

§ 6 Förändringar i SL-trafiken 2017/2018 – svar på remiss från kommunstyrelsen

Stadsdelsnämndens beslut

1. Remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Ärendet

Stadsdelsförvaltningen hade redovisat ärendet i ett tjänsteutlåtande daterat den 22 mars 2017, dnr 1.5.3.-143-2017.

Förslaget innefattar både trafikökningar och trafikneddragningar, nedläggningar av linjer, nya linjer samt omgjorda linjesträckningar. Förändringarna är gjorda utifrån resandestatistik, trafikförvaltningens genomförda kommundialoger, kommunala bebyggelseplaner samt landstingets ekonomiska ramar.

Förvaltningen anser att det är bra att trafiken till Norra Djurgårdsstaden föreslås utökas, med högre turtäthet på flera olika busslinjer som trafikerar området. Förvaltningen önskar förtydligande från trafikförvaltningen i frågor rörande busstrafiken kring ny station Odenplan, som öppnar sommaren 2017. De busslinjer som tidigare trafikerat Karlbergs station kommer nu få slutstation Odenplan och förvaltningen ställer sig frågande till om det utretts om det finns tillräcklig plats kring Odenplan för dessa bussar under deras tidreglering och pauser.

Förslag till beslut

Ordförande Arvid Vikman m.fl. (S), Anders Ödmark m.fl. (MP) och Reijo Kittilä (V) föreslog att nämnden skulle besluta enligt förvaltningens förslag.

Maria Johansson m.fl. (L) föreslog att stadsdelsnämnden skulle besluta enligt ett förslag från Liberalerna.

Beslutsgång

Ordföranden ställde förslagen mot varandra och fann att stadsdelsnämnden hade beslutat enligt förvaltningens förslag.

Särskilt uttalande

Ordförande Arvid Vikman m.fl. (S), Anders Ödmark m.fl. (MP), Reijo Kittilä (V), Joel Laurén m.fl. (M) och Maria Johansson m.fl. (L) lämnade följande särskilda uttalande från en enig stadsdelsnämnd. Kristin Jacobsson (C) och Emil Öberg (KD) instämde i uttalandet i form av ersätтарыttrande.

En representant för flera boende vid ett av flera seniorboenden i närheten närvarade på stadsdelsnämndens sammanträde och pekade på olägenheten att flytta på busshållplatsen från Frödingvägen. Den är idag strategiskt placerad nära seniorhusen och den nya placeringen kan inte anses mindre negativt bullerpåverkande. Det är en synpunkt vi håller med om och anser bör beaktas i planeringen. I sammanhanget påminns även om att busshållplatsen från början tillkom efter starka önskemål.

Reservation

Maria Johansson m.fl. (L) reserverade sig mot beslutet med hänvisning till Liberalernas förslag.

Att paragrafen justeras omedelbart

Att besvara remissen med följande utlåtande

För ett par år sedan genomfördes en stor linjeomläggning i Stockholms innerstad och på Kungsholmen. Detta utan att tid fanns för att möjliggöra ett besvarande från stadsdelens sida. De uppenbara problemen med linjenätet som kunde uppstå har visat sig besannas. Det är personer med funktionsnedsättning som har blivit lidande av att trafiken koncentrerats till stadens centrala stråk. Antalet resenärer har minskat i innerstaden och avtalslösningar som nedprioriterar punktlighet har varit en bidragande orsak till detta.

Linje 53 har idag en sträckning som inte fyller någon större funktion, med lågt resande som följd. Detta är dock en följd av att den går Skeppsbron och inte över Munkbron, som förslaget nu är. Med den linjeändringen skulle 53:an dock få ett helt annat trafikunderlag och skapa en attraktiv förbindelse mellan Kungsholmen och Södermalm. För att ytterligare stärka underlaget på turen, kunde den eventuellt

förlängas via Fredhäll till Hornsberg. Ett område som fått kraftigt försämrade bussförbindelser med det nya linjenätet. I annat fall måste turtätheten ökas på linje 61 som idag har en alltför dålig turtäthet och regularitet för att fungera i innerstadsmiljö. Att 53 blir kvar är än viktigare i och med förslaget på att dra in 59 på Södermalm, varvid Kungsholmen skulle förlora en av sina förbindelser till Södermalm.

Linje 59 har idag en central funktion för resenärer från det nya området i Hornsberg. Att istället koppla linje 65 till Fredhäll känns därför som mindre genomtänkt. Särskilt som 65 idag har begränsad trafikeringsstid. Vi förutsätter att den inte påverkas negativt och att turtäthet och trafikeringsstid inte försämras jämfört med dagens linje 59. Det har redan skett försämringar av trafiken under mellantrafiken, vilket är till stor nackdel för den centrala förbindelsen med innerstaden från de nya bostadsområdena. Att linjen även går på kvällar är också av stor betydelse för tryggheten i stadsdelen och för att bejaka att invånarna kan ta del av stadens nöjesliv.

Det bör också påpekas att det inte är tillfredsställande att Trafikförvaltningen utan att annonsera det i förra årets trafikförändringsremiss väljer att halvera turtätheten på linje 50. Den bör omedelbart återställas till tidigare turutbud.

Trafikförvaltningen bör också överväga det tidigare förslaget om att förlänga linje 74 till Hornsberg. På det sättet skulle det stora arbetsområdet kring Lindhagen få en effektiv förbindelse med Södermalm.

En orsak till den dåliga regulariteten i innerstaden är, förutom för korta vändtider, att påstigning inte tillåts genom bakdörrarna. I det här fallet krävs förstås en avvägning mellan kravet på visering och effektivitet. Trafikförvaltningen bör dock här dra lärdom av försöket med viseringsstolpar inom spårvägstrafiken. I princip alla större städer som kör med ledbussar i stadstrafik har påstigning genom bakdörrarna. Detta är en förutsättning för att trafiken ska fungera, eftersom hållplatsuppehållen annars blir alltför långa. Trafikförvaltningen bör därför överväga att införa detta på stomlinjerna i innerstaden. Givetvis kräver det viseringsutrustning även vid

bakdörrarna och frekventa färdbeviskontroller. I sammanhanget bör dock ihågkommas att en mycket stor del av resenärerna på stomlinjerna även reser med andra linjer. En sådan här lösning ger därmed stora nyttor både med avseende på driftsekonomi, och resenärsnyttor.

Tunnelbanan används under mellantrafiken av en rad tjänstemän i staden för att transportera sig. Den samhällsekonomiska vinsten av att ha högre turtäthet även under mellantrafiken på framförallt blåa och röda linjen (till Ropsten), skulle innebära avsevärda restidsnyttor för stadens tjänstemän och näringsliv.

Vi gläds över att Trafikförvaltningen har återinfört båttrafik på Mälaren. Dock är det viktigt att påstigningsramper är anpassade för personer med funktionsnedsättning. Vi förutsätter att Trafikkontoret/ Stockholm hamnar och Trafikförvaltningen omedelbart löser detta.

Vi vill heller inte se en nedläggning av busslinje 153 mellan Bredäng och Kungsholmen. Linjen är en viktig tvärförbindelse inte minst för de finskspråkiga elever som bor i Bredäng och går i Sverigefinska skolan vid Fridhemsplan. Direktlinjen är en viktig anledning till att många föräldrar vågar låta sina barn åka själva till skolan - det är tryggare och säkrare än att åka tunnelbana med ett byte på T-centralen i rusningstrafik. Det är därför viktigt att linjen blir kvar.

Ersätтарыttrande

Kristin Jacobsson (C) instämde i Liberalernas förslag och därmed reservation i form av ersätтарыttrande