutöver önskar förvaltningen framföra följande önskemål:

Utökad turtäthet på linjerna 112 och 113, som passerar Mariehäll som haft en stor nybyggnation och där många föräldrar som har barn på förskolor i andra delar av Bromma är

beroende av en god kollektivtrafik.

Bättre synkronisering av ringlinje 115 med tågen vid Råcksta T-banestation, att den går i bägge riktningarna samt har tätare turer under helger och kvällar. Pensionärsrådet har också framfört önskemål om att bussen ska passera Råcksta kyrkogård på vardagar och inte bara på söndagar.

Många äldre är beroende av linje 124, som går mellan Alvik och Abrahamsberg, varför turtätheten behöver utökas. För att erhålla fler resenärer och bättre linjetäthet bör linjen ändras så att den omfattar Västerled-Djupdalsvägen-Gustav IIIs väg där bl.a. ett seniorboende tillkommit.

Bättre kommunikationer till Kista och Akalla, gärna med en direktbuss från Brommaplan via Bällstavägen till Kista. Punktligheten behöver även förbättras för buss 155 som går mellan Brommaplan och Akalla.

Spårtrafik

Nockebybanan behöver, inte minst ur ett trygghetsperspektiv, gå senare under helgnätterna och anpassas bättre med övriga trafikslag.

Det nya bostadsområdet i Beckomberga kommer, fullt utbyggt, att inrymma ca 4000 människor vilket förutsätter en god kollektivtrafik. Förutom god busstillgänglighet och förbättrade tvärförbindelser önskar förvaltningen, med tanke på framtida bebyggelse i västerort, framföra behovet av en spårvägs- förbindelse, på sträckan Sundbyberg-Beckomberga-Vällingby med eventuell fortsättning till Åkermytan och Barkarby.

Förvaltningen har, i tidigare remissyttrande, framfört önskemål om utökad turtäthet för tunnelbanan på Gröna linjen och finner det positivt att ytterligare avgångar övervägs.

Sjötrafik

Förvaltningen har i tidigare yttranden framfört önskemål om utökad sjötrafik och finner det positivt att en pendelbåtlinje planeras på sträckan Solna strand-Årstadal. Linjen kommer att bli ett välkommet tillskott och som, i beaktande av de hårt belastade trafiklederna i Bromma, gärna får följas av fler båtförbindelser.

Servicelinjer

Utökad turtäthet för servicelinjen i Blackeberg samt behov av ny servicelinje på sträckan Tranebergs strand - Alviks torg.

Övrigt

Vid Brommaplan bör möjligheterna utredas för att komplettera stationen med spårbunden trafik ut till Ekerö. En del av omstigningstrafiken kan kanske flyttas till Åkeshov där det finns bättre plats.

Angeläget är att såväl tillgänglighetsfrågorna som miljöfrågor ges fortsatt stor vikt i det framtida planeringsarbetet. Detta gäller i synnerhet vid de större bytespunkterna där det finns en förbättringspotential vad gäller trafikantinformation, toaletter, hissar, kontrastmarkering och hindrande kantstenshöjder.

Om antalet nöjda resenärer skall kunna uppnås är det viktigt att SL tänker på passagerarnas trygghetsbehov och höjer standarden på underhåll och städning. Övervakningen behöver även intensifieras för att stävja vandalisering vid hållplatser och stationer.

Vid alla förändringar i eller av kollektivtrafiken är det viktigt att SL ger tydlig information till såväl resenärer som berörda närboende.

Tunnelbaneförarna ger stundtals inte tillräckligt med tid för personer med funktionshinder att hinna stiga av och på vagnarna. SL bör utreda hur man ska komma tillrätta med problemet.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 19 mars 2015 följande.

Förvaltningens tjänsteutlåtande återopas som yttrande till kommunstyrelsen.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 18 februari 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen anser inledningsvis att det är olyckligt att tidplanen inte medger någon möjlighet för förvaltningen att inhämta medborgarnas synpunkter på de föreslagna förändringarna. Trafikroteln vill ha in eventuella synpunkter senast den 27 mars vilket medför att ärendet måste behandlas på stadsdelsnämndens sammanträde den 19 mars. Detta medför i sin tur en mycket kort handläggningstid för ett ärende som berör så pass många människor.

När det gäller tunnelbana, pendeltåg och tvärbana har förvaltningen inga synpunkter. En utökad turtäthet på Gröna linjen är mycket positivt om det skulle låta sig göras.

Förvaltningen förutsätter att den minskade turtätheten på vissa linjer till fullo kompenseras av den ökade kapaciteten på bussarna.

Boende i Östberga har under lång tid uttryckt starka önskemål om att förbättra kollektivtrafiken till stadsdelen. De busslinjer som idag trafikerar Östberga har gles trafik, framför allt på kvällar och helger. Efter klockan 22.15 är man, enligt SL:s reseplanerare, på vardagar hänvisad att promenera en knapp kilometer från Östberga torg för att ta närmaste busslinje. För att Östberga ska kunna utvecklas och bli en integrerad del av Söderort snarare än en isolerad enklav är det av största vikt att kollektivtrafiken är väl utbyggd. Stadsdelsförvaltningen ser ett stort behov av att kollektivtrafiken till Östberga utvecklas ordentligt så att kommunikationerna till och från stadsdelen får ett välbehövligt lyft. Ett första led i detta borde vara att utöka busstrafiken på kvällar och helger.

Farsta stadsdelsnämnd

Farsta stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 26 mars 2015 följande.

1. Stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen av förslag till trafikförändringar i SL-trafiken 2015/2016.
2. Omedelbar justering.

Särskilt uttalande gjordes av Eva Gustafson m fl (S), Mariana Moreira Duarte m fl (MP) och Lars Bäck (V), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Lars Jilmstad m fl (M), Vladan Bošković (FP), Eva Gustafson m fl (S), Mariana Moreira Duarte m fl (MP) och Lars Bäck (V), *bilaga 1*.

Farsta stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 25 februari 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Liksom tidigare år efterfrågar förvaltningen längre remisstid för SL:s föreslagna trafikförändringar. För att kunna lämna ett så meningsfullt svar som möjligt vill vi ha tid att

fråga invånarna vilka förändringar som behövs i stadsdelsområdets kollektivtrafik. Det görs enklast genom annonsering i lokal-pressen men det har tyvärr varit omöjligt på grund av den korta framförhållningen.

Förutom möjligen några enstaka fler avgångar på tunnelbanans gröna linje, vilket skulle vara positivt, är det endast ett antal busslinjer som berörs av trafikförändringar i Farsta stadsdels-område.

Två busslinjer, 828 och 831, föreslås få minskad trafik mitt på dagen på grund av få resenärer. Förvaltningen har inga invändningar mot förändringen.

Det är positivt att linje 172 får en tätare tidtabell för sen eftermiddag– tidig kväll på helger. Linjen passerar ett flertal hållplatser mellan Norra Sköndal och Gubbängens IP i Farsta stadsdelsområde. Utökning av turtätheten på linje 188 under tidig eftermiddag är positivt eftersom Sköndal saknar annat slag av kollektivtrafik än buss.

Förslaget att låta linje 818 stanna vid Norra Sköndal i båda riktningar ger Sköndalsborna ytterligare en möjlighet att åka kollektivt direkt till och från Stockholms city.

Fagersjöborna har länge önskat mer frekvent busstrafik. En utökad turtäthet för linje 165, som mellan Liljeholmen och Farsta passerar Fagersjö, till 20-minuterstrafik kvällstid fram till cirka klockan 22 veckans alla dagar behövs och är efterfrågad.

Sammanfattningsvis är det endast ett fåtal förändringar som berör Farsta stadsdelsområde men de är övervägande positiva. Liksom tidigare år saknar förvaltningen förslag till nya snabba tvärförbindelser i söderort.

Befolkningen i Stockholms stad ökar och därmed också behovet av en väl fungerande kollektivtrafik. Att i det läget meddela att trafikknuderna kanske måste minskas är oroande. Ökad trängsel, minskad städning eller rent av minskat trafikutbud är inte vad stockholmarna och övriga invånare i länet behöver.

Förvaltningen föreslår att stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 26 mars 2015 följande.

1. Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det som svar på remissen till kommunstyrelsen med följande tillägg.

Generellt ser vi positivt på de förslag som innebär förlängningar av busslinjer över Liljeholmsbron och förbi Hornstull. Att kunna resa vidare utan byte förbi Hornstull är viktigt för många boende i Hägersten-Liljeholmen. Dagens trängsel vid omstigning från tunnelbana till buss vid Hornstull är ett stort problem.

- Linje 74 Mariatorget - Sickla köp kvarter. Vi ser positivt på att i framtiden förlänga denna linje från Mariatorget via Hornsgatan till Liljeholmen. - Linje 77 Liljeholmen - Karolinska sjukhuset. Vi ser positivt på högre turtäthet och att i ett senare skede omvandla linjen till en stombusslinje.

- Linje 135 Mälarhöjden - Vårberg. När linje 135 ska börja trafikera Sättra Ridskola anser vi att SL bör utreda om den linjen går att dela upp på två olika

linjer, med mer direkta sträckningar. Redan idag är restiden lång, eftersom linjen tar många omvägar på sträckan genom Bredäng. Vi anser också att SL bör utreda hur linjen kan få en förlängning till Västertorps centrum, eventuellt via Axelsbergs centrum.

- Linje 147 Liljeholmen - Hökmossen. Vi anser att SL bör utreda hur linjen kan få en förlängning över Liljeholmsbron till Hornstull, eventuellt med förlängning över Västerbron till Kungsholmen, för att göra det smidigare att byta till nordvästliga förbindelser.

- Linje 154 Liljeholmen - Älvsjö station. Vi ser positivt på en förlängning till Solna centrum via Västerbron.

- Linje 161 Gröndal - Midsommarkransen - Bagarmossen. Linjen vänder idag vid Trekanten, cirka 600 meter från Liljeholmen. Vi anser att SL bör förlänga denna linje från Trekanten till Liljeholmen.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 9 mars 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen ställer sig positiv till den pendelbåtlinje som är planerad att trafikera Årstadal och Solna strand, som eventuellt kan bidra till att avlasta tvärbanan som idag går via Sickla udde, Alvik och vidare till Solna station. Samtidigt erbjuder pendelbåtlinjen ett trevligt alternativ till tvärbanan.

Enligt remissmaterialet föreslås att turerna till Liljeholmen tas bort från busslinje 152, 154 samt 143. Det är då viktigt att behovet längs den befintliga sträckan tillgodoses av andra busslinjer eller färdmedel.

Vidare ställer förvaltningen sig positiv till den ökade turtätheten på busslinje 147 och 165 då många människor rör sig i området och trafikerar sträckan.

Övriga synpunkter

Förvaltningens övriga synpunkter rör den process som pågår parallellt med arbetet om trafikförändringar och som innebär att trafikförvaltningen fått i uppdrag att redan för 2015 se över vad som är kostnadsdrivande i verksamheten med syfte att säkerställa en ekonomi i balans.

Några av frågorna som diskuteras under punkt 1.5 i remisshandlingarna är:

- Minskade städ/tvättkrav
- Minskade krav i samband med trängsel
- Planerade utökningar i trafiken skjuts på framtiden
- I sista hand finns frågan om minskat trafikutbud från dagens nivå

Förvaltningen anser att om minskade krav accepteras på bl.a. några av de aspekter som tas upp under punkt 1.5 löper detta ökad risk att leda till olika former av säkerhetsrisker, som exempelvis brand, ökad ohälsa samt ökad otrivsel för SLs resenärer.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 19 mars 2015 följande.

Stadsdelsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som sitt svar på

remissen från kommunstyrelsen.

Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 9 mars 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen har inget att erinra mot de förslag som berör SL-trafiken 2015/2016 inom Hässelby-Vällingby. Förvaltningen vill emellertid särskilt trycka på vikten av genomförandet av SL:s eget förslag om ytterligare avgångar på *Gröna linjen*. Den ökade turtätheten bör gälla linjens hela sträckning fram till Hässelby Strand i syfte att täcka behovet av bra kommunikationer för medborgare som bor och/eller arbetar inom stadsdelsområdet.

Därutöver har förvaltningen mottagit synpunkter vid boendedialoger som har genomförts inom stadsdelsområdet och via inkommande telefonsamtal/brev från allmänheten. Nedanstående punklista är en sammanfattning av föregående års remissvar till SL från stadsdelsnämnden. Eftersom ingen av de önskade förbättringsåtgärderna har genomförts så framförs åter nedanstående förslag till förbättringar i kollektivtrafiken inom Hässelby-Vällingby stadsdelsområde.

- Bättre turtäthet på linjen *541 Vällingby – Backlura – Barkarby – Jakobsberg*, med anledning av många inkomna synpunkter från medborgare om hög belastning på linjen.
- Återuppta trafiken genom Backlura för *buss 518* som numera åker en raksträcka mellan Åkermyntan mot Skälby.
- Önskemål om tätare turer med *buss 119* som ständigt kör med överfulla bussar.
- Bättre tvärförbindelser; Vällingby mot Solna, Kista, Sollentuna och Vällingby-Åkermyntan- Barkarby.
- Direktbussar till större företagsområden som Ulvsunda och Kista.
- Önskemål om att införa en busslinje sommartid till Lövstabadet/Kyrkhamn för att öka tillgängligheten till det nya naturreservatet.

Vidare anser förvaltningen att vissa ytterligare förbättringar vore välkomna. SL:s remiss berör inte förändringar inom närtrafiken trots att närtrafiken numera ska inkluderas i kollektivtrafiken. Förvaltningen vill därför särskilt understryka behovet av en god tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning.

Förvaltningen får många frågor och synpunkter om närtrafiken och vill därför informera om nuläget i stadsdelsområdet. Närtrafiken är tänkt som ett alternativ till traditionell färdtjänst, det finns två typer av närtrafik: *linjetrafik* och *beställningstrafik*.

Linjetrafiken körs med bussar som har 15-20 sittplatser och utrymme för minst en rullstol eller barnvagn. Golvet är i samma nivå som trottoaren och en ramp gör påstigningen enklare för de som färdas med rollator eller rullstol. Inom Hässelby-Vällingby trafikerar *linje 908 Hässelby Gård – Hässelby Strand – Hässelby Gård*.

Beställningstrafiken körs både med bussar som har 15-20 sittplatser och med mindre bussar som har fem sittplatser samt utrymme för en rullstol. Samtliga fordon har golv i samma nivå som trottoaren. Den här typen av närtrafik har inga fasta busshållplatser, den har mötesplatser eller så kommer bussen ända fram till porten, där det är möjligt. Inom Hässelby-Vällingby stadsdelsområde finns *Vällingbyflexen* som trafikerar sträckan *Vällingby- Hässelby- Räcksta- Grimsta* som avgår varje hel timme från Hässelby Gårds torg och kör mot Vällingby centrum och Räcksta. För att resa med denna närtrafik krävs att man beställer sin resa minst 30 minuter för bussens avgångstid. Bussarna startar i Hässelby Gård med start varje hel timme mellan kl.09:00 – kl.16:00.

När det gäller närtrafiken har förvaltningen mottagit önskemål från allmänheten om:

- Närtrafik även på helger samt att,
- Närtrafiklinjen även stannar vid Viveka Trolles gränd som ligger på en höjd

som angörs via trappor från Hässelby Gårds centrum.

Förvaltningen föreslår att trafikförvaltningen utreder möjligheten till ytterligare närtrafik i form av *linjetrafik och/eller beställningstrafik* inom stadsdelsområdet samt att trafikförvaltningen i samband med det arbetet inhämtar synpunkter från *Stadsdelsnämndens råd för funktionshinderfrågor* samt från *pensionärsrådet*.

Förvaltningen anser i övrigt att det är av största vikt att tillgänglighetsaspekterna liksom miljöfrågorna ska stå i fokus.

Kungsholmens stadsdelsnämnd

Kungsholmens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 26 mars 2015 följande.

Remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande.

Särskilt uttalande gjordes av Arvid Vikman m.fl. (S), Anders Ödmark m.fl. (MP) och Reijo Kittilä (V), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Henrik Sjölander m.fl. (M) och Maria Johansson m.fl. (FP), *bilaga 1*.

Ersätтарыttrande gjordes av Kristin Jacobsson (C) och Emil Öberg (KD), *bilaga 1*.

Kungsholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 17 mars 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Kollektivtrafiken behöver utvecklas i takt med att Stockholm växer, både strukturellt med nya stadsdelar, och demografiskt med en snabbt ökande befolkningsmängd. En väl fungerande och tillgänglig kollektivtrafik är en grundläggande förutsättning i stadens arbete för ett klimatsmart Stockholm med hållbara transporter, samt för ett demokratiskt hållbart Stockholm, tillgänglig för alla.

Förvaltning understryker vikten av att framkomligheten för funktionsnedsatta tas i beaktan när förflyttningar- eller ombyggnation av hållplatser sker, samt när tidtabeller uppdateras. Andra viktiga aspekter avseende tillgänglighet för funktionsnedsatta är bland annat tillgänglighet vid av- och påstigning, hållplatsernas utformning och placering samt transportmedlets tillgänglighet.

Trafikslaget båtpendling är ett välkommet tillägg i kollektivtrafikmiljön. Det nya trafikslaget behöver följas upp ur ett tillgänglighetsperspektiv, främst avseende angöring och säkerhet för rullstolsburna och personer med synnedsättning.

Trots att Keolis förslag till nytt busslinjenät i innerstaden redan har samrått och egentligen inte är en del av denna remiss, vill förvaltningen kommentera delar av förslaget. Enligt förvaltningen är det positivt att Keolis vill förbättra trafiken till och från Hornsberg, i och med de nya busslinjerna 50 och 61. I och med att busslinje 52 försvinner enligt Keolis förslag, vill förvaltningen poängtera vikten av att det finns tillgängliga busslinjer i sydöstra

delen av Kungsholmen. Ny busslinje kommer att trafikera området, men det är negativt att direktkopplingen till T-centralen ser ut att försvinna.

Vidare vill förvaltningen kommentera Keolis förslag om att ta bort busslinje 40 (Reimersholme-Stora Skuggan) och är kritisk till att station Stora Skuggan försvinner. I Stora Skuggan finns en mycket välbesökta 4H-gård som bland annat bedriver en verksamhet för

barn och unga med funktionshinder samt tar emot förskolegrupper. I området finns även 88 kolonilotter. Genom att stationen tas bort försämras tillgängligheten till området avsevärt och förvaltningen anser att Keolis och Trafikförvaltningen bör prioritera hållplats Stora Skuggan.

Avslutningsvis vill förvaltningen understryka att Keolis förslag på busslinjeförändringar i innerstaden borde ha samråtts bredare inom Stockholms stad och även med allmänheten. Enligt förvaltningen behöver Keolis förslag slutgiltigt förankras med Stockholms stad i syfte att säkerställa att eventuella infrastrukturbehov har tillgodosetts samt att ytterligare synpunkter beaktas.

Norrmalms stadsdelsnämnd

Norrmalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 19 mars 2015 följande.

Remissen besvaras med stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande med följande tillägg:

Stockholm är en växande stad i stark utveckling. Det medför 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. Förslaget visar att landstinget inte förmår erbjuda en tillräckligt attraktiv 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 trängselavgifterna även ska tillfalla kollektivtrafiken i Stockholms län. Resultatet av detta är en sämre kollektivtrafik än vad regionen så väl behöver. Försämringar av kollektivtrafiken motverkar strävanden mot jämställdhet mellan könen, liksom utvecklingen mot mindre buller och skadliga partiklar i luften. För Norrmalms stadsdel kommer stora förändringar att ske främst genom att ett stort antal busslinjer i innerstaden läggs ned, får färre hållplatser eller ändrade linjesträckningar, enligt det förslag som bussentreprenören Keolis lagt fram och

som redan beslutats om i landstinget, Detta förslag har inte remitterats till stadsdelsnämnden, vilket är oacceptabelt främst eftersom det innebär att synpunkter från dem som har den bästa kunskapen, det vill säga de som dagligen nyttjar trafiken, inte finns med i beslutsunderlaget. Det förslag som nu sänts ut till bl.a. stadsdelarna på remiss gäller hela länstrafiken i övrigt, såväl bussar som spårbunden trafik och båttrafik. Den oerhört korta remisstiden har medfört att någon möjlighet till djupare analys av förslagen till förändringar inte har funnits och nämnden har därför ingen möjlighet att kommentera varje enskilt förslag. Nämnden vill dock peka på att landstingsförvaltningens förslag att minska antalet hållplatser för stombussarna riskerar att särskilt drabba resenärer med funktionsnedsättningar. Försämringen blir särskilt kännbar på linje 3 som går mellan Karolinska sjukhuset och Södersjukhuset, där många resenärer är patienter. Utefter 3:ans linje på Norrmalm passerar bussen dessutom tre äldreboenden. Det skäl som framförs för att minska antalet hållplatser är att trafiksituationen idag medför begränsad framkomlighet. Förslaget kan dock medföra att trafiksituationen blir ännu svårare genom att privatbilismen kan förväntas öka när kollektivtrafiken försämras. För att kunna minska antalet bilar i innerstaden bör kollektivtrafiken i stället utökas. Att kollektivtrafiken fungerar är en demokratisk fråga. Ju fler som utnyttjar kollektivt resande, desto mindre trängsel blir det i längden.

Reservation anfördes av vice ordföranden Petra Gardos Ek m.fl. (M) och ledamoten Katarina Liljefors (FP), *bilaga 1*.

Norrmalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 25 februari 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Kollektivtrafiken behöver utvecklas i takt med att Stockholm växer, både strukturellt med t.ex. nya stadsdelen Hagastaden, och demografiskt med en snabbt ökande befolkningsmängd. En väl fungerande och tillgänglig kollektivtrafik är en grundläggande förutsättning i stadens arbete för ett klimatsmart Stockholm med hållbara transporter, samt för ett demokratiskt hållbart Stockholm, tillgänglig för alla.

Förvaltning understryker vikten av att framkomligheten för funktionsnedsatta tas i beaktan när förflyttningar- eller ombyggnation av hållplatser sker, samt när tidtabeller uppdateras. Andra viktiga aspekter avseende tillgänglighet för funktionsnedsatta är bland annat tillgänglighet vid av- och påstigning, hållplatsernas utformning och placering samt transportmedlets tillgänglighet.

Trafikförvaltningen föreslår att två stycken busslinjer omdirigeras via Karolinska sjukhuset till Odenplan istället för till Sergels Torg via Sveavägen. En busslinje förlängs även från Karolinska sjukhuset till Odenplan. Förvaltning anser att det är positivt att avlasta Sveavägen och Sergels Torg men vill betona vikten av planering vid Odenplan för god tillgänglighet för resenärer och övriga trafikslag som cyklar och gående, med särskild beaktan av tydlighet och orienterbarhet i kollektivtrafikmiljön. Ett ökat tryck/inflöde av resenärer till och från station Odenplan kan innebära försämrad framkomlighet för både resenärer och trafik, samt ökad störning för boende runt Odenplan.

Trafikslaget båtpendling är ett välkommet tillägg i kollektivtrafikmiljön. Det nya trafikslaget behöver följas upp ur ett tillgänglighetsperspektiv, främst avseende angöring och säkerhet för rullstolsburna och personer med synnedsättning.

Förvaltningen vill kommentera Keolis förslag om att ta bort busslinje 40 och är kritisk till att station Stora Skuggan försvinner. I Stora Skuggan finns 88 kolonilotter och en mycket välbesökt 4H-gård som bland annat bedriver en verksamhet för barn och unga med funktionshinder samt tar emot förskolegrupper. Stadsdelsnämnden driver en uppskattad förskoleverksamhet i området med utgångspunkt från en förskola vid Odenplan. Förskolebarnen med personal åker måndag till fredag mellan Odenplan och Stora skuggan med buss 40. Genom att stationen tas bort försämras tillgängligheten till området avsevärt och förskolans möjlighet att bedriva sin uteverksamhet i Stora Skuggan påverkas mycket negativt. Förvaltningen anser att Keolis och Trafikförvaltningen bör prioritera hållplats Stora Skuggan.

Avslutningsvis vill förvaltningen understryka att Keolis förslag på busslinjeförändringar i innerstaden borde ha samrått bredare inom Stockholms stad och även med allmänheten. Enligt förvaltningen behöver Keolis förslag slutgiltigt förankras med Stockholms stad i syfte att säkerställa att eventuella infrastrukturbehov har tillgodosetts samt att ytterligare punkter beaktas.

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 26 mars 2015 följande.

1. Tjänsteutlåtandet utgör svar på remissen
2. Omedelbar justering

Särskilt uttalande gjordes av Mia Päärne m.fl. (S), Demba Bah m.fl. (MP) samt Leo Ahmed (V), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Benjamin Dousa m.fl. (M) och ledamoten Amela de la Cruz (FP), *bilaga 1*.

Ersättaryttrande gjordes av Tommy Deogan (C), *bilaga 1*.

Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 13 mars 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsdelsförvaltningen kommenterar endast trafikförändringar som berör Rinkeby-Kista stadsdelsområde.

Tunnelbanan

Då förvaltningen tidigare påtalat behov av fler eller längre tåg på blå linjen, är det positivt att fler tåg och avgångar ingår i de planerade förändringarna.

Pendeltågen

Den pendeltågsstation som ligger närmast Kista är Helenelund, på sträckan Södertälje-Märsta. Där planeras inga trafikförändringar.

Bussar

Ett stort antal busslinjer trafikerar stadsdelsområdet. De flesta har hållplatser vid busstationen i Kista. Stadsdelsförvaltningen har tidigare påpekat att busstationen behöver få en tryggare, klimatanpassad och mer ändamålsenlig utformning. Utifrån en handlingsplan som berörda aktörer tagit fram för området har vissa förbättringar påbörjats när det gäller

belysning och skadedjursbekämpning. Enligt förvaltningens uppfattning behöver andra åtgärder inledas relativt omgående eller åtminstone tidigareläggas, t.ex. att bygga in busstorget, vilket enligt planen kan ske tidigast år 2020. Förutom att platsen saknar klimatanpassning m.m., finns det stora brister i rengöringen vid den rulltrappa som går från bussterminalen upp till Kista galleria. Även busstationen i Akalla behöver åtgärdas med t.ex. bättre belysning.

Förvaltningen välkomnar att turtätheten på linje 567 mellan Jakobsbergs och Sollentuna station ska ses över kontinuerligt i takt med att etablering och inflyttning sker i Barkarbystaden.

Förvaltningen saknar förslag om förstärkning av busslinjerna 179, mellan Sollentuna och Vällingby, och linje 514, mellan Spånga station och Kista. Innan tvärbanans Kistagren startar är dessa de enda förbindelserna mellan Rinkeby och Kista, vilket inte är hållbart i längden då antal resande ökar.

För övrigt anser förvaltningen att äldre och personer med funktionsnedsättning som bor i Husby-Akallaområdet behöver tillgång till närtrafikbussar för att på ett rimligt sätt kunna ta sig till såväl offentlig som kommersiell service.

Skarpnäcks stadsdelsnämnd

Skarpnäcks stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 26 mars 2015 följande.

1. Förvaltningens tjänsteutlåtande överlämnas som svar på remissen angående förslag till trafikförändringar 2015/2016.
2. Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

Särskilt uttalande gjordes av Ewa Larsson m.fl. (MP), Claes Elmgren m.fl. (S) samt Tina Kratz (V), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Kristina Lutz m.fl. (M) samt Jesper Svensson (FP), *bilaga 1*.

Ersätтарыttrande gjordes av Gunnar Caperius (C) samt Johan Sunbring (KD), *bilaga 1*.

Skarpnäcks stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 19 februari 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen kan konstatera att det är små förändringar som träffar kollektivtrafiken inom Skarpnäcks stadsdelsområde.

När det gäller kollektivtrafiken i ett större perspektiv och då främst en utbyggnad har förvaltningen fört fram behoven av bättre tvärförbindelser och att planeringen av Spårväg syds sträckning till Skarpnäck inleds i flera olika remissvar. Dessa frågor är naturligtvis fortfarande högaktuella. I takt med att staden planerar för c:a 2500

nya bostäder i Bagarmossen-Skarpnäck ökar behovet av fler möjligheter till att resa kollektivt på sikt.

När det gäller den föreslagna förändringen av busstrafiken där linje 811 läggs ned och

ersätts av andra linjer är förvaltningens förhoppning att detta inte försämrar möjligheterna att resa kollektivt till Flatenbadet och Flatens naturreservat. Det är oklart i det utsända materialet hur busstrafiken till Flatenbadet kommer att påverkas av den föreslagna förändringen. Förvaltningen samarbetar med andra förvaltningar om en utveckling av området med syfte att öka antalet besökare året runt och där är en bra kollektivtrafik en mycket viktig faktor.

Skärholmens stadsdelsnämnd

Skärholmens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 26 mars 2015 följande.

1. Godkänna förvaltningens förslag till svar på remissen.
2. Tillföra bilaga 1 till remissvaret.

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 attraktiv 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. Satsningen på Röda linjens uppgradering är välkommen, det är i detta arbete viktigt att säkerställa tillgängligheten för personer med funktionshinder och äldre. Det är också viktigt att de nya vagnarna möjliggör för resenärer att ta med cyklar på tågen. Det finns ett stort behov av att öka tvärförbindelserna inom södra Stockholmsområdet, idag är förbindelserna dåliga och många gånger tvingas resenärer att åka via centrala delen av staden. Därför anser vi att satsningar på Spårväg Syd är viktiga för att knyta samman Stockholms södra stadsdelar med varandra. Beträffande busslinje 135 Mälardalshöjden – Vårberg vill vi understryka vikten av förvaltningens svar på remissen, att turer under eftermiddag och tidig kväll till Sättra ridskola blir verklighet så snart som möjligt. Vägen till Sättra Ridskola går genom skogen i Sättra Naturreservat. Det är viktigt, att unga människor kan utöva sin ridsport. En buss skulle öka tryggheten i området. Vi vill också understryka vikten av en bussförbindelse till Sättrastrandsbadet under sommartid. Det är angeläget att även de som inte har bil ska kunna ta sig till Ridskolan och Sättrastrandsbadet. Dessutom vill vi påtala, att det är angeläget med tätare bussturer och att bussen också går senare på kvällen. För närvarande

går bussen var 30 minut och startar på vardagar kl 5:52 och slutar gå från Klubbacken kl 19:22 med slutstation i Vårberg kl 20:01. På lördagar och söndagar startar bussen kl 8:22 och slutar gå från Klubbacken kl 16:52 med slutstation i Vårberg kl 17:28. Bussen trafikerar ett tätbebyggt område där det även finns idrottsplats och vårdinrättningar. Det är många som bor och verkar i området. För många är avståndet till T-bana långt med branta backar och trappor att gå i. Det blir då närmare och mer tillgängligt att ta bussen, som ligger närmare. Med tätare turer skulle också fler välja bussen i stället för bilen, vilket skulle vara bra för miljön. Många som arbetar i affär eller inom vården slutar oftast sina arbeten efter kl åtta. Därför borde buss 135 vara tillgänglig även till senare på kvällen.

3. Skicka svaret till trafikroteln.

4. Ärendet omedelbart justeras.

Reservation anfördes av Andreas Lundin (M) och Jan Jönsson (FP), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Cecilia Carpelan (FP), Andreas Lundin (M), *bilaga 1*.

Skärholmens stadsdelsförvaltning tjänsteutlåtande daterat den 3 mars 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Skärholmen

Skärholmens stadsdelsområde är tillsammans med Kungens kurva en knutpunkt och en regional kärna med stor utvecklingspotential men med behov av utökade kollektivtrafikförbindelser. Framförallt behövs effektivisering och förstärkning av förbindelserna mellan Skärholmen- Fruängen - Älvsjö- Högdalen- Farsta, och vidare Skarpnäck. Det är fortfarande mest tidseffektivt för många resenärer som ska resa inom det södra Stockholmsområdet att åka via de centrala delarna av Stockholm stad, vilket inte är hållbart.

Tunnelbana

Förvaltningen anser att det är mycket positivt med satsningarna på röda linjen som beskrivs i ”Röda linjens uppgradering”. Satsningen kommer inledningsvis att påverka trafiken mellan Sätra och Norsborg när särskilda tåg utrustade med det nya signalsystemet införs på sträckan. Tåg utan det nya signalsystemet går på det röda nätet i övrigt. Det innebär alltså tågbyte i Sätra för de resenärer som ska passera stationen. Förvaltningen vill därmed påpeka att även de avgångar mot Norsborg som idag vänder i Sätra bör mötas upp av motsvarande avgångar vidare mot och genom Skärholmen som är en viktig knutpunkt i kollektivtrafiken, men också slutstation för många resenärer till skola och arbetsplatser.

Buss

Förvaltningen ser mycket positivt på arbetet med att ta fram ett bättre busslinjenät i stråket mellan Botkyrka, Huddinge och Stockholms stad.

Linje 135 Mälardalshöjden - Vårberg:

Det är viktigt att den planerade utökningen av trafikeringen med linje 135, med turer under eftermiddag och tidig kväll till Sätra Ridskola, blir verklighet så snart som möjligt. Dialog mellan Stockholm stads trafikkontor och trafikförvaltningen behöver fortsätta, så att busstrafiken kan planeras starta så snart Sättravägen är ombyggd för sådana förhållanden att bussen kan trafikera sträckan.

Förvaltningen vill återigen påpeka att behovet av bussförbindelse till Sättrastrandsbadet vid slutet av Alsättravägen i allra högsta grad kvarstår, särskilt under sommartid, för att ge

fler Stockholmare möjlighet att besöka badplatsen. Badet har också tillgänglighetsanpassats av Skärholmens stadsdelsförvaltning.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 19 februari 2015 följande.

Stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen. Stadsdelsnämnden beslutar om omedelbar justering.

Särskilt uttalande gjordes av Awad Hersi m.fl.(MP), Anna Jonazon m.fl. (S) Rashid Mohamed (V), *bilaga 1*.

Spånga-Tensta stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 26 februari 2015 har i huvudsak följande lydelse.

De många planerade avstängningarna av pendeltågstrafiken från och till Spånga station under perioden kommer att medföra stora svårigheter för de boende i stadsdelen. Det kommer även innebära längre restider för alla som reser till Spånga för att därifrån byta till en av de många busslinjer som passerar Spånga station.

Förvaltningen utgår från att det kommer att finnas en god beredskap med ersättningsbussar. Förvaltningen vill här även trycka på att den ersättningstrafik som sätts in kan användas av personer med funktionsnedsättning. Förvaltningen förutsätter även att information om stoppen i pendeltågstrafiken kommer att kommuniceras ut till allmänheten i god tid innan de inträffar. Förvaltningen vill även lyfta fram vikten av att informationen når alla oavsett om man har svenska som sitt modersmål eller inte.

Stadsdelsförvaltningen ser även ett behov av att det finns en busslinje mellan Tensta och Barkarby handelsplats. Det finns ett behov i stadsdelen för bättre kommunikationer till Barkarby.

Tidigare synpunkter som kvarstår

- Synpunkten om utökad turtäthet och bättre geografisk täckning i Lunda företagsområde kvarstår. Det är viktigt att personer som arbetar i företagsområdet på ett bra sätt kan ta sig till och från sitt arbete, även om man arbetar på udda tider. Vidare är det önskvärt med en bättre samordning av bussturerna i Lunda företagsområde. Idag avgår linje 517 och 157 med bara ett par minuters mellanrum.
- Förvaltningen önskar bättre tvärförbindelser mellan Tensta och Akalla och från Spånga station mot Vällingby, Kista och Sollentuna samt utökad tidtabell.
- Önskemålet om en bättre lösning för busstorget vid Spånga station kvarstår. Det inkluderar även önskemålet om tydligare skyltning om var respektive buss stannar och var den är på väg. Situationen vid Spånga station är idag rörig. Det är svårt som resenär att snabbt få en överblick och förstå var ifrån ens buss avgår.
- Stadsdelsförvaltningen vill uppmärksamma att det kommer byggas 214 studentbostäder i Tensta under de närmsta åren. Det gör att underlaget för att resa till Karolinska institutet kommer att öka.

Södermalm stadsdelsnämnd

Södermalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 26 mars 2015 följande.

1. Stadsdelsnämnden överlämnar stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Beslutet justeras omedelbart.

Särskilt uttalande gjordes av Anders Göransson m.fl. (S), Erik Malm m.fl. (MP) och Birgitta Sevefjord (V), *bilaga 1*.

Ersätтарыttrande gjordes av Michelle Jangmyr (Fi), *bilaga 1*.

Södermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 9 mars 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen välkomnar att trafikförvaltningen ser över möjligheten att sätta in enstaka ytterligare avgångar under högrafik på tunnelbanans gröna respektive röda linje eftersom dessa linjer är högt belastade.

De tre nya båtlinjerna innebär en positiv utveckling då stadens vattenrum tas tillvara för persontransporter.

Förvaltningen har inga invändningar mot förslaget att stombusslinjerna 3 och 4 inte trafikerar hållplatserna Riddarhustorget respektive Wollmar Yxkullsgatan, Rosenlundgatan och Ansgariegatan. Arbetet med att skapa förutsättningar för förkortade restider i stråk med stort resande är viktigt att fortsätta.

Keolis förslag att buss 53 och 56 förser boende på östra Södermalm med direkta förbindelser med Fridhemsplan respektive Fredhäll anser förvaltningen vara positivt. Förslaget att låta linje 62 starta på Reimersholme innebär att boende på Reimersholme och vid Hornstull får direkt bussförbindelse med city vilket innebär en förbättrad service.

Förvaltningen förutsätter att ersättningstrafik sätts in för Tvärbanan då den stängs av i cirka 4 veckor i juli för kurvbyten. Förvaltningen förutsätter vidare att Saltsjöbanans avstängning ersätts med annan trafik under de aktuella avstängningstiderna.

Förvaltningen har svårt att överblicka konsekvenserna av Keolis förslag till övriga förändringar av busstrafiken som berör

stadsdelsområdet, exempelvis att linje 59 tas bort och att linje 96 inte längre ska trafikera Sofia och Barnängen. Förvaltningen förutsätter att de förändringar som föreslagits sammantaget ska innebära att busstrafiken blir attraktivare inom stadsdelsområdet.

Älvsjö stadsdelsnämnd

Älvsjö stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 26 mars 2015 följande.

1. Stadsdelsnämnden överlämnar detta tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som svar på remissen.
2. Stadsdelsnämnden skickar även remissvaret till landstingets trafikförvaltning.
3. Till remissinsansen överlämnas som bilaga även synpunkter från rådet för funktionshinderfrågor i ärendet.

4. Denna paragraf förklaras omedelbart justerad.

Särskilt uttalande gjordes av Majvi Andersson m.fl. (S) och Viktor Morawski m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Ersätтарыttrande gjordes av Anna Göthner (Fi), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande och ersätтарыttrande gjordes av hela nämnden där Fi och KD lämnade det som ersätтарыttrande, *bilaga 1*.

Älvsjö stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 5 mars 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholms har en stark befolkningstillväxt, inte minst i söderort, vilket förutsätter en attraktiv kollektivtrafik för att skapa en hållbar stad. Förvaltningen önskar se kraftfullare satsningar på kollektivtrafiken, inte minst när det gäller tvärförbindelser i söderort, och högre turtäthet på bussarna framför allt kvällstid för att öka tryggheten.

En viktig fråga för att skapa en attraktiv kollektivtrafik är att det finns snabba tvärförbindelser. Stombussarna ska stå för de tvärgående kopplingarna mellan ytterstadens tyngdpunkter. Översiktsplanens utpekade tyngdpunkter i söderort är Skärholmen, Fruängen, Älvsjö, Högdalen och Farsta. Det är av stor betydelse för kollektivresandet i söderort att en snabb tvärförbindelse mellan dessa viktiga knutpunkter etableras.

Stombusslinje 173 går snabbt mellan Älvsjö och Fruängen och fram till Kungens Kurva. Därefter åker den inte raka vägen till Skärholmen, utan tar först en lång omväg genom Kungens Kurva innan den når Skärholmen. Österut från Älvsjö går 173 till Bandhagen, Hökarängen och Skarpnäck. För att knyta ihop söderorts tyngdpunkter skulle den istället gå via Högdalen till Farsta. Linje 173:s sträckning från Älvsjö till Skarpnäck bör i så fall ersättas av en annan linje.

Det saknas även en bra tvärförbindelse mellan Söderorts viktiga knutpunkter Älvsjö och Liljeholmen. Idag finns linje 154 och linje 143 men de går endast i högrafik.

En bra förbindelse mellan Älvsjö och Liljeholmen skulle kunna skapas genom till exempel en förlängning av linje 142 från Telefonplan till Liljeholmen. 142 går idag från Älvsjö station genom Solberga till Telefonplan. I Solberga har befolkningen ökat kraftigt till följd av förtätningar, och prognosen visar på en ökning med ytterligare 2.600 personer kommande femårsperiod då ytterligare bostadsprojekt planeras.

I nyproducerade lägenheter bor en högre andel småbarnsfamiljer samtidigt som de äldre bostäderna också har en åldrande befolkning vilket leder till att det idag kan vara svårt för resenärer med barnvagnar och rullatorer att komma med buss 142 på grund av trängsel. Dessutom är hela Kämpetorpsskolan evakuerad till Solbergaskolan 2015-2017, vilket innebär dubbelt så många elever. Detta motiverar både en förlängd linje 142 för att nå Liljeholmen utan byte, och en ökad turtäthet.

Ett alternativ för att förbättra busstrafiken genom Solberga och skapa en förbindelse mellan Älvsjö och Liljeholmen är att förlänga linje 147 från Hökmossen till Älvsjö genom Solberga. Eller att 147 förlängs till Älvsjö via den sträckning som 161 har idag på Juvele-
rarvägen, och att linje 161 istället dras genom Solberga.

Förvaltningen är positiv till att trafiken på linje 165 kan få ökad turtäthet på kvällarna. Däremot anser förvaltningen att det skulle vara olyckligt om trafiken kan komma att glesas ut på linje 144. När det gäller denna linje finns ett starkt önskemål från boende i Älvsjös

villaområden att alla turer från Gullmarsplan ska gå vidare mot Fruängen istället för att vända vid Älvsjö station. På kvällstid upplevs det som otryggt att behöva kliva av och vänta på nästa tur vid Älvsjö station eller vänta vid Gullmarsplan eller Fruängen.

Nya bussterminalen och resecentrum har föranlett flera synpunkter från resenärer på utformning och service. Det som berör SL gäller bussgatans utformning, placering av hållplatser, och skyltning. Många resenärer springer över bussgatan för att komma till rätt hållplats och det finns en oro för att det kan hända olyckor. Många som bor i Långbro kan åka med både buss 144 och 163. De avgick tidigare från samma hållplats, men ligger nu på olika gator långt ifrån varandra. Det är opraktiskt för resenärerna och orsakar också spring över bussgatan. Resenärerna vet inte heller om de rödmarkerade övergångarna på bussgatan innebär samma regler som för övergångsställen, att gående har företräde.

Skyltningen till hållplatserna från pendeltågsstationen har blivit bättre, men kan utvecklas ytterligare. Bland annat behövs en ljustavla med aktuella bussavgångar i den övre delen av resecentrum, där resenärerna ska välja vilken trappa de ska ta för att komma till rätt busshållplats. De elektroniska skyltarna vid respektive busshållplats är svårslästa då de sitter högt upp och har svart text på mörkgrå botten.

Förvaltningen vill också lyfta fram behovet av en närtrafiklinje i Älvsjö. Både i Solberga och i villaområdena bor många äldre, som i allt högre utsträckning bor hemma även i hög ålder. Idag finns inte någon närtrafiklinje som trafikerar älvsjöområdet.

Östermalms stadsdelsnämnd

Östermalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 12 mars 2015 följande.

Remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande.

Reservation anfördes av vice ordförande Therese Carlborg m.fl. (M) och tjänstgörande ersättaren Johan Sigholm (FP), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Maria Antonsson m.fl. (MP), ledamoten Birgit Marklund Beijer m.fl. (S) och ledamoten Jaime Barrios (V), *bilaga 1*.

Ersättaryttrande gjordes av Malin Björk (C) och George Saari (KD), *bilaga 1*.

Östermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 25 februari 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Kollektivtrafiken behöver utvecklas i takt med att Stockholm växer, både strukturellt med t.ex. nya stadsdelen Norra Djurgårdsstaden, och demografiskt med en snabbt ökande befolkningsmängd. En väl fungerande och tillgänglig kollektivtrafik är en grundläggande förutsättning i stadens arbete för ett klimatsmart Stockholm med hållbara transporter, samt för ett demokratiskt hållbart Stockholm, tillgänglig för alla. 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. Förvaltningen ser det som mycket positivt att Trafikförvaltningen, utifrån Keolis förslag om linjeförändringar i innerstaden, avser att förlänga busslinje 62 till Norra Djurgårdsstaden då befolkningen där växer väldigt snabbt. Däremot har de boende i Norra Djurgårdsstaden, behov av lätt tillgänglig access till T-centralen, varför förvaltningen anser att busslinje 62 behöver gå ändå upp till Bobergsvägen och inte bara till Tegeluddsvägen. Om sluthållplats för buss 62 ska vara Tegeluddsvägen finns det risk för att det inte kommer att uppfattas som en förstärkning av bussnätet till Norra Djurgårdsstaden, då det för de boende i de första etapperna av området finns ett flertal barriärer, bland annat själva byggnationen av stadsdelen, för att nå denna hållplats.

Förvaltningen vill även kommentera Keolis förslag om att ta bort busslinje 40 och är kritisk till att station Stora Skuggan försvinner. I Stora Skuggan finns en mycket välbesökta 4H-gård som bland annat bedriver en verksamhet för barn och unga med funktionshinder samt tar emot förskolegrupper. I området finns även 88 kolonilotter. Genom att stationen tas bort försämras tillgängligheten till området avsevärt och förvaltningen anser att Keolis och Trafikförvaltningen bör prioritera hållplats Stora Skuggan.

Avslutningsvis vill förvaltningen understryka att Keolis förslag på busslinjeförändringar i innerstaden borde ha samråtts bredare inom Stockholms stad och även med allmänheten. Enligt förvaltningen behöver Keolis förslag slutgiltigt förankras med Stockholms stad i syfte att säkerställa att eventuella infrastrukturbehov har tillgodosetts samt att ytterligare punkter beaktas.

Reservationer m.m.

Bromma stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande gjordes av Cecilia Obermüller m.fl. (MP), Johan Heinonen m.fl. (S) och Elisabeth Löfvander (V) enligt följande.

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 attraktiv 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.

Ersätтарыttrande gjordes av Helen Törnqvist (C) enligt följande.

Stockholms kollektivtrafik håller hög kvalitet och i en växande stadsdel som Bromma måste turtätheter och sträckor kontinuerligt ses över för att anpassas till människors behov av resande.

Linje 124 bör ses över så att bussarnas storlek anpassas till antalet resande under dagen.

Tunnelbanan går varannan minut i rusningstrafik och är väldigt sällan helt full. Viktigare är att skjuta till resurser som berör anslutande brommabor som t ex busslinje 117 där tidtabellen måste följas så att anslutande bussar och pendeltåg kan passas.

Det är viktigt att linje 117 har en ordinarie tidtabell som innehåller:

- God turtäthet i rusningstid på morgonen och mellan kl 15.00-19.00.
- 3-4 turer per timma kvällstid.

Lösningar för pendlande från Ekerö bör också utredas så att de slipper passera Brommaplan. Att kombinera en infartsparkering med t ex en kontorsbåt kanske är en lösning.

Om beslut fattas om byggprojekt vid Solvalla bör kollektivtrafikförsörjningen dit snarast ses över.

Farsta stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande gjordes av Eva Gustafson m fl (S), Mariana Moreira Duarte m fl (MP) och Lars Bäck (V) enligt följande.

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.

Vi vill avslutningsvis i sammanhanget också framhålla att vi delar de synpunkter det lokala pensionärsrådet i Farsta framfört när det gäller närtrafiken men kan samtidigt konstatera att denna trafik upphandlas av landstinget i anslutning till färdtjänsten och omfattas inte av den nu aktuella remissen.

Särskilt uttalande gjordes av Lars Jilmstad m fl (M), Vladan Bošković (FP), Eva Gustafson m fl (S), Mariana Moreira Duarte m fl (MP) och Lars Bäck (V) enligt följande.

Farsta stadsdelsnämnd har fått en remiss från SL angående föreslagna ändringar i kollektivtrafiken. Nämnden har tidigare påpekat behovet av diagonal kommunikation. Idag fungerar trafiken som bäst in till citykärnan och ut från densamma till olika ytterområden och förorter.

I ökande utsträckning har SL också etablerat tvärförbindelser. Och fler sådana planeras.

Däremot är det svårt, tidskrävande och kan kräva flera byten om man önskar resa diagonalt. Många gånger blir det bästa kollektivtrafikalternativet att (i Farstas fall) ta tunnelbanan till Gullmarsplan eller Slussen och därefter ta den tunnelbanelinje som för den resande så nära som möjligt den önskade destinationen.

Allianspartierna i Farsta SDN önskar att SL tar hänsyn till och planerar för ett resande diagonalt i söderort. Det kan minska irrationella resor enligt ovan och även minska biltrafiken.

Kungsholmens stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande gjordes av Arvid Vikman m.fl. (S), Anders Ödmark m.fl. (MP) och Reijo Kittilä (V) enligt följande.

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

Särskilt uttalande gjordes av Henrik Sjölander m.fl. (M) och Maria Johansson m.fl. (FP) enligt följande.

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 miljösamt kollektivtrafik.

Ersätтарыttrande gjordes av Kristin Jacobsson (C) och Emil Öberg (KD) som instämde i uttalandet.

Norrmalms stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av vice ordföranden Petra Gardos Ek m.fl. (M) och ledamoten Katarina Liljefors (FP) enligt följande.

ansåg att stadsdelsnämnden skulle

ha beslutat att besvara remissen med förvaltningens tjänsteutlåtande.

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande gjordes av Mia Päärni m.fl. (S), Demba Bah m.fl. (MP) samt Leo Ahmed (V) enligt följande.

Stockholm är en växande stad i stark utveckling. Det är på många sätt positivt men har också lett till att den infrastruktur som finns idag är hårt ansträngd. Moderaterna tillsammans med sina allianspartier under hösten 2014 valt att inte uppta förhandlingarna med regeringen om en omfördelning av trängselavgifter och statliga anslag vilket gjorde att vi gick miste om chansen att frigöra medel till kollektivtrafiken i Stockholms län.

Dessutom missköts både SL och landstingets ekonomi så till den grad att man nu flaggar för reduceringar i trafikutbudet, prishöjningar samt förseningar av utbyggnaden av tvärbanan.

Vi delar helt och hållet förvaltningens bild av att det finns behov av förstärkning på busslinjerna 179 och 514 på sträckorna mellan Spånga-Kista samt behov av närtrafikbussar i Husby-Akalla. Bussarna mellan Rinkeby och Kista används av många föräldrar med barnvagnar och de får relativt ofta vänta till nästa buss då de inte kommer med bussen. Att bussterminalerna i både Akalla och Kista behöver rustas upp har vi poängterat i många år. Vi vill också påpeka att det behöver finnas busslinjer både mellan Rinkeby-Barkarby och Kista-Barkarby med stopp i de stadsdelar som ligger längs vägen. Framöver vill vi naturligtvis se t-bana istället. T-baneutbyggnaden från Akalla till Barkarby är positiv men det behöver även byggas t-bana från Hjulsta-Barkarby och knyts ihop med Akalla-Barkarby linjen i en ringlinje.

Särskilt uttalande gjordes av Benjamin Dousa m.fl. (M) och ledamoten Amela de la Cruz (FP) enligt följande.

Precis som förvaltningen skriver i sitt tjänsteutlåtande går väldigt många bussar genom vår stadsdel och många av dem stannar vid busstorget i Kista. Busstorget under tunnelbanestationen är ofta ostädat och uppfattas inte sällan som otryggt. Inte bara invånarna i Kista utan även de nästan 70.000 som arbetar i området måste kunna ta sig till och från stadsdelen utan att behöva känna sig otrygga. Vill vi dessutom ha fortsatt etablering av bostäder, företag och innovatörer behöver Kista fortsätta förbättras även vad gäller städning och trygghet.

Vi står bakom förvaltningens ambition att så fort som möjligt rusta upp busstationen, och helst bygga in den i gallerian. Enligt plan kan denna byggnation ske tidigast 2020, men vi skulle vilja att detta sker redan innan. Vidare är det vår uppfattning att innan en eventuell ombyggnation måste tillfälliga upprustningsåtgärder genomföras snarast möjligt.

Ersätтарыttrande gjordes av Tommy Deogan (C) enligt följande.

anmälde att om han hade haft rösträtt hade han anslutit sig till det gemensamma särskilda uttalandet från Benjamin Dousa m.fl. (M) och Amela de la Cruz (FP).

Skarpnäck stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande gjordes av Ewa Larsson m.fl. (MP), Claes Elmgren m.fl. (S) samt Tina Kratz (V) enligt följande.

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 attraktiv 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. Skarpnäcks stadsdelsnämnd har under flera års tid unisont lyft fram ett behov av ett tidigareläggande av ett kollektivt tvärspar, Spårväg Syd. Ett politiskt tydligt önskemål eftersom tunnelbanan i sydost redan nått sitt kapacitetstak och vi vill kunna bygga både fler bostäder och ge möjlighet för fler arbetsplatser. Den landstingspolitiska majoritetens förfaringsätt riskerar nu att nödvändiga investeringar i Spårväg Syd förläggs till framtiden. Vidare vill vi framhålla betydelsen av att de kollektiva färdmedlen inte försämras till följd av att linje 811 läggs ned. De boende längs med Gamla Tyresövägen ska inte få en försämrad busstrafik och vi instämmer i förvaltningens bedömning att det nuvarande beslutsunderlaget inte ger tillräckligt svar på om tillgängligheten till Flatens naturreservat och det upprustade rekreationsområdet påverkas negativt till följd av de föreslagna turändringarna. Enligt vår uppfattning bör möjligheterna att färdas med kollektiva färdmedel förstärkas, inte försämrats.

Särskilt uttalande gjordes av Kristina Lutz m.fl. (M) samt Jesper Svensson (FP) enligt följande.

Under förra mandatperioden genomfördes historiskt stora satsningar på infrastruktur i Sverige och Stockholm. De av Alliansregeringen utsedda förhandlingspersonerna lyckades förhandla fram en överenskommelse mellan Stockholms stad, Stockholms läns landsting och staten. Överenskommelsen innebär den största investeringen i kollektivtrafik i Stockholm på 40 år med utbyggnaden av tunnelbanan med flera nya linjer. Tillsammans med Förbifart Stockholm och andra investeringar i infrastruktur skapas förutsättningar för nya bostäder och en växande stad. Vi ser med oro på hur det rödgröna styret i Stockholms stad och regeringen hanterat viktiga infrastruktursatsningar, med den så kallade tankepausen för Förbifart Stockholm, med kostnader på 360 miljoner kronor samt oförmåga att ta den viktiga ombyggnaden av Slussen vidare som tydliga exempel på bristande samsyn och förmåga. Att dessa båda projekt genomförs har stor betydelse för kommunikationerna i så väl staden som Stockholmsregionen och Sverige. Ytterligare satsningar, bland annat den för Skarpnäck angelägna Spårväg syd, bör planeras och byggas men det förutsätter att redan påbörjade projekt genomförs. Det finns ett nära samband mellan ökat bostadsbyggande och utbyggd kollektivtrafik. De omfattande investeringarna med nya linjer och anslutningar i stadens södra delar, som beslutades under förra mandatperioden, kommer möjliggöra tätare trafik även på tunnelbanans linje 17 och skapa förutsättningar för både fler bostäder och verksamheter i östra Söderort. De pågående planarbetena i bland annat Hammarbyhöjden/Björkhagen och Bagarmossen/Skarpnäck kan –

när de genomförs – skapa underlag för och behov av ytterligare investeringar i kollektivtrafik. I planarbetet bör möjligheterna att resa kollektivt, gå och cykla vara en viktig aspekt. När det gäller den av SL föreslagna ändringen av busslinje 811 delar vi stadsdelsförvaltningens bedömning att det är angeläget att trafiken på övriga linjer utformas så att fortsatt goda möjligheter att resa kollektivt till Flatenbadet och Flatens naturreservat kan erbjudas.

Ersätтарыttrande gjordes av Gunnar Caperius (C) samt Johan Sunbring (KD) enligt följande.

Anmäler att om de hade tjänstgjort så hade de anslutit sig till Alliansens särskilda uttalande.

Skärholmens stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Andreas Lundin (M) och Jan Jönsson (FP) till fördel för förvaltningens förslag till beslut.

Särskilt uttalande gjordes av Cecilia Carpelan (FP) med instämmande av Andreas Lundin (M) enligt följande.

Inom de närmaste åren kommer det att ske stora investeringar i kollektivtrafiken, så även inom vår del av staden och länet. Det är mycket glädjande. Uppgraderingen av Röda linjen kommer när den är genomförd att ge resenärerna både snabbare och bekvämare resor. Spårväg Syd är en mycket angelägen investering för utvecklingen i vår del av länet, för fler bostäder och arbetsplatser. Det är mycket viktigt att resurserna till bl a dessa investeringar inte äventyras av underskott i den nuvarande kollektivtrafiken. Uppgraderingen av Röda linjen måste under hela processen ha ett tydligt resenärsperspektiv. Vi känner en viss oro för att den tid som arbetet pågår kan bli onödigt rörig för resenärerna. Därför är det viktigt att informationen till allmänheten och kommunikationen med resenärerna fungerar väl under de år upprustningen pågår. Det innebär bl a att det måste finnas en tydlig tidsplan för de olika etapperna i arbetet med uppgraderingen. Socialdemokraterna i landstinget har i sin budget uttalat att Spårväg Syd inte är samhällsekonomisk lönsam och att ”spårvägsplaner blivit käppen som stoppar hjulet i utvecklingen av Stockholms kollektivtrafik”. Alla partier, utom Folkpartiet, kan tänka sig en BRT lösning (snabbussar) på sträckan för Spårväg Syd istället för spår hela vägen. I sin budget vill Vänsterpartiet, som gillar trådbussar, ersätta Spårväg Syd med ”Linje Syd”. Vi vill att Spårväg syd blir just en spårväg redan från början med start på sträckan Skärholmen - Flemingsberg. I annat fall kan det skapas osäkerhet kring om tvärförbindelsen kommer att bli permanent och det påverkar dem som vill bygga bostäder och satsa på annan utveckling. Spårväg Syd behövs för bostadsbyggande och utveckling i Skärholmen som kommer att innebära stor samhällsekonomisk nytta. Den röd-gröna majoriteten håller ett högt tonläge när det gäller Förbifarten. Den är också viktig för Skärholmens utveckling. Vi vill bara påminna om att det tillfälliga stoppet av bygget, som över 80% av väljarna i Stockholms län har röstat för, beräknas idag kosta runt 200 miljoner kronor. Om stoppet inte hade hävts i förtid så hade notan kunnat sluta på 700 milj kr. Trafikverket räknar fortfarande på vad stoppet och förseningen av Förbifarten kommer att kosta skattebetalarna.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Awad Hersi m.fl. (MP), Anna Jonazon m.fl. (S) Rashid Mohamed (V) enligt följande.

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 attraktiv 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.

Södermalms stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande gjordes av Anders Göransson m.fl. (S), Erik Malm m.fl. (MP) och Birgitta Sevefjord (V).

Vi beklagar att företrädare för Stockholms läns landsting inte tog vara på den möjlighet som gavs under hösten 2014 att viaförhandlingar med Stockholms stad och regeringen uppnå en omfördelning av trängselavgifter och statliga anslag så att ytterligare medel kunde frigöras till kollektivtrafiken i Stockholms län. Den bild ledningen i Stockholms läns landsting den gången gav var att läget var under kontroll och att det fanns resurser för en utökad kollektivtrafik. Istället signalerar nu landstingsledningen neddragningar. Det remitterade materialet visar att Stockholms läns landsting inte förmår erbjuda en tillräckligt attraktiv 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 ytterligare minska kostnaderna i syfte att säkerställa en ekonomi i balans. Detta kommer enligt Trafikförvaltningen att innebära ytterligare reduceringar i trafikutbudet.

Ur stadsdelens perspektiv har vi följande synpunkter

- I avvaktan på att den nya tunnelbanan öppnas, efterlyser vi en ny direktbuss från Sjöstad till City, rimligen via Danvikstull. Detta skulle kunna göras exempelvis genom att förlänga stombuss 2:s turlinje till Mårtensdal i Hammarby Sjöstad, över Danvikstullsbron, från nuvarande ändhållplats vid Barnängen
- Vi saknar en planering för att integrera en båtlinje till Årsta holmar i trafiken.
- För att säkra en god tillgänglighet för äldre och funktionshindrade vill varna för att ta bortbusshållplatser.

Ersätтарыtrande gjordes av Michelle Jangmyr (Fi) som instämde i det särskilda uttalandet.

Älvsjö stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande gjordes av Majvi Andersson m.fl. (S) och Viktor Morawski m.fl. (MP) enligt följande.

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 attraktiv 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.

Vår gemensamma uppfattning är att Stockholm behöver en utbyggd kollektivtrafik för att bli en attraktiv storstad att leva i. Oavsett var man bor ska det vara enkelt och smidigt att ta sig fram kollektivt och då inte minst när det gäller tvärförbindelser i söderort. På sikt önskar vi att Spårväg syd byggs men i väntan på detta projekt behövs satsningar på mer bussförbindelser. Till exempel behövs ökad turtäthet i Solberga som får många nya bostäder de kommande åren och förbindelsen mellan Älvsjö och Liljeholmen behöver bli bättre jämfört med idag. Förslaget i remissen att minska på turtätheten på buss 144 mellan Gullmarsplan och Fruängen vore ytterst olyckligt eftersom det är en busslinje som är av stor betydelse för de boende i Älvsjö

Ersätтарыttrande gjordes av Anna Göthner (Fi) som anslöt sig till uttalandet.

Särskilt uttalande gjordes av Älvsjö stadsdelsnämnd enligt följande.

Vår gemensamma uppfattning är att Stockholm behöver en utbyggd kollektivtrafik för att bli en attraktiv storstad att leva i. Oavsett var man bor ska det vara enkelt och smidigt att ta sig fram kollektivt och då inte minst när det gäller tvärförbindelser i söderort. På sikt önskar vi att Spårväg syd byggs, men i väntan på detta projekt behövs satsningar på mer bussförbindelser. Till exempel behövs ökad turtäthet med buss 142 i Solberga, eftersom området får många nya bostäder de kommande åren och förbindelsen mellan Älvsjö och Liljeholmen behöver bli bättre jämfört med idag. Förslaget i remissen att minska på turtätheten på buss 144 mellan Gullmarsplan och Fruängen vore ytterst olyckligt eftersom det är en busslinje som är av stor betydelse för de boende i Älvsjö, då många endast har denna busslinje att tillgå. Tvärtemot minskad turtäthet anser vi att turena istället bör öka, genom att alla bussar går hela vägen från Gullmarsplan till Fruängen. Linje 144 har dessutom redan fått neddragningar i turlistan de senaste åren vilket vi tycker är olyckligt.

Ersätтарыttrande gjordes av Anna Göthner (Fi) och Camilla Sarfors (KD) enligt följande.

Vår gemensamma uppfattning är att Stockholm behöver en utbyggd kollektivtrafik för att bli en attraktiv storstad att leva i. Oavsett var man bor ska det vara enkelt och smidigt att ta sig fram kollektivt och då inte minst när det gäller tvärförbindelser i söderort. På sikt önskar vi att Spårväg syd byggs, men i väntan på detta projekt behövs satsningar på mer bussförbindelser. Till exempel behövs ökad turtäthet med buss 142 i Solberga, eftersom området får många nya bostäder de kommande åren och förbindelsen mellan Älvsjö och Liljeholmen behöver bli bättre jämfört med idag. Förslaget i remissen att minska på turtätheten på buss 144 mellan Gullmarsplan och Fruängen vore ytterst olyckligt eftersom det är en busslinje som är av stor betydelse för de boende i Älvsjö, då många endast har denna busslinje att tillgå. Tvärtemot minskad turtäthet anser vi att turerna istället bör öka, genom att alla bussar går hela vägen från Gullmarsplan till Fruängen. Linje 144 har dessutom redan fått neddragningar i turlistan de senaste åren vilket vi tycker är olyckligt.

Östermalms stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av vice ordförande Therese Carlborg m.fl. (M) och tjänstgörande ersättaren Johan Sigholm (FP) enligt följande.

Att nämnden som svar på remissen i huvudsak tillstyrker förvaltningens tjänsteutlåtande, samt

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 linjestäckningar 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 Ekhagen, 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 rekreationsområde 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.

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Maria Antonsson m.fl. (MP), ledamoten Birgit Marklund Beijer m.fl. (S) och ledamoten Jaime Barrios (V) enligt följande.

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 rekreativområde 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 – Ekshagsvägen och Ekshagstorget - 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.

Ersätтарыtrande gjordes av Malin Björk (C) och George Saari (KD) med hänvisning till Therese Carlborg m.fl. (M) och Johan Sigholm (FP) reservation.