

PM 2017:95 RVII (Dnr 123-444/2017)

Trafikförändringar i SL- trafiken 2017/2018 (T18)

Remiss från Trafikförvaltningen i Stockholms läns landsting

Remisstid den 19 maj 2017

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Trafikförändringar i SL-trafiken 2017/2018 (T18)” hänvisas till vad som sägs i promemorian.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Daniel Helldén anför följande.

Ärendet

Remissen redogör för landstingets förslag till trafikförändringar i kollektivtrafiken inför december 2017. De avser förslag på trafikförändringar vad gäller bland annat linjesträckningar, turtäthet och trafikeringstid. Förslagen har tagits fram i samarbete med trafikutövarna och bygger bland annat på kommunala bebyggelseplaner, resandestatistik samt input från kommunerna inom ramen för trafikförvaltningens kommundialog.

Trafikförvaltningen i Stockholms läns landsting önskar få in synpunkter på prioriteringar och eventuella omprioriteringar från kommunerna.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden samt till samtliga stadsdelsnämnder. Exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden har avstått från att svara på remissen. Miljöförvaltningen och Skärholmens stadsdelsförvaltning har svarat med kontorsyttranden.

Funktionshinderråden för trafiknämnden och Stockholms Stads Parkerings AB, Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd och Älvsjö stadsdelsnämnd har inkommit med egna svar på remissen.

Stadsledningskontoret menar att när stadens inriktning är att en större andel resande ska ske med kollektivtrafik behöver mer plats och högre prioritet ges till busstrafiken och utbudet behöver öka. Om kollektivtrafiken finns på plats i tidiga skeden i de nya stadsdelarna, även om efterfrågan inledningsvis är låg, så etableras mönster och strukturer där kollektivtrafiken senare blir central för trafikarbetet i området.

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

Miljöförvaltningen anser att röda linjens uppgradering och Söderströmsbrons renovering är av hög prioritet och lyfter även vikten av att trafikavstängningar i ett tidigt skede samordnas med andra trafikstörande arbeten och stäms av med den regionala trafikgruppen. Nämnden anser att införandet av ny stomlinje (linje 6) mellan Ropsten och Hagastaden/Karolinska är av hög prioritet.

Trafiknämnden har inga invändningar mot de föreslagna trafikförändringarna men vill understryka vikten av att alla parter är överens om behovet av åtgärder, tidplan och finansiering innan trafikförvaltningen godkänner förslaget och de föreslagna trafikförändringarna träder i kraft.

Bromma stadsdelsnämnd menar att en viktig faktor för att resenären ska välja att avstå bilen till förmån för kollektiva trafikmedel är att de är tillförlitliga, går ofta och snabbt. Stadsdelsnämnden vill därför framhålla behovet av att SL håller en hög servicenivå, ser över kommunikationerna i nybyggda områden samt tillämpar en tät tidtabell för tvärgående trafik.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd är mycket kritisk till den snäva tidsram som getts berörda remissinstanser. Överlag är stadsdelsnämnden positiv till att för många av busslinjerna föreslås utökad antal avgångar. Det är dock viktigt att även främja resenärers behov att ta del av andra aktiviteter, förutom arbete och skola, och förbättra turtätheten under olika tider på dygnet.

Farsta stadsdelsnämnd menar att en längre remisstid hade gjort att de boende i stadsdelen kunnat inkomma med svar. Förlängd kvällstrafik, tidigareläggning av rusningstrafiken och utökad turtäthet vid skoltider är bra och efterlängtade åtgärder.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd menar att för att kunna möta behovet av en växande befolkning är det viktigt att trafikförvaltningen redan nu arbetar för en ökad och förstärkt kapacitet inom kollektivtrafiken. Det är positivt att flera busslinjer som berör stadsdelen föreslås få utökad turtäthet. Däremot ställer sig stadsdelsnämnden kritisk till förslaget att lägga ner Linje 153 Fridhemsplan – Bredäng.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd har mottagit synpunkter vid boendedialoger och via telefonsamtal/brev från allmänheten där följande förslag, i sammanfattning, till förändringar i kollektivtrafiken inom stadsdelen är nödvändiga: bättre turtäthet linjen 541, behåll linje 118:s nuvarande sträckning, tätare turer med buss 119, direktbussar till större företagsområden; busslinje sommartid till Lövstabadet/Kyrkhamn. Stadsdelsnämnden påtalar behovet ökad turtäthet på linje 541.

Kungsholmens stadsdelsnämnd ställer sig frågande till om neddragningar på direktbusslinjer från södra förorterna medger att Gullmarsplan klarar det ökade antalet resenärer. Stadsdelsnämnden önskar mer information om hur Odenplan har plats för ett ökat antal bussar som Citybanans station vid Odenplan medför. Stadsdelsnämnden ser positivt på utökning av trafiken i Norra Djurgårdsstaden och på en utökning av sjötrafiken som i sin tur avlastar gatunätet.

Norrmalms stadsdelsnämnd ställer sig frågande till om neddragningar på direktbusslinjer från södra förorterna medger att Gullmarsplan klarar det ökade antalet resenärer. Stadsdelsnämnden önskar mer information om hur Odenplan har

plats för ett ökat antal bussar som Citybanans station vid Odenplan medför. Stadsdelsnämnden ser positivt på utökning av trafiken i Norra Djurgårdsstaden och på en utökning av sjötrafiken som i sin tur avlastar gatunätet.

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd ser positivt på förändringarna av busslinjerna 554 och 537 och har inget att invända mot förändringarna på busslinjerna 686 och 687. Den planerade utökningen av morgon- och kvällstrafiken på linje 514 är positivt. Stadsdelsnämnden saknar en generell förstärkning av busslinje 179 och anser också äldre och personer med funktionsnedsättning i stadsdelen behöver tillgång till närtrafikbussar för att kunna ta sig till såväl offentlig som kommersiell service.

Skarpnäcks stadsdelsnämnd har inget att erinra mot förslagen. När det gäller kollektivtrafiken i ett större perspektiv och då främst en utbyggnad har nämnden fört fram behoven av bättre tvärförbindelser och att planeringen av Spårväg syds sträckning till Skarpnäck inleds i flera olika remissvar.

Skärholmens stadsdelsförvaltning anser att det är mycket positivt med de fortsatta satsningarna på uppgradering av röda linjen. Förvaltningen ser positivt på förslaget om förlängd 15-minuterstrafik på söndagar för linje 173 Skarpnäck-Skarholmen. Återigen påpekas att behovet av att bussförbindelse till Sättrastrandsbadet kvarstår, särskilt under sommartid. Förvaltningen vill vidare påminna om behovet av trafikering till Sättra Ridskola med ett lämpligt antal turer under eftermiddag och tidig kväll.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd ställer sig positiv till de förslag som innebär en ökad turtäthet, ökad trafikeringstid eller utökade och effektiviserade linjesträckningar. Stadsdelsnämnden ser även positivt på en ny direktlinje mellan Tensta och Karolinska. Stadsdelsnämnden ser en risk för att boende i Nälsta eller Solhem kan drabbas av indragna busshållplatser om busslinje 118 kortas av mellan Vällingby och Spånga station.

Södermalms stadsdelsnämnd menar att det är värdefullt att förlängningen av Tvärbanan från Sickla udde till Sickla station kan tas i bruk under hösten samt att utöka turtätheten. Stadsdelsnämnden vill framhålla att linje 71 har stor betydelse för de boende i Hammarby sjöstad. Det angeläget att turtätheten inte minskar mellan Sickla udde och Slussen och att möjligheten att resa direkt till Slussen kvarstår för sjöstadborna.

Älvsjö stadsdelsnämnd 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. Det saknas bra tvärförbindelse mellan Söderorts viktiga knutpunkter Älvsjö och Liljeholmen. Linje 145 föreslås få denna sträckning och stadsdelsnämnden hoppas att den inte endast kommer att gå i högtrafiktid. Stadsdelsnämnden är mycket positiv till förslaget om ökad trafikering på linje 142. Det är den viktigaste trafikförändringen i Älvsjöområdet. Stadsdelsnämnden vill också lyfta fram behovet av en närtrafiklinje i Älvsjö.

Östermalms stadsdelsnämnd ställer sig frågande till om neddragningar på direktbusslinjer från södra förorterna medger att Gullmarsplan klarar det ökade antalet resenärer. Stadsdelsnämnden önskar mer information om hur Odenplan har plats för ett ökat antal bussar som Citybanans station vid Odenplan medför. Stadsdelsnämnden vill framföra att de föreslagna linjeomläggningarna verkar välmotiverade och ser positivt på en utökning av sjötrafiken som i sin tur avlastar gatunätet.

Rådet för funktionshinderfrågor vid trafiknämnden och Stockholms Stads Parkerings AB betonar vikten av att ändringar inte får medföra försämrad tillgänglighet till kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättningar och att inte skapa längre avstånd mellan hållplatser för busstrafiken.

Funktionshinderrådet Hägersten-Liljeholmen ställer sig positiva till den utökade trafiken på en rad idag hårt belastade linjer. Det är positivt att linje 161 förlängs till Liljeholmen. Om linje 152 menar funktionshinderrådet att det är en klar nackdel att behöva byta transportmedel. Att ställa in trafiken lördag-söndag är en klar försämring.

Funktionshinderrådet Älvsjö stadsdelsnämnd ställer sig i huvudsak positiv till förvaltningens yttrande men ser svagheter i pendeltågstrafiken och busslinjer där det är angeläget med förtätning av busstrafik under lågtrafiktid. Rådet menar att effekten av den förändring av prioriteringarna blir att man förbättrar för den arbetande delen av befolkningen och de som behöver åka i rusningstid men försämrar för praktiskt taget alla andra, inklusive de människor som har funktionsnedsättningar.

Mina synpunkter

En attraktiv, robust och effektiv kollektivtrafik med hög framkomlighet är grundläggande för att fler ska välja att resa med kollektivtrafiken. Stockholmsregionen växer snabbt och en bra kollektivtrafik är grundförutsättningen för ett jämställt transportsystem som bidrar till stadens klimatmål och till att befintlig bebyggelse ska förtätas och 140 000 nya bostäder byggas till år 2030.

Jag kan inte nog poängtera hur viktigt det är att det finns långsiktiga strategier för kollektivtrafikförsörjningen kopplat till stadens kraftiga expansion. Om kollektivtrafiken finns på plats i tidiga skeden etableras mönster och strukturer där kollektivtrafiken senare blir central för invånarna.

Det är viktigt att vi gemensamt med landstinget fortsätter och ökar arbetet med att genomföra åtgärder för framkomligheten, förbättra regulariteten och höja genomsnittshastigheten för busstrafiken i hela staden. En åtgärd som staden önskar är att påstigning tillåts genom alla dörrar i busstrafiken. De framkomlighetsförbättrande åtgärderna behöver även kompletteras av ett ökat trafikutbud.

Sammantaget ser staden att den totala kapaciteten och turtätheten behöver öka i takt med att Stockholm växer. I det perspektivet är det glädjande att stombusslinje 6 startar och att kapacitet och turtätheten förbättras på flera linjer. Över tid är det angeläget att åstadkomma starka tvärförbindelser i söderort och västerort samt att en utökning av sjötrafiken kan avlasta gatunätet och skapa nya förbindelser.

Staden vill lyfta fram vikten av att alla upp- och nergångar hålls öppna under den tid som tunnelbanan trafikeras. Att begränsa öppettiderna försämrar tillgängligheten och leder till ökad otrygghet.

I kollektivtrafiksystemet finns även en allmän förbättringspotential vad gäller trafikantinformation, toaletter, hissar, rulltrappor, kontrastmarkering och hindrande kantstenshöjder där ofta små åtgärder får stor betydelse för resenärerna.

Det är även viktigt att beakta miljö- och hälsoaspekter såsom exempelvis buller och vibrationer i bostäder vid analyser av omdragning av busslinjer och nya busslinjer. Det är även rimligt ur luftkvalitetssynpunkt att de bussar som har lägst utsläpp av hälsoskadliga ämnen prioriteras i de mest tätbebyggda områdena.

Slutligen vill jag hänvisa till de mer konkreta synpunkterna som inkommit genom remissvaren från stadens nämnder.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Trafikförändringar i SL-trafiken 2017/2018 (T18)” hänvisas till vad som sägs i promemorian.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Stockholm den 4 maj 2017

DANIEL HELLDÉN

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Remissen

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarrådet Lotta Edholm (L) enligt följande.

Föreliggande ärende redogör för landstingets förslag till trafikförändringar i kollektivtrafiken inför december 2017. Vi välkomnar alla förslag till trafikförbättringar i form av ökad turtäthet, ökad kapacitet, förlängda tidtabeller.

Vi instämmer till fullo med borgarrådets inställning att en attraktiv, robust och effektiv kollektivtrafik med hög framkomlighet är grundläggande för att fler ska välja att resa med kollektivtrafiken, särskilt när Stockholmsregionen växer i rekordtakt. Och inte minst är detta viktigt för att bidra till att nå stadens höga miljö- och klimatmål.

Därför är det en stor besvikelse att borgarrådet inte nämner en förlängning av Spårväg City till Norra Djurgårdsstaden, när det i övrigt talas om vikten av långsiktiga strategier för kollektivtrafikförsörjning kopplat till stadens kraftiga expansion. Utbyggnaden av Spårväg City till Norra Djurgårdsstaden har varit en förutsättning för stadens planering. Utan en tillförlitlig och kapacitetsstark kollektivtrafik riskerar vi att bygga in ett bilberoende, och detta i ett av Stockholms stads annars mest ambitiösa miljö- och klimatsmarta område.

Det är under all kritik att Stockholms stad som svar på landstingets fråga gällande våra prioriteringar inte ens nämner en förlängning av Spårväg City.

Vi är medvetna om att frågan hålls gisslan av Socialdemokrater som när chans ges nedlåtande kallar det för ett ”prestigeprojekt” eller ”NK-expressen”. För att nå framgång i frågan vill vi därför uppmana Miljöpartiet i Stockholm att göra gemensam sak med Alliansen i Stockholms stad och Stockholms läns landsting för att driva projektet framåt.

Kommunstyrelsen

Särskilt uttalande gjordes av Lotta Edholm (L) med hänvisning till Liberalernas särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

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

Remissammanställning

Ärendet

Remissen redogör för landstingets förslag till trafikförändringar i kollektivtrafiken inför december 2017. De avser förslag på trafikförändringar vad gäller bland annat linjesträckningar, turtäthet och trafikeringstid. Förslagen har tagits fram i samarbete med trafikutövarna och bygger bland annat på kommunala bebyggelseplaner, resandestatistik samt input från kommunerna inom ramen för trafikförvaltningens kommundialog.

Pendeltågstrafiken kommer att hanteras i ett eget ärende med hänvisning till att den trafiken kommer att förändras relativt sett mycket jämfört med de senaste åren. Detta som följd av öppnandet av Citybanan och ett nytt planeringsramverk för pendeltågstrafiken.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden samt till samtliga stadsdelsnämnder. Exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden har avstått från att svara på remissen. Miljöförvaltningen och Skärholmens stadsdelsförvaltning har svarat med kontorsyttranden.

Funktionshinderråden för trafiknämnden och Stockholms Stads Parkerings AB, Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd och Älvsjö stadsdelsnämnd har inkommit med egna svar på remissen.

Innehållsförteckning	Sid
Stadsledningskontoret	7
Fastighetsnämnden	8
Miljöförvaltningen	8
Trafikkontoret	9
Bromma stadsdelsnämnd	10
Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd	12
Farsta stadsdelsnämnd	14
Hägersten-Liljeholmen stadsdelsnämnd	14
Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd	16
Kungsholmens stadsdelsnämnd	17
Norrmalms stadsdelsnämnd	18
Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd	20
Skarpnäcks stadsdelsnämnd	20
Skärholmens stadsdelsförvaltning	22
Spånga-Tensta stadsdelsnämnd	23
Södermalms stadsdelsnämnd	23
Älvsjö stadsdelsnämnd	24
Östermalms stadsdelsnämnd	25
Råd för funktionshinderfrågor vid trafiknämnden och Stockholms Stads Parkerings AB	27
Funktionshinderrådet Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd	28

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 18 april 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret har tagit del av remissmaterialet och har framförallt synpunkter och påpekanden på övergripande nivå, som presenteras nedan. Synpunkter på mer lokal/konkret nivå hanteras i trafikkontorets samt berörda stadsdelsnämnders respektive remissvar.

Övergripande synpunkter

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 till år 2030.

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, vilket även ligger i linje med Vision 2040 och översiktsplanen. Kollektivtrafikens betydelse lyfts även fram i stadens strategi för ett fossilbränslefritt Stockholm 2040.

Stadens inriktning är att en större andel resande ska ske med kollektivtrafik. När mer plats och högre prioritet ges till busstrafiken behöver även utbudet öka.

Det är även 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 inledningsvis är låg, så etableras mönster och strukturer där kollektivtrafiken senare blir central för trafikarbetet i området. Av denna anledning är det viktigt att trafikförvaltningen är delaktigt i planeringsarbetet redan från ett tidigt skede.

Stadsledningskontoret har inga invändningar mot de föreslagna trafikförändringarna men vill dock understryka vikten av att alla parter är överens om behovet av åtgärder, tidplan och finansiering innan trafikförvaltningen godkänner förslaget och de föreslagna trafikförändringarna träder i kraft.

Busstrafik i innerstaden

Det är viktigt att beakta miljö- och hälsoaspekter såsom exempelvis buller och vibrationer i bostäder vid analyser av omdragning av busslinjer/nya busslinjer. Det är även rimligt ur luftkvalitetssynpunkt att de bussar som har lägst utsläpp av hälsoskadliga ämnen prioriteras i de mest tätbebyggda områdena.

Busstrafik i söder- och västerort

Stadsledningskontoret anser att minskad turtäthet på linjer med lågt resandeunderlag kan vara rimligt för att kunna omfördela kapaciteten till platser där behovet är större. Dock anser stadsledningskontoret att hänsyn måste tas till stadsdelar eller delar av stadsdelar där alternativ saknas, alternativt är bristfällig.

Staden samarbetar med trafikförvaltningen och Trafikverket för att förbättra framkomligheten för befintliga samt i stomnätplanen föreslagna nya stomlinjer. Arbetet sker genom åtgärdsvalsstudier och stadsledningskontoret vill lyfta vikten av att de framkomlighetsförbättrande åtgärderna som bättre signalprioritering och mer eget utrymme på gatumark kompletteras av ett ökat trafikutbud.

Som svar på remissen ”Trafikförändringar i SL-trafiken 2017/2018 (T18)” hänvisas till vad som anförts i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Fastighetsnämnden

Fastighetsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 4 april 2017 följande.

Fastighetsnämnden beslutar att överlämna kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen av förslag till trafikförändringar i SL-trafiken 2017–2018.

Fastighetskontorets tjänsteutlåtande daterat den 14 mars 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholmsregionen växer snabbt och en bra och väl fungerande kollektivtrafik är en av grundförutsättningarna för att uppnå stadens Vision 2040 och de inriktningar som beskrivs i översiktsplanen Promenadstaden.

Fastighetskontoret berörs, som en del av Stockholms stad, främst indirekt av de presenterade förslagen. 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 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 och som ägs av fastighetskontoret. Kontoret arbetar med att utveckla Sturehofs 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 kontorsyttrande daterat den 10 april 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Spårtrafik

Tunnelbanans trafik påverkas i viss mån av röda linjens uppgradering och renovering av Söderströmsbron. Förvaltningen anser att röda linjens uppgradering (förbättrad kapacitet) och Söderströmsbron renovering är av hög prioritet.

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

Busstrafik

Miljöförvaltningen anser att införandet av ny stomlinje (linje 6) mellan Ropsten och Hagastaden/Karolinska är av hög prioritet.

Övriga trafikförändringar är tätare trafik, ändrade linjestreckningar, indragna linjer samt utökad nattrafik. Miljöförvaltningen ser positivt på att busstrafiken anpassas efter efterfrågan och möjliggör en ökning av andelen kollektivtrafikresor. Förslagen på indragna linjer motiveras med lågt resande och att sträckorna trafikeras av andra buss- eller spårlinjer. Miljöförvaltningen anser att indragning av linjer ska ske med försiktighet och föregås av en analys av alternativ resväg i händelse av trafikstopp eller reducerad trafik i t.ex. tunnelbanan.

Vidare anser miljöförvaltningen att det är viktigt att beakta miljö- och hälsoaspekter som buller och vibrationer vid analyser av omdragning av busslinjer/nya busslinjer, detta gäller särskilt vid utökad trafik till nattetid kl. 22-06.

Trafikkontoret

Trafikkontorets kontorsyttrande daterat den 10 april 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Stadens inriktning är att möjligheterna att resa kollektivt ska förbättras en större andel resande. När mer plats och högre prioritet ges till busstrafiken behöver också utbudet öka. Det är även 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. Av denna anledning är det viktigt att trafikförvaltningen är delaktigt i planeringsarbetet redan från ett tidigt skede.

Kontoren har inga invändningar mot de föreslagna trafikförändringarna men vill understryka vikten av att alla parter är överens om behovet av åtgärder, tidplan och finansiering innan trafikförvaltningen godkänner förslaget och de föreslagna trafikförändringarna träder i kraft.

Busstrafik i innerstaden

Det är viktigt att 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.

Den västra ändstationen på linje 6 är ännu inte beslutad. Antingen blir ändstationen Nya Karolinska, som nämns i remissen eller Solna centrum. Kontoret önskar att arbetet med att se över ändstationerna för linje 1 och 4 påbörjas som ett första steg mot stamnätsplanens målbild 2030. Linje 1 föreslås få Radiohuset som ny ändstation och linje 4 få Frihamnen som ny ändstation.

Busstrafik i söder- och västerort

Kontoren anser att minskad turtäthet på linjer med lågt resandeunderlag kan vara rimligt för att kunna omfördela kapaciteten till platser där behovet är större. Dock anser kontoren att hänsyn måste tas till stadsdelar eller delar av stadsdelar där alternativ saknas, alternativt är bristfällig.

Staden samarbetar med trafikförvaltningen och Trafikverket för att förbättra framkomligheten för befintliga samt i stamnätsplanen 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.

Angående eventuell nedläggning av linje 153 Fridhemsplans- Bredängen vill kontoret poängtera vikten av kollektivtrafik på den övriga sträckan som inte går parallellt med tunnelbanan. Kontoret önskar en bättre synkronisering mellan linje 134 och pendeltågsavgångarna under helgerna.

Om trafikeringen med linje 152 Liljeholmen- Bromma till Bromma flygplats på helger dras in riskerar ännu fler att välja andra färd sätt för att ta sig till/från flygplatsen. Behov finns att istället se över möjligheterna till att få fler att välja kollektiva färdmedel för sitt resande.

Gällande linje 546 och 561 Jakobsbergs station-Tensta allé och Jakobsbergs station-Karolinska sjukhuset så är fysiska åtgärder inom ramen för hastighetsplansprojektet planerade att utföras på Tensta allé med start hösten 2017. Kontoret har inga synpunkter på förändringen under förutsättning att det inte påverkar genomförande av hastighetsplansprojektets planerade fysiska åtgärder.

Bromma stadsdelsnämnd

Bromma stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 20 april 2017 följande

1. Nämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Nämnden bifaller i huvudsak förvaltningens yttrande och anför därutöver följande.

Övergripande

Stadsdelsförvaltningen har i lämnat ett genomtänkt svar på remissen, utöver detta vill nämnden förtydliga och lyfta ett förslag.

Förvaltningen har bland annat lyft fram frågan om utökad turtäthet på linje 113 som bl.a. passerar Mariehäll på Bällstavägen. Mariehäll har genomgått en stor stadsutvecklingen och är idag Brommas befolkningsmässigt största stadsdel. Bostadsbebyggelsen fortsätter starkt i såväl Mariehäll som i Bällsta med utvecklingen av Solvallastaden och Idrottsplatsen längs Bällstavägen.

Därför är frågan om utökad turtäthet av yttersta vikt. Den utökade turtätheten skulle kunna uppnås genom att förändra linjesträckningen för linje 127 som idag går från Brommaplan till Blackebergsgård via Nockebyhov och Ängby camping/Ängbybadet.

Genom att förändra linjesträckningen för linje 127 med en förlängning av linjen till Sundbybergs station (Brommaplan-Nockebyhov-Ängby camping/Ängbybadet-Blackebergsgård-Islandstorget-Mariehäll-Sundbybergs station) samt en utökad turtäthet på denna linje skulle man uppnå en bättre kollektivtrafik för de boende i Mariehäll, då denna linje skulle passera både Islandstorgets T-banestation och Sundbybergs station.

Dessutom skulle man med denna linjesträckning kunna underlätta för alla som vill ta sig kollektivt till Ängbybadet eller Ängby camping. Enligt funktionshindersrådets önskemål vill nämnden framföra att turtätheten på linje

115 bör utökas under dagtid.

Nämnden vill även lyfta att ersättningstrafiken mellan Alviks centrum och Alviks strand / Alviksberget måste fungera.

Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

Reservation anfördes av Jan Tigerström (M) m.fl. och Hanna Wistrand (L) till förmån för förvaltningens förslag till beslut.

Särskilt uttalande gjordes av Hanna Wistrand (L), *bilaga 1*.

Bromma stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 29 mars 2017 har i huvudsak följande lydelse.

En viktig faktor för att resenären ska välja att avstå bilen till förmån för kollektiva trafikmedel är att de är tillförlitliga, går ofta och snabbt. Förvaltningen vill därför framhålla behovet av att SL håller en hög servicenivå, ser över kommunikationerna i nybyggda områden samt tillämpar en tät tidtabell för tvärgående trafik. Detta gäller i särskild hög grad för linje 117 som fungerar som knutpunkt till annan kollektivtrafik.

Sedan tvärbanans tillkomst kan det förvisso finnas anledning att ompröva vissa busslinjers sträckning. Det förhållandet gäller dock inte för t.ex. linje 27 Brommaplan – Blackebergs gård. Där har organisationer och boende länge framfört krav på utökad turtäthet vilket den nu föreslagna avkortningen av linjen står i motsats till. Med tanke på all ny byggnation längs busslinjen ca 300 nya lägenheter i Blackebergs gård och ca 250 planerade lägenheter i Nockebyhov så bör linjesträckningen inte bara kunna behållas utan även ges utökad turtäthet. Även Ängbybadet och campingen, med stor brist på parkeringsplatser under sommarhalvåret, ställer krav på god kollektivtrafik. För att få ytterligare resenärer till linjen bör möjligheterna övervägas att utöka sträckningen till omgivande bostadsområden/t-banestationer.

Därutöver önskar förvaltningen framföra följande önskemål:

Busstrafik

- Utökad turtäthet på linje 113 som passerar Mariehäll, som har stor nybyggnation, och där många föräldrar med barn på förskolor i andra delar av Bromma är beroende av en god kollektivtrafik.
- Bättre synkronisering av ringlinje 115, med tågen vid Räcksta T-banestation, att den går i bägge riktningarna samt har tätare turer under helger och kvällar. Pensionärsrådet har även framfört önskemål om att bussen ska passera Räcksta kyrkogård på vardagar och inte bara under lördag, söndag och helgdag.
- 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 III:s väg där bl.a. ett seniorboende tillkommit.
- Bättre kommunikationer till Kista och Akalla, gärna med direktbuss från Brommaplan via Bällstavägen till Kista. Punktligheten behöver även förbättras för buss 155 som går mellan Brommaplan och Akalla.
- Utökad turtäthet för servicelinjen i Blackeberg.

Spårtrafik

- Nockebybanan behöver, inte minst ur ett trygghetsperspektiv, gå senare under helgnätterna och anpassas bättre med övriga trafikslag.
- Det nya bostadsområdet i Beckomberga, inrymmande ca 4000 människor, förutsätter en bra kollektivtrafik. Förutom god busstillgänglighet och förbättrade tvärförbindelser vill förvaltningen, med tanke på framtida bebyggelse i västerort, framföra behovet av en spårvägsförbindelse, på sträckan Sundbyberg-Beckomberga-Vällingby med eventuell

- fortsättning till Åkermyntan och Barkarby.
- Vid Brommaplan bör möjligheterna utredas att komplettera stationen med spårbunden trafik ut till Ekerö.
 - Möjligheterna bör utredas att förlänga 12:ans spårvagnslinje från Nockeby till Nockebyhov, där det bor många äldre och ett stort antal nya lägenheter är under planering.

Övrigt

- 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 angeläget 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 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 6 april 2017 följande

1. Förvaltningens tjänsteutlåtande åberopas som svar på remissen.
2. Nämnden anför därutöver;

”Nämnden i Enskede-Årsta-Vantör har enträget tagit upp frågan om förbättrad kollektivtrafik till Östberga. År efter år har vi tagit upp frågan i diverse olika sammanhang, däribland här i nämnden. Våra förslag har varit allt ifrån utbyggd busstrafik och spårväg till mer innovativa och nytänkande idéer som en linbana mellan Östberga och Gullmarsplan. Vi inom nämnden är för innovativa och spännande idéer. Innovation behövs för att kunna bygga bort monolitiska stadsdelar från en svunnen tid och integrera dessa som en del i Stockholm.

Vi är därför väldigt glada att Stockholms Läns Landsting nu presenterat ett förslag som verkligen kommer göra skillnad för Östbergaborna. Genom Sverigeförhandlingarna kommer nu en rejäl utbyggnad av tunnelbanan i området till stånd. Förslaget knyter ihop Östberga med Älvsjö och det planerade området vid Årstafältet på ett bra sätt. Samtidigt som byten kan göras vid Årstaberget kan Östbergaborna ta sig direkt in till city utan att ens behöva byta linje. Detta var en utopisk dröm för Östbergaborna tidigare.

I samband med en ny tunnelbana till Älvsjö anser vi att det är hög tid att genomföra den, från början planerade, förlängningen av gröna linjens Hagsätragen till Älvsjö. Utöver att vara en välkommen infrastruktursatsning på ett av våra mer utsatta områden skulle denna förlängning skapa ett naturligt resande på tvären i södra Stockholm. Den centrala uppbyggnaden av tunnelbanesystemet luckras upp och kapacitet nyttjas mer effektivt i tunnelbanesystemets ytterändar. Speciellt borde detta gälla under högt nyttjande av tunnelbanan då kapacitet mot rusningen kan nyttjas.

Tyvänn tar projekt som dessa lång tid. År 2030 kan förhoppningsvis de nya stationerna vara i drift. Men redan nu behövs förbättrad busstrafik i området. Precis som förvaltningen tar upp bör linje 168 gå längre på kvällar och helger. Vi tycker att kollektivtrafiken i Östberga bör genomlysas specifikt så vi kan utveckla trafiken i området och därmed områdets attraktionskraft redan nu.

Det går inte att vänta till 2030, delar av söderort, inte minst Östberga, behöver förbättrad kollektivtrafik idag.”

Ersättaryttrande gjordes av Lisa Palm (Fi), Christina Peterson (C), Claes Karlsson (KD) instämde i den eniga nämndens beslut.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 21 mars 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen ställer sig mycket kritisk till den snäva tidsram som getts berörda remissinstanser. Underlaget är utförligt och den tid som erbjuds medger inte tillräckligt med tid för att ge genomarbetad respons på det. Förvaltningen får mycket frågor och önskemål angående kollektivtrafiken från invånare och det hade därför varit önskvärt med mer tid eftersom detta är ett av få tillfällen då möjlighet till påverkan ges. Förslaget skickades ursprungligen ut av Trafikförvaltningen den 7 februari men kom inte förvaltningen tillhanda förrän den 13 mars. Detta gav förvaltningen tre dagar att behandla ärendet innan ordinarie inlämningsdatum för aprilnämnden.

Nedan följer förvaltningens synpunkter på de förslag som direkt berör stadsdelen.

Överlag ställer sig förvaltningen positiv till att man för många av busslinjerna föreslår utökad antal avgångar, framförallt under rusningstrafik, för att motverka trängsel. Det är dock viktigt att även främja resenärers behov att ta del av andra aktiviteter, förutom arbete och skola, och förbättra turtätheten under olika tider på dygnet. Ungdomars möjlighet att vara med i olika aktiviteter efter skoltid är ett exempel på detta, och detta är viktigt att beakta eftersom ungdomar ofta inte har bil och körkort och därför är starkt beroende av en väl fungerande kollektivtrafik i sina dagliga liv. Äldre är en annan målgrupp som ofta är starkt beroende av ett väl fungerande kollektivtrafiksystem men inte nödvändigtvis reser under rusningstid.

Förvaltningen ställer sig positiv till förslaget att utöka trafiken mellan Älvsjö och Högdalen för att stärka den tvärkopplingen. Detta kan få en avlastande effekt på gröna linjen in mot stan. En lösning där linje 143 och 145 samordnas bör eftersträvas för att säkerställa att resenärer som reser hela den ursprungliga sträckan snabbt och enkelt kan byta mellan busslinjerna. Även om de båda linjerna blir mindre störningskänsliga enligt förslaget kan det bli en försämring för resenärerna med fler byten.

Om man ska genomföra ändring av linjesträckning 143 utgår förvaltningen från att detta endast görs om man samtidigt gör föreslagen ändring av linje 145 så att resenärer som tidigare reste hela sträckan Högdalen- Liljeholmen fortfarande kan resa denna sträcka även om de nu behöver göra ett byte i Älvsjö. Det framgår inte i texten om ändringarna är beroende av varandra.

Förvaltningen ställer sig positiv till förslaget om utökad trafik under morgonrusning för linje 134 för att motverka trängsel. Dock föreslår förvaltningen att trafiken utökas under fler tider på dygnet för att förbättra mobiliteten för de boende i Östberga. Samtidigt bör linje 168, som inte behandlas i förslaget, gå längre på kvällar och nätter såväl som med ökad turtäthet. Boende på Östbergahöjden har i olika sammanhang lyft att det är svårt att resa kollektivt när de sista avgångarna mellan Östberga och Gullmarsplan går runt 19:00 alla dagar i veckan.

Linje 134 och 168 är de naturliga alternativen om invånare på Östbergahöjden vill resa kollektivt in mot stan eller andra målpunkter utmed t-banenätet. I kombination med ökad turtäthet på de två olika busslinjerna bör man även planera deras avgångar så att de inte går samtidigt utan sprids jämnare över tid. Förvaltningen ser positivt på den föreslagna utökningen av turtäthet samt nattrafik på linje 172. Tvärförbindelser är viktiga och det är speciellt viktigt att främja goda kommunikationer

kring arbetsplatser som är aktiva under hela dygnet, i detta fall b.la. Högdalens industriområde.

Farsta stadsdelsnämnd

Farsta stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 20 april 2017 följande

1. Stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen inför trafikförändringar i SL-trafiken 2017–2018.
2. Stadsdelsnämnden tillägger därutöver att busslinje 165 och 167 bör trafikeras med den högre turtäthet som gällde före förändringen i januari 2016.
3. Omedelbar justering.

Ersätтарыttrande gjordes av Malena Liedholm Ndounou (C) och Lars Hultkvist (KD) som instämde i beslutet.

Farsta stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 23 mars 2017 har i huvudsak följande lydelse.

De som bäst kan svara på vilka förändringar som är mest prioriterade i ett stadsdelsområde är de som bor i området. Eftersom remisstiden är kort har förvaltningen inte haft möjlighet att fråga invånarna vad de tycker. Det kunde annars ha genomförts via annonsering i lokalpressen.

I söderort är det huvudsakligen produktionsavtal som gäller vilket innebär att de trafikförändringar som kommer att genomföras träder i kraft i december 2017.

För Farsta stadsdelsområde är det positivt att Nynäsbanan får snabbtåg. I övrigt gäller föreslagna förändringar busstrafiken. Utökad turtäthet, förlängda tidtabeller och fler områden som nås av kollektivtrafik kan bara vara positivt för resenärerna. De förändringar som föreslås för stadsdelsområdet gäller bara förbättringar, något som förvaltningen uppskattar.

Linje 172 får utökad trafik på helger och nätter och linje 173 får utökad trafik på söndagar.

Linje 181 föreslås förlängas och trafikera ”Lilla” Sköndal vilket är önskat. En busslinje har också ingått i planeringen av det nya bostadsområdet varför förvaltningen utgår ifrån att gatan är framkomlig för bussar.

Förlängd kvällstrafik på linjerna 184 och 185V fram till åtminstone klockan 22.00 är säkert efterlängtat av de som bor längs med sträckan som busslinjerna passerar. Förhoppningsvis blir intervallet minst 30-minuterstrafik.

Tidigareläggning av rusningstrafiken för busslinje 188 med en halvtimme till klockan 14.30 är bra liksom att utöka trafiken till 20-minuterstrafik för att anpassa trafiken till när skolan slutar. Övriga förbättringar på linjen med tätare turer både i morgon- och eftermiddagsrusningen och förbättring av söndagstrafiken är givetvis värdefulla.

Förändringen för linje 830 med nya hållplatslägen på Fryksdalsbacken är positiv men lär inte vara aktuell i december 2017. Några nya arbetsplatser kommer inte att vara etablerade i Larsboda vid den tidpunkten.

Med ett ökat antal bostäder och en växande befolkning finns det stora behov av en förstärkt och förbättrad kollektivtrafik och förvaltningen hoppas att föreslagna förändringar kommer att genomföras.

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

Hägersten-Liljeholmen stadsdelsnämnd

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 20 april 2017 följande

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

Hägersten-Liljeholmen är en av de stadsdelar som växer mest. Detta ställer krav på en bättre och mer tillgänglig kollektivtrafik för medborgarna. Det ska vara möjligt att resa på olika sätt inom Stockholm.

Vi anser att busslinje 153 bör vara kvar. Den är en synnerligen lyckad och smidig satsning i kollektivtrafiken som bidrar till minskat bilåkande och nöjdare resenärer. Linje 153 är speciellt värdefull. Dels eftersom ingen annan busslinje trafikerar Mälarhöjdsvägen och Hägerstensvägen. Dels som tvärförbindelse för resenärer som ska mot Fridhemsplan och vidare därifrån. Linjen är mycket uppskattad och har många resande.

Linjen avlastar den redan fullsatta tunnelbanan och fyller en viktig funktion, framförallt för de resenärer som ska resa förbi Hornstull och vidare till Fridhemsplan. En nedläggning av linje 153 skulle öka trängseln vid omstigning från tunnelbana till buss vid Hornstull.

Vi avstyrker därför förslaget om nedläggning av busslinje 153.

Tvärförbindelserna mellan Mälarhöjden/Axelsberg och Älvsjö är mycket dåliga idag. Vi skulle gärna se att SL etablerar en busslinje till exempel mellan Axelsberg och Älvsjö, via Personnevägen och Hägerstensåsens tunnelbanestation (utgång Västertorp). En lösning kan vara att förlänga linje 167 som idag går mellan Farsta och Älvsjö.

En annan lösning kan vara att förlänga linje 135 som idag går mellan Vårberg och Mälarhöjden. I ett första steg går det att förlänga linje 135 till Västertorp. Det skulle förbättra framkomligheten på tvären mellan tunnelbanelinjerna och samtidigt öka tillgängligheten till tunnelbanan för boende i området.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Ersätтарыttrande gjordes av Hans Tjernström (C) som instämde i beslutet.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 20 mars 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Hägersten-Liljeholmen är idag ett av Stockholms snabbast växande stadsdelsområden. Enligt befolkningsprognosen kommer antalet medborgare att växa från cirka 87 000 år 2017 till omkring 106 000 år 2025. För att kunna möta behovet av en växande befolkning är det viktigt att trafikförvaltningen redan nu arbetar för en ökad och förstärkt kapacitet inom kollektivtrafiken. Inom tunnelbanetraffiken är de röda linjerna Norsborg-Ropsten och Fruängen-Mörby Centrum redan idag högt belastade i rusningstrafik. Ökad trängsel innebär en säkerhetsrisk och försvårar för bland annat funktionshindrade, äldre och gravida att kunna åka kollektivt i rusningstid.

Med en överbelastad tunnelbana är det viktigt att busstrafiken fungerar som ett bra komplement. Det är därför positivt att flera busslinjer som berör Hägersten-Liljeholmen föreslås få en utökad turtäthet, främst under rusningstrafiken då belastningen vanligtvis är hög. Däremot ställer sig Hägersten-Liljeholmens stadsdelsförvaltning kritisk till förslaget att

lägga ner Linje 153 Fridhemsplan – Bredäng. Linjen är ofta fullsatt och erbjuder ett bra komplement till tunnelbanan. Den bidrar till att minska trängseln i tunnelbanan i rusningstrafik, och är ett smidigt alternativ för att åka söderut.

Det är även viktigt att beakta sårbarheten i den spårbundna trafiken när busslinjer föreslås läggas ner. Vid olyckor eller problem med lövhalka, signalsystem eller annat, blir tunnelbanan lätt stillastående och då måste det finnas fungerande alternativ.

Vad gäller linje 151 och 152 har stadsdelsförvaltningen inget att invända. Förslagen antas få liten effekt på medborgarnas resor eftersom de inte påverkar turtätheten i rusningstrafik.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 6 april 2017 följande

Stadsdelsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.

Särskilt uttalande gjordes av en enig nämnd, *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Helen Jäderlund Eckardt (L), *bilaga 1*.

Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 21 mars 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Busslinje 541 har idag en mycket hög belastning och kör oftast med överfulla bussar. Linjen är den enda kollektivtrafik som finns längs sträckan och är nödvändig för att invånarna ska kunna ta sig till arbete och skola. Nämnden har i tidigare samråd påtalat behovet av ökad turtäthet på linje 541. Om inte turtätheten förbättras ökar risken att fler kommer att välja bilen istället.

Busslinje 118 är en viktig förbindelse mellan Vällingby och Hallonbergen. Om buss 502 ersätter 118:s tidigare sträckning från Spånga station till Hallonbergen, kommer restiden att förlängas och förbindelsen försämrats avsevärt.

Förvaltningen har mottagit synpunkter vid boendedialoger samt via inkommande telefonsamtal/brev från allmänheten. Förvaltningen anser med anledning av detta att nedanstående förslag till förändringar i kollektivtrafiken inom Hässelby-Vällingby stadsdelsområde är nödvändiga:

Bättre turtäthet på linjen 541 Vällingby – Backlura – Barkarby – Jakobsberg, med anledning av många inkomna synpunkter från medborgare om hög belastning på linjen.

Behåll linje 118:s nuvarande sträckning för en fortsatt bra förbindelse mellan Vällingby och Hallonbergen.

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/Kyrkhavn för att öka tillgängligheten till naturområdet.

Vidare vill förvaltningen särskilt trycka på vikten av genomförande av ytterligare avgångar på t-banans gröna linje. 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 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-Råcksta-Grimsta som avgår varje hel timme från Hässelby Gårds torg och kör mot Vällingby centrum och Råcksta. För att resa med denna närtrafik krävs att man beställer sin resa minst 30 minuter före 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 20 april 2017 följande.

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

Reservation anfördes av Maria Johansson m.fl. (L), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av 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), *bilaga 1*.

Ersätтарыttrande gjordes av Kristin Jacobsson (C) och Emil Öberg (KD) som instämde i det särskilda uttalandet från Arvid Vikman m.fl. (S), Anders Ödmark m.fl. (MP), Reijo Kittilä (V), Joel Laurén m.fl. (M) och Maria Johansson m.fl. (L).

Ersätтарыttrande gjordes av Kristin Jacobsson (C) som instämde i reservation från Maria Johansson m.fl. (L).

Kungsholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 22 mars 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikförvaltningens förslag till trafikförändringar innehåller en del neddragningar på direktlinjer från de södra förorterna till centralen, som i stor uträkning föreslås stanna vid Gullmarsplan. Flera busslinjer från förorterna föreslås också helt dras in sommartid. Det är bra för trafiksituationen i city, men förvaltningen ställer sig frågande till om tunnelbanan vid Gullmarsplan klarar av detta ökade resenärstryck och vill påtala att det också innebär ett extra byte för resenärerna.

När Citybanan öppnar den 10 juni 2017 blir Odenplan Sveriges näst största tågstation, efter Centralen. I och med detta får en del innerstadsbussar slutstation Odenplan i stället för Karlberg. Förvaltningen skulle önska kompletterande information om det har fastställts att det finns plats för dessa bussar vid Odenplan när de tidreglerar eftersom Odenplans busshållplatslägen redan i dag är hårt utnyttjade.

Under en helg 2018 stannar pendeltågen vid Odenplan på grund av spårarbeten på Mäljarbanan och ska då ersättas med buss på sträckan mot Bålsta. Förvaltningen anser att staden behöver vara med och planera detta. Förvaltningen önskar mer information om det är så att omstigning planeras enbart till Odenplan eller om det finns möjlighet för en del ersättnings trafik att utgå från station Centralen/Cityterminalen, Solna station eller Ulriksdals station.

Förvaltningen är positiv till den tillgänglighetsanpassning som planeras på Nybroplan och vill påtala vikten av att staden behöver vara delaktig i arbetet med att hantera följderna av den trafikavstängning som projektet medför.

Inflyttning i den nya stadsdelen Hagastaden påbörjas under 2018. I väntan på att tunnelbanans gula linje ska öppna år 2024 vill förvaltningen ställa frågan om trafikförvaltningen utrett kollektivtrafikförsörjningen i Hagastaden för att säkerställa att den har tillräcklig kapacitet.

Förvaltningen ser positivt på utökning av trafiken i Norra Djurgårdsstaden då medborgarenkäter som gjorts med de boende i området tydligt visat på behovet av detta.

Förvaltningen vill därutöver framföra att de föreslagna linjeomläggningarnaverkar välmotiverade. Av klimat- och utrymmesskäl är det viktigt att undvika busstrafik med få resenärer.

Förvaltningen ser positivt på en utökning av sjötrafiken som i sin tur avlastar gatunätet.

Stadsdelsförvaltningen önskar om möjligt att trafiken till Stora Skuggan återupptas, för att underlätta för förskolegrupper som vill göra dagsbesök på den 4H-gård som är belägen där.

Norrmalms stadsdelsnämnd

Norrmalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 20 april 2017 följande.

1. Att remissen besvaras i enlighet med förvaltningens yttrande, med tillägg av nedanstående.

Bussen är en del av tryggheten i de offentliga rummen och erbjuder trygga transporter inte minst kvällstid, ja även och inte minst på sommaren. Norrmalms barn och äldre behöver bussarna

Buss 69 går ut till Gärdet och stora grönområden på Djurgården, till muséer och stall och restauranger. Att kunna ta sig ut i den stadsnära djurgårdsnaturen bidrar till folkhälsa och glädje. Bussen knyter också an till arbetsplatser, KI och KS, näringsidkare med restauranger och stall mm.

I sin remiss föreslår landstingets trafikförvaltning en förkortning av buss 69 som idag körs mellan Kaknästornet och Karolinska sjukhuset. Enligt förslaget ska linjen förkortas till Centralen och inte längre köras mot Karolinska.

Vi är emot detta förslag. Vi anser att det är fel att trafiken koncentreras till Centralen. Men förslaget innebär också en minskning av trafiken på resterande delar av Norrmalm. På både Upplandsgatan och Västmannagatan körs ganska få linjer och av den anledningen bör inte linje 69 tas bort från dessa delar av Norrmalm.

1. 2. Paragrafen justeras omedelbart.

Särskilt uttalande gjordes av ordförande Marianne Berg Ekbohm (V), Ulla Sjöbergh (S) och Ylva M Larsson (MP), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Petra Gardos Ek (M) och Maria Karlman Noleryd (L), *bilaga 1*.

Ersättningsutredning gjordes av Susanne Wicklund (C) som instämde i särskilt uttalande från Petra Gardos Ek (M) och Maria Karlman Noleryd (L).

Norrmalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 3 april 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikförvaltningens förslag till trafikförändringar innehåller en del neddragningar på direktlinjer från de södra förorterna till city, som i stor uträkning föreslås stanna vid Gullmarsplan. Flera busslinjer från förorterna föreslås också helt dras in sommartid. Det är bra för trafiksituationen i city, men förvaltningen ställer sig frågande till om tunnelbanan vid Gullmarsplan klarar av detta ökade resenärsstryck och vill påtala att det innebär också ett extra byte för resenärerna.

När Citybanan öppnar den 10 juni 2017 blir Odenplan Sveriges näst största tågstation, efter Stockholms centralstation. I och med detta får en del innerstadsbussar slutstation Odenplan i stället för Karlberg. Förvaltningen skulle önska kompletterande information om det har fastställts att det finns plats för dessa bussar vid Odenplan när de tidregleras eftersom Odenplans busshållplatslägen redan i dag är hårt utnyttjade.

Under en helg 2018 stannar pendeltågen vid Odenplan på grund av spårarbeten på Mälmarbanan och ska då ersättas med buss på sträckan mot Bålsta. Förvaltningen anser att Staden behöver vara med och planera detta. Förvaltningen önskar mer information om det är så att omstigning planeras enbart till Odenplan eller om det finns möjlighet för en del ersättningstrafik att utgå från station City/Cityterminalen, Solna station eller Ulriksdals station.

Förvaltningen är positiv till den tillgänglighetsanpassning som planeras på Nybroplan och vill påtala vikten av att staden behöver vara delaktig i arbetet med att hantera följderna av den trafikavstängning som projektet medför.

Inflyttning i den nya stadsdelen Hagastaden påbörjas under 2018. I väntan på att tunnelbanans gula linje ska öppna år 2024 vill förvaltningen ställa frågan om trafikförvaltningen utrett kollektivtrafikförsörjningen i Hagastaden gör att säkerställa att den har tillräcklig kapacitet.

Förvaltningen ser positivt på utökning av trafiken i Norra Djurgårdsstaden då medborgarenkäter som gjorts med de boende i området tydligt visat på behovet av detta.

Förvaltningen vill därutöver framföra att de föreslagna linjeomläggningarna verkar välmotiverade som de beskrivs här. Av klimat. Och utrymmesskäl är det viktigt att undvika busstrafik med få resenärer.

Förvaltningen ser positivt på en utökning av sjötrafiken som i sin tur avlastar gatunätet.

Stadsdelsförvaltningen önskar om möjligt att trafiken till Stora Skuggan återupptas, för att underlätta för förskolegrupper som vill göra dagsbesök på den 4H-gård som är belägen där.

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd

Rinkeby-Kistas stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 27 april 2017 följande.

1. Remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande.
2. Omedelbar justering.

Särskilt uttalande gjordes av Kerstin Aggefors m. fl. (S), Martin Michel m.fl. (MP) och tjänstgörande ersättaren Leo Ahmed (V), *bilaga 1*.

Rinkeby-Kistas stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 10 april 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsdelsförvaltningen kommenterar endast trafikförändringar som berör Rinkeby-Kista stadsdelsområde.

Citybanan kommer att innebära en utökad pendeltågstrafik i länet, vilket är positivt. De pendeltågsstationer som ligger närmast Rinkeby-Kista stadsdelsområde är Helenelund och Spånga station.

Förvaltningen ser positivt på förändringarna av busslinjerna 554 och 537. Den förkortade restiden på linje 554 kommer liksom den utökade turtätheten om morgnarna på linje 537 att ge positiva effekter för pendlare till Kista från Råby, respektive Upplands Väsby. Förvaltningen önskar dock att linje 537 får en motsvarande förstärkning av eftermiddagstrafiken.

Förvaltningen har inget att invända mot förändringarna på busslinjerna 686 och 687. De färre avgångarna på linje 686 under högsommarperioden beror på ett lågt antal resenärer och de föreslagna ändringarna för linje 687 får inga konsekvenser för resenärer till Kista.

Förvaltningen har tidigare påtalat vikten av att förstärka busslinjerna 179 mellan Sollentuna och Vällingby och 514. Den planerade utökningen av morgon- och kvällstrafiken på linje 514 är därför ett positivt tillskott. Förvaltningen saknar fortfarande en generell förstärkning av busslinje 179. Belastningen på linjen är hög och förvaltningen anser att en förstärkning är nödvändig och brådskande.

Slutligen anser förvaltningen att äldre och personer med funktionsnedsättning som bor i Husby-Akallaområdet behöver tillgång till närtrafikbussar för att kunna ta sig till såväl offentlig som kommersiell service.

Skarpnäcks stadsdelsnämnd

Skarpnäcks stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 20 april 2017 följande

Att godkänna förvaltningens förslag till beslut samt att därutöver tillägga:

- Att planeringen av Spårväg syd prioriteras och tidigareläggs.
- Att turtätheten prioriteras på Skarpnäcksgrenen då Hagsätragrenen överförstill blå linje.
- Att ytterligare upp/nergång till T-bana i Skarpnäck prioriteras.
- Att generella önskemål om att öppna upp för fler upp/nergångar i t-bana beaktas.

- Att befintliga upp/nergångar har öppet under hela den tid som t-bana trafikerar spåret.

Vi uppskattar länets Trafikförvaltnings (tidigare SL) målsättning att ha en bra dialog med de kommuner de tjänar och att åsikter nu efterhörs om hur olika förändringar bör prioriteras.

I utskickad remiss är det tyvärr, precis som förvaltningen konstaterar, små förändringar som föreslås för stadsdelen Skarpnäck, en del busslinjer får utökad tidtabell, vilket vi inte har något att erinra om.

Skarpnäcks stadsdelsnämnd har dock i olika remissyttranden de senaste fem åren påtalat behov av bättre tvärförbindelse och föreslagit att planering för Spårvägs syds sträckning till Skarpnäck ska inledas, ett tydligt förslag på prioritering.

Frågan är nu än mer aktuell då mellan 6-7000 bostäder planeras inom stadsdelen. Sträckningen av den nya spårvägen bör planeras för att binda samman stationerna på tunnelbanans gröna linje i Söderort, och därmed förbinda hela Söderort från Skärholmen, via Farsta till Skarpnäck. Förutom påbörjad och planerad bebyggelse i Skarpnäck byggs för en fördubblad befolkning i Farsta och staden har påbörjat och planerar för omfattande bebyggelse i Skärholmen. Att prioritera ett tvärspar skulle avlasta knutpunkterna vid Gullmarsplan och Slussen genom att boende i Östra Söderort skulle kunna arbets- kultur och fritidspendla med spårburen trafik i öst-västlig riktning utan tidskrävande byten. En sådan ny spårförbindelse ökar dessutom attraktionskraften för fler mindre företag att etablera sig i Söderort, vilket södra Stockholm har ett stort behov utav.

Den planerade utbyggnaden av tunnelbanan som medger utökad turtäthet för Linje 17 är nödvändig för att klara planerad befolkningsökning. Trängseln är stor redan nu varför vi vill att turtätheten prioriteras på Skarpnäcksgrenen.

När Skarpnäck och Farsta nu bygger och planerar för bostäder på båda sidor om Tyresövägen behöver trygga förbindelser och kommunikation över vägen ingå och säkerställas i planeringsstadiet. Detta för att skapa naturliga samband och rörelser. Exempelvis skulle en andra T-baneupp/nergång i Skarpnäck ge närhet och koppling till Lilla Sköndal och till Flaten. Önskemålet finns med i stadens byggplaner för Skarpnäck och Skarpa by och en arbetstunnel finns redan från det att tunnelbanans nuvarande ändstation byggdes. För fortsatt strategisk planering för bostäder och arbetsplatser är det önskvärt att Trafikförvaltningen (SL) nu reagerar på stadens och stadsdelens förslag om denna tydliga önskade prioritering om en ytterligare upp/nergång i Skarpnäck.

Generellt när det gäller T-bana ser vi problem med säkerhet och trygghet när det endast finns en upp/nergång. Vid Bagarmossens T-bana uppstår stora problem med tillgänglighet och trängsel när dessutom rulltrappor inte fungerar. Vid Kärrtorp byggs det och planeras för ytterligare bebyggelse vilket förutom trygghets- och tillgänglighetsaspekter borde borga för en till upp/nergång. Ett annat önskemål som under flera år har framförts av stadsdelens lokala pensionärsorganisationer och av ett av staden kommunalt bostadsbolag, Svenska Bostäder, är att öppna upp för en till upp/nergång vid Björkhagen att mynnande ut i centrum. Även befintliga byggplaner i Björkhagens centrum och söder om detsamma skulle vinna på en upp/nergång i sydöst.

Slutligen vill nämnden lyfta fram vikten av att alla upp/nergångar hålls öppna under samma tid som tunnelbanan trafikerar. Att begränsa vissa upp/nergångars öppettider på mornar och kvällar minskar inte bara tillgängligheten utan är även

en viktig trygghetsfaktor.

2. Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

Skarpnäcks stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 21 mars 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen kan konstatera att det är små förändringar som träffar kollektivtrafiken inom Skarpnäcks stadsdelsområde. Förvaltningen har inget erinra mot förslagen.

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. Cirka 7000 nya bostäder planeras inom stadsdelsområdet och kollektivtrafiken behöver förstärkas för att möta kommande ökning av resenärer. Den planerade utbyggnaden av tunnelbanan som medför en utökad turtäthet på den gröna linjen är nödvändig, men även andra alternativ bör komma till.

Skärholmens stadsdelsförvaltning

Skärholmens stadsdelsförvaltnings kontorsyttrande daterat den 22 mars 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Skärholmen

Skärholmens stadsdelsområde är tillsammans med Kungen 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 de fortsatta satsningarna på uppgraderingen av röda linjen. Angående behovet av att göra tågbyte i Sättra för de resenärer som ska passera stationen vill förvaltningen påpeka att även de avgångar mot Norsborg som idag vänder i Sättra 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

Linje 153 Fridhemsplan-Bredäng:

Förvaltningen har inget underlag som stödjer linjens avveckling och kan därför inte yttra sig kring den föreslagna förändringen.

Linje 173 Skarpnäck-Skärholmen:

Förvaltningen ser positivt på förslaget om förlängd 15-minuterstrafik på söndagar för denna linje i och med behovet av förstärkta transportmöjligheter i öst-västlig riktning i söderort.

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.

Förvaltningen vill vidare påminna om behovet av trafikering till Sättra Ridskola med linje

135 sträckan **Mälärhöjden – Vårberg** med ett lämpligt antal turer under eftermiddag och tidig kväll. Staden har under senaste två åren förbättrat infrastrukturen på sträckan från Sättagårdsvägen ned mot Sättra varv och fortsätter gärna dialogen med Trafikförvaltningen angående frågan. Sättra stall bedriver en verksamhet som framförallt engagerar unga tjejer och deras upplevelse av trygghet på väg till och från stallet måste prioriteras av alla instanser. Flickors och kvinnors utsatthet för brott är ett samhällsproblem som kräver ett gemensamt ansvarstagande för att säkra trygga miljöer och likvärdiga möjligheter för flickor att vistas i den offentliga miljön.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 20 april 2017 följande

1. Spånga-Tensta stadsdelsnämnd beslutar att överlämna stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Spånga-Tensta stadsdelsnämnd beslutar om omedelbar justering.

Särskilt uttalande gjordes av Sus Andersson m.fl. (MP) och Anna Jonazon m.fl.(S) och Rashid Mohammed (V), *bilaga 1*.

Spånga-Tensta stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 28 mars 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Spånga-Tensta stadsdelsförvaltning ställer sig positiv till de förslag som innebär en ökad turtäthet, ökad trafikerings tid eller utökade och effektiviserade linjesträckningar. Stadsdelsförvaltningen ser även positivt på en ny direktlinje mellan Tensta och Karolinska.

Däremot ser stadsdelsförvaltningen en risk för att boende i Nälsta eller Solhem kan drabbas av indragna busshållplatser om busslinje 118 kortas av mellan Vällingby och Spånga station. Linje 118 är en viktig förbindelse i området och stadsdelsförvaltningen anser därmed att denna linje bör bevaras. Om busshållplatser dras in på denna linje behöver det ses över hur närtrafiken kan kompletteras i området.

Vid de tillfälliga avstängningarna av Mälarbanan är det viktigt att tillgängligheten tillgodoses, exempelvis genom att ersättningsbussarna är tillgängliga för personer med rullator, skyltningen vid Spånga station är tydlig och att väntplatser finns försedda. Närtrafiken till och från Spånga station behöver fungera även under avstängningarna.

Södermalms stadsdelsnämnd

Södermalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 6 april 2017 följande.

Stadsdelsnämnden överlämnar stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Särskilt uttalande gjordes av Anders Göransson m.fl. (S), Ludvig Hubendick (MP) och Mathias Leveborn (V), *bilaga 1*.

Ersätтарыttrande gjordes av Djuna Jangmyr (FI) ställde sig bakom det särskilda uttalandet från Anders Göransson m.fl. (S), Ludvig Hubendick (MP) och Mathias

Leveborn (V).

Ersättaryttrande gjordes av Fredrik Lindstål (C), *bilaga 1*.

Södermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 27 mars 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Det är värdefullt att förlängningen av Tvärbanan från Sickla udde till Sickla station kan tas i bruk under hösten. Med förlängningen skapas en ny knutpunkt för Saltsjöbanan, Tvärbanan, Nacka- och Värmdöbussarna samt den framtida tunnelbanan. Den kan även avlasta Slussen under den tid Slussen byggs om. Att utöka turtätheten på tvärbanan, som övervägs enligt remissen, är mycket positivt och har stor betydelse för de boende i Hammarby sjöstad.

En ökning av turtätheten på Djurgårdsfärjan och trafikering av en försökslinje för sjötrafik på Riddarfjärden är mycket positiva förändringar. Det är angeläget att ta till vara alla möjligheter att utveckla användningen av stadens centrala vattenrum för persontransporter. Det innebär både en avlastning i stadens trafikmiljö och möjlighet till transporter med stort rekreativt mervärde.

I remissen föreslås en del förändringar i trafikering av busslinjer i Stockholms innerstad, varav några berör Södermalms stadsdelsområde.

För linje 71 som kör sträckan Slussen(Glasbruksgatan)-Sickla udde-Jarlaberg, presenteras på grund av tvärbanans förlängning till Sickla station olika förslag till reduktion av turtätheten. Ett alternativ att dra in linjen helt övervägs också. Då skulle sträckan från Glasbruksgatan till Sickla udde ersättas med linje 74, som går från Mariatorget till Sickla köp kvarter. Förvaltningen vill här framhålla att linje 71 har stor betydelse för de boende i Hammarby sjöstad, där det är en speciellt efterfrågad fördel att busslinjen går till Slussen. Därför är det angeläget att turtätheten inte minskar mellan Sickla udde och Slussen och att möjligheten att resa direkt till Slussen kvarstår för sjöstadborna.

Älvsjö stadsdelsnämnd

Älvsjö stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 30 mars 2017 följande
Älvsjö stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och lämnar det som svar på kommunstyrelsens remiss.
Stadsdelsnämnden anför därutöver följande.

Det är mycket positivt att det nu, efter flera neddragningar, föreslås utökning på linje 144.

För många som bor i Långsjö och Herrängen är detta det enda kollektiva transportmedlet som finns inom rimligt avstånd. För att inte fler ska använda bil är det viktigt att erbjuda en bra kollektivtrafik. Vidare är det viktigt ur trygghetsperspektivet att det på sena kvällar finns tillgång till en bra kollektivtrafik. Många upplever det otryggt att vänta länge på bussen, främst vid Älvsjö station. Därför anser vi att samtliga turer på linje 144 ska gå hela vägen till Fruängen (och inte enbart till Älvsjö station) samt att turtätheten utökas till 20-minuterstrafik på kvällar där det nu är 30-minuterstrafik.

Till remissinstansen bifogas synpunkt från funktionshinderrådet i ärendet.

Ersättaryttrande gjordes av Malin Ericson (FI) instämde i beslutet.

Älvsjö stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 17 mars 2017 har i huvudsak följande lydelse.

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.

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 stombusslinje 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 innan den når Skärholmen. Österut från Älvsjö går 173 till Bandhagen, Hökarängen och Skarpnäck. För att knyta ihop söderorts tyngdpunkter behövs en snabb stombusslinje från Älvsjö till Högdalen och Farsta. 167 har denna sträckning, men den går endast i högtrafik.

Det saknas även en bra tvärförbindelse mellan Söderorts viktiga knutpunkter Älvsjö och Liljeholmen. Linje 145 föreslås få denna sträckning och förvaltningen hoppas att den inte endast kommer att gå i högtrafiktid.

Förvaltningen är mycket positiv till förslaget om ökad trafikerings på linje 142. Det är den viktigaste trafikförändringen i Älvsjöområdet. Utifrån dagens situation och kommande utveckling tror dock förvaltningen att den utökning av trafiken som föreslås är otillräcklig. Förvaltningen har tidigare påpekat att trängseln på linje 142 är stor till följd av ökad inflyttning i området. De kommande två åren färdigställs ytterligare 550 lägenheter i Solberga. I området bor dessutom många äldre och småbarnsfamiljer, vilket medför extra trängsel med många rullatorer och barnvagnar.

Linje 144 är också viktig för en stor del av Älvsjös befolkning. Förslaget till ökad trafikerings i rusningstid är positivt, men förvaltningen vill också lyfta fram behovet av tätare trafik mitt på dagen då många äldre och funktionshindrade reser. Trafiken har glesats ut till 30-minuterstrafik kl. 9-14 (mellantrafiktid), och den skulle behöva återställas till 20-minuterstrafik.

Många resenärer i Långbro använder även linje 141, och där önskas en återgång till 10-minuterstrafik. Dessutom har det försämrats för resenärerna vid Telefonplan där 141 fått en hållplats som ligger längre från tunnelbanan och som saknar regnskydd.

Älvsjös resecentrum har föranlett flera synpunkter från resenärer på utformning och service. Skyltningen till hållplatserna från pendeltågsstationen har blivit något 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.

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 18 april 2017 följande

Nämnden godkänner i huvudsak förvaltningens förslag till beslut.

Nämnden anför därutöver följande.

Vi i majoriteten har under lång tid understrukt behovet av bättre förbindelser till/från Norra Djurgårdsstaden. I avvaktan på den avbrutna och starkt försenade spårvagnsförbindelsen välkomnar vi den nya stombusslinjen mellan Ropsten och Karolinska sjukhuset. Utbyggnaden i stadsdelen sker i snabb takt och den eftersatta kollektivtrafikutbyggnaden skulle givetvis ha funnits med redan från början. Det är också viktigt att en dialog mellan stad/stadsdelar och länet förs.

Tunnelbanan

Vi vill i detta sammanhang påpeka att Ropstens tunnelbanestation, uppgång Hjorthagen, har fått starkt begränsade öppettider. Detta inskränker kollektivtrafikens tillgänglighet avsevärt för boende i Hjorthagen och Norra Djurgårdsstaden och omöjliggör tidvis nyttjande för bland annat äldre eller funktionsnedsatta.

Stationens två ingångar är geografiskt separerade av Hjorthagsberget, vilket gör att resenärer som vill nå tunnelbanan, bussar eller Lidingöbanan tvingas antingen gå runt berget (ca 900 m), eller ta en för många krävande promenad över det. Detta innebär därtill promenad genom en miljö där få människor rör sig, som av många uppfattas som otrygg.

God tillgänglighet till kollektivtrafiken är av stor vikt för att begränsa biltrafiken och nå stadens miljömål för Norra Djurgårdsstaden. Vi vill också påpeka att nuvarande förhållanden inte kan anses leva upp till Stockholm Läns Landstings mål ("Attraktiva resor", "Tillgänglig och sammanhållen region", "Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan").

Vi anser därför att det är hög tid att återgå till att båda ingångar till Ropstenstationen är öppna så länge tunnelbanan går.

Den stora tillströmningen av resenärer på tunnelbanan till Tekniska Högskolan och Universitetet borde om möjligt få ännu tätare turer under högtrafik.

Vi vill också poängtera att en enig stadsdelsnämnd tidigare har föreslagit att tunnelbaneuppgången vid Universitetet mot Naturhistoriska riksmuseet borde öppnas.

Buss

Vi föreslår också att buss 55 får tätare turer återigen med tanke på den stora inflyttningen till Norra Djurgårdsstaden. Även natttrafik bör om möjligt utredas.

Vi har tidigare påpekat att det var beklagligt att busslinje 44 försvann, eftersom den är länken från Ruddammen till Östermalm. Linjen var också en bra förbindelse till Skansen dit många barnfamiljer åker. Detta är således ett önskemål att den linjen återupptas.

Det är också anmärkningsvärt att trafikeringen till Stora Skuggan togs bort. Detta är ett rekreationsområde i Nationalstadsparken som bör lyftas fram och möjligheterna att ta sig dit bör möjliggöras. Dessutom finns en 4 H gård i området som ytterligare talar för att den sträckan bör trafikeras.

Busshållplatserna i Ekhagen – Ekhagsvägen och Ekhagstorget drogs in 2015.

Samtidigt som buss 50 har blivit en busslinje med mycket tätare turer än tidigare vill vi framhålla vikten av att boende på

kullen i Ekhagen kommit att bli mer eller mindre isolerade. Äldre som har svårt att gå och föräldrar med barnvagnar har svårt att ta sig fram i de branta backarna. Av den anledning bör det undersökas om det är möjligt att återupprätta hållplatser i

Ekhagen.

Paragrafen justeras omedelbart.

Reservation anfördes av Threse Carlborg m.fl. (M) och Mimmi Deljerud Engholm (L) till förmån för förvaltningens förslag till beslut, *bilaga 1*.

Östermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 22 mars 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikförvaltningens förslag till trafikförändringar innehåller en del neddragningar på direktlinjer från de södra förörterna till city, som i stor uträkning föreslås stanna vid Gullmarsplan. Flera busslinjer från förörterna föreslås också helt dras in sommartid. Det är förstås bra för trafiksituationen i city, men förvaltningen ställer sig frågande till om tunnelbanan vid Gullmarsplan klarar av detta ökade resenärstryck och vill påtala att det också innebär också ett extra byte för resenärerna.

När Citybanan öppnar den 10 juni 2017 blir Odenplan Sveriges näst största tågstation, efter Stockholms centralstation. I och med detta får en del innerstadsbussar slutstation Odenplan i stället för Karlberg. Förvaltningen skulle önska kompletterande information om det har fastställts att det finns plats för dessa bussar vid Odenplan när de tidreglerar eller om det är planerat för att de ska åka någon annanstans i pauserna och uppehållen, eftersom Odenplans busshållplatslägen redan i dag är hårt utnyttjade.

Under en helg 2018 stannar pendeltågen vid Odenplan på grund av spårarbeten på Mälmarbanan och ska då ersättas med buss på sträckan mot Bålsta. Förvaltningen anser att staden behöver vara med och planera detta. Förvaltningen önskar mer information om det är så att omstigning planeras enbart till Odenplan eller om det finns möjlighet för en del ersättningstrafik att utgå från station City/Cityterminalen, Solna station eller Ulriksdals station.

Förvaltningen är också positiv till den tillgänglighetsanpassning som planeras på Nybroplan och vill påtala vikten av att staden behöver vara delaktig i arbetet med att hantera följderna av den trafikavstängning som projektet medför.

Inflyttning i den nya stadsdelen Hagastaden påbörjas under 2018. I väntan på att tunnelbanans gula linje ska öppna år 2024 vill förvaltningen ställa frågan om trafikförvaltningen utrett kollektivtrafikförsörjningen i Hagastaden så att den har tillräcklig kapacitet.

Förvaltningen ser mycket positivt på utökning av trafiken i Norra Djurgårdsstaden då medborgarenkäter som gjorts med de boende i området tydligt visat på behovet av detta.

Förvaltningen vill framföra att de föreslagna linjeomläggningarna, nedläggning av linje 59 och omlagda körvägar för linje 55 och 57 till exempel, verkar välmotiverade som de beskrivs här och vill påtala att inte heller stadsdelsförvaltningen vill att det åker runt tomma bussar i stan.

Förvaltningen ser positivt på en utökning av sjötrafiken som i sin tur avlastar gatunätet.

Stadsdelsförvaltningen önskar om möjligt att trafiken till Stora Skuggan återupptas, för att underlätta för förskolegrupper som vill göra dagsbesök på den 4H-gård som är belägen där.

Råd för funktionshinderfrågor vid trafiknämnden och Stockholms Stads Parkerings AB

Råd för funktionshinderfrågor vid trafiknämnden och Stockholms Stads Parkerings AB beslutade vid sitt sammanträde den 27 mars 2017 följande

Rådet beslutar att anföra följande avseende remissen om ändringar i SL-trafiken

2017/2018.

Trafiknämndens och Stockholms stads Parkerings ABs gemensamma råd för funktionshinderfrågor har tagit del av Trafikförvaltningens remiss inför trafikförändringar i SL-trafiken 2017/2018.

Rådet vill betona vikten av att ändringar inte får medföra försämrad tillgänglighet till kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättningar. Vi vill framför allt betona vikten av att inte skapa längre avstånd mellan hållplatser för busstrafiken, något som är av stor betydelse inte bara för personer med rörelsenedsättning utan även för

t ex synskadade och personer med vissa kognitiva funktionsnedsättningar.

Vi tycker oss tyvärr se tendenser till att lönsamheten för busstrafiken i vissa fall tillåts få större betydelse för planeringen än medborgarnas behov av lätt tillgängliga allmänna kommunikationsmedel.

2 Rådet beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Funktionshinderrådet Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd

Funktionshinderrådet Hägersten-Liljeholmen remissvar daterat den 30 mars 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Vi ställer oss positiva till den utökade trafiken på en rad idag hårt belastade linjer.

Linje 161

Vi tycker också att det är positivt att linje 161 förlängs till Liljeholmen. Detta är en lång och väldigt lokalt gående linje som många funktionshindrade har stor nytta av om den nu förlängs till Liljeholmen.

Linje 152

För funktionshindrade är det en klar nackdel att behöva byta transportmedel. Inte minst då man också har bagage att ta hänsyn till. Att ställa in trafiken lördag-söndag tycker vi är en klar försämring.

Servicebussarna är inte med i remissen

Många funktionshindrade har arbete och bor i de områden som servicebussarna betjänar. Dessa områden är ofta svårtillgängliga dvs. de är kuperade. Att trafiken då inte går i högtrafiktid är en klar begränsning. Det innebär behov av färdtjänst istället för att dessa personer skulle kunna nyttja reguljär kollektivtrafik.

Funktionshinderrådet Älvsjö stadsdelsnämnd

Funktionshinderrådet Älvsjö stadsdelsnämnd remissvar daterat den 21 mars 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Rådet har tagit del av ärendet och ställer sig i huvudsak positiv till förvaltningens yttrande men vill därutöver anföra följande.

Beträffande *pendeltågstrafiken* ser vi en del svagheter med det som beskrivs som snabbtågstrafik. Såvitt vi förstår kommer snabbtågen in mot Stockholm C att stanna vid de båda stationerna som ligger mellan Älvsjö station och Stockholm C. Detta tycker vi är utmärkt. Däremot är vi tveksamma till att Stuvsta inte tillhör de stationer som avses trafikeras med snabbtågen. Detta gäller framför allt trafik ut från centrala Stockholm mot Södertälje. Pendeltåg är såvitt vi kan förstå det i princip enda sättet

för merparten av de icke bilburna Älvsjöborna att ta sig till Stuvsta, om man inte vill gå eller cykla. Det kommer troligen alltså att bli en försämring när det gäller att snabbt kunna nå Stuvsta från stadsdelen Älvsjö. De faktiska effekterna av försämringen kan inte överblickas förrän den detaljerade turlistan gjorts och fördelningen mellan snabbtåg och vanliga tåg genomförts. Möjligen kan problemen begränsas.

Vi går därefter över till *busslinjerna* som berör stadsdelen Älvsjö. Det är ju i huvudsak sådana busslinjer som utgår från eller går förbi Älvsjö station eller i vissa avseenden Fruängens T-banestation och där områden som t ex Huddinge, Farsta, Skärholmen och Bredäng på olika sätt berörs.

Vi noterar att det finns en strävan att förstärka turtätheten på några viktiga linjer framför allt på morgonen från 7,5 minuters intervall till 6 minuters intervall. Så t ex sägs detta gälla linje 144, som utgör en pulsåder bl a inom Älvsjö mellan Fruängen C, Älvsjö C och Gullmarsplan samt buss 142 mellan Älvsjö station och Telefonplan. När det gäller buss 142 kan vi utan vidare acceptera det förslag som lagts. Vi noterar att något förslag inte lagts beträffande linje 141, Långsjö torg till Telefonplan, men att det är lika viktigt beträffande den linjen med motsvarande förbättringar som buss 142. För båda dessa linjer är en förtätning under lågtrafiktid angelägen.

När det gäller linje 144 vill vi först säga att vi anser att det står fel i det utsända underlaget, eller så har man uttryckt sig tvetydigt. Såvitt vi vet är frekvensen för linje 144 i högtrafik på morgonen i den del som huvudsakligen berör stadsdelen Älvsjö, nämligen sträckan Älvsjö station – Fruängen, inte 7,5 minuter utan omkring tio minuter. 7,5-minutersfrekvensen förefaller att enbart tillämpas på sträckningen Älvsjö station – Gullmarsplan. Detta förändrar dock inte våra slutsatser nedan.

Vi är principiellt tveksamma till om en förkortning av tidsintervallet utifrån nu tillämpade intervall är en bra lösning under högtrafik i ett sådant område som buss 144 huvudsakligen trafikerar. Det handlar ju om villaområden med relativt trånga gator som egentligen knappast

kan anses vara anpassade till de långa ledbussar man normalt använder. Med 6 minuters mellanrum i stället för 7,5 kommer det enligt vår bedömning att bli så att man i ännu högre grad än nu kör in varandras ”försprång” och därmed ytterligare bidrar till köer och trängsel. Redan nu gör dragspelseffekterna i trafiken att det inte alltför sällan kommer två bussar alldeles efter varandra och ibland kommer inga alls på mycket lång tid. Sådana situationer är mycket vanligt förekommande idag, särskilt vid snöväder och andra oväder. Passagerarkapaciteten med idag använd turlista under rusningstid räcker väl till med de ledbussar som används om tidtabellen hålls.

Däremot finns det ett starkt behov av att förkorta intervallen vid lågtrafik. Den senaste trafikförändringen som gjordes under föregående år innebär att buss 144 bara går en gång i halvtimmen. Detta är ett alltför långt intervall, i ett område där bussförarna har svårigheter att hålla ett enligt tidtabellen avsett tempo. Detta leder inte alltför sällan till stora förseningar och svårigheter för dem som åker under lågtrafiktid, bl a människor med funktionsnedsättningar, äldre människor och även yngre människor med t ex barnvagn, att komma i tid till sina engagemang. Det drabbar också skolorna som med hela klasser ofta väljer att åka buss vid lågtrafik.

Existerande turtäthet i kombination med nu använda ledbussar har, som vi säger ovan, enligt vår på erfarenhet grundade bedömning redan idag gott och väl den passagerarkapacitet som behövs för transporter till Fruängen, Älvsjö och Gullmarsplan, detta självfallet under förutsättning att man med kvalitativa åtgärder lyckas få de transportproducerande bussföretagen att hålla tidtabellen – något som inte borde vara en omöjlighet. Däremot är det en nödvändighet att under lågtrafiktid återigen införa tjugominuterstrafik, om man avser att begreppet tillgänglighet och funktionshinderanpassning ska ha en reell innebörd i samhällsplaneringen.

Man kan beskriva det som att effekten av den förändring av prioriteringarna, som

det senaste årets beslut och det kommande beslutet innebär, blir att *man förbättrar för den arbetande delen av befolkningen och de som behöver åka i rusningstid men försämrar för praktiskt taget alla andra, inklusive de människor som har funktionsnedsättningar*. Detta är enligt vår mening inte en acceptabel prioritering vad avser de grupper som inte tillhör den arbetande delen av befolkningen. Vi vill mot bakgrund av det ovan förda resonemanget förorda att man när det gäller de berörda linjerna i första hand satsar på att återställa rimlig service under lågtrafik, nämligen 20-minutersintervall.

Vi vill slutligen lägga till några synpunkter beträffande buss 161 mellan Bagarmossen och Gröndal via Älvsjö och passerar skolor i Älvsjö centrum och Telefonplan. Bussen går varje kvart fram till kl 0900, därefter var 20 minut, och efter 15 30 fram till kl 18 00 varje kvart. Enligt vår uppfattning vore det bra om bussen gick varje kvart hela dagen. Bussen går till Gröndal fram till ca 18 00, senare går den till Midsommarkransen. Förslaget som är lagt innebär att bussen ska gå vidare från Gröndal till Liljeholmen. Det anser vi vore bra.

På kvällen går bussen två gånger i timmen. Det skulle ge ökad trygghet om den kunde gå oftare på kvällen. Våra synpunkter i det här avseendet är naturligtvis baserade på att det byggs mycket i Älvsjöstaden, plus alla skolbarn som behöver busservice.

Slutligen vill vi tillägga att det hade varit mycket lättare att granska underlaget om man någonstans hade redovisat aktuella bussars passagerarkapacitet samt persontrafikens volymsbehov vid olika tider på dygnet. Nu blir den granskning vi kan göra snarast en kvalificerad gissning utifrån vad vi kan konstatera om vad som händer rent praktiskt dagligen i vår stadsdel.

Reservationer m.m.

Bromma stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande gjordes av Hanna Wistrand (L) enligt följande.

Vi vill framhålla att förvaltningen har besvarat ärendet på ett föredömligt sätt. Liberalerna i Bromma vill dock understryka vikten av att planera in kommunikation när man bygger nya stadsdelar och förtätar. Något som blir särskilt tydligt i Bromma som har en otroligt hög inflyttning och byggtakt.

Busslinjer och tillagda sträckor i befintliga busslinjer spelar avgörande roll för boende och val av transportmedel, särskilt i förorten med sämre kommunikation. I centrala Stockholm kan man lättare kapa busslinjer då alternativa transportmedel finns nära tillhands.

Vi anser att särskild hänsyn bör tas till områden med stor nybyggnation vad gäller kollektivtrafik. Tillfälliga lösningar behövs nu och i framtiden. Vi efterlyser en strategi för att genomföra dessa på ett effektivt sätt.

Strategi behövs även för när kollektivtrafik pausas för reparation och annat. Att ta bort ersättningstrafik för de boende uppe på Rundavägen är anmärkningsvärt. Då har man varken gjort en geografisk eller demografisk analys av området där det bor många äldre.

För övrigt anser vi att Tvärbanan till Brommaflygplats ska färdigställas till 2019 och att linbana inkluderas i SLs trafikslag.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande gjordes av en enig nämnd enligt följande.

Vi tycker att förvaltningen svar är i huvudsak bra. Vi vill dock betona vikten av att knyta ihop bostäder och arbetsplatser. Det vore därför bra om trafikförvaltningen inför stombusslinjer från Hässelby/Vällingby till Barkarby/Kista/Akalla.

Särskilt uttalande gjordes av Helen Jäderlund Eckardt (L) enligt följande.

Det är mycket viktigt att man säkerställer att hissar och rulltrappor fungerar så att alla människor har möjlighet att röra sig fritt i staden och länet. Idag är hissar och rulltrappor trasiga. Vi behöver även snarast en stombusslinje för att förbättra tvärförbindelserna.

Kungsholmens stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Maria Johansson m.fl. (L) enligt följande.

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 uppdragas 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 trafikeringstid. Vi förutsätter att den inte påverkas negativt och att turtäthet och trafikeringstid 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. Det 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 resenärarnyttor.

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.

Särskilt uttalande gjordes av 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) enligt följande.

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.

Norrmalms stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande gjordes av ordförande Marianne Berg Ekbohm (V), Ulla Sjöbergh (S) och Ylva M Larsson (MP) enligt följande.

En väl fungerande kollektivtrafik är en förutsättning för ett minskat bilberoende. Ett angeläget mål är att minska trafiken på Norrmalm och frigöra ytor i staden för trygg och trevlig utevistelse och därigenom få en bättre och hållbar miljö.

Angående tillgänglighet:

Tillgänglighet är viktigt vid hållplatser och skall finnas. Vi välkomnar att brister vid Nybroplan åtgärdas och vill uppmärksamma att tillgängligheten redan ingår i SL:s uppdrag att uppfylla.

Angående utglesad tidtabell sommartid:

Att innerstadsbussarna föreslås få en utglesad tidtabell sommartid är beklagligt då de är viktiga utflyktsbussar i vår stadsdel. Norrmalm har mycket trafik och få parker och goda miljöer för utevistelse och promenader och gemenskap. Norrmalm är också Stockholms centrala besöksplats både nationellt och internationellt där vi står för ett utvidgat och angeläget värdskap.

Djurgårdens ridskola som funnits sedan 1920-talets början nära Djurgårdsbrunn behöver stötta med en god bussförbindelse inte minst av jämställdhetsskäl då det är många flickor och kvinnor som arbetar och rider här. Ungdomar har som regel inte körkort och bilen är dyr. Att tvinga fram ett bilberoende och motverka att flickor rider då det saknas trygga transporter och hämma besöksnäringens utveckling i staden är inte hellre önskvärt inom kollektivtrafiken.

En utvecklad och stärkt båttrafik i vår stadsdel är välkommet. Norrmalm omfamnar Nybroplan, Blasieholmen och Skeppsholmen med Kastellholmen. I norr ligger Bellevue med Brunnsviken där rundtursbåtar knyter samman olika delar av stadens stränder och besöks- och handelsmiljöer. Här i öster ligger också universitetet och i väster Karolinska sjukhuset och så småningom en utbyggd Hagastad.

Fler båtturer från Nybroplan skulle vara mycket välkommet och en förstärkt pendelbåttrafik med tex Djurgårdsfärjan på stadens vatten.

Särskilt uttalande gjordes av Petra Gardos Ek (M) och Maria Karlman Noleryd (L) enligt följande.

Vi vill också framföra vår tidigare kända ståndpunkt att ingen busstrafik ska trafikera den del av Upplandsgatan som går utanför Gustav Vasa kyrka. Där vill vi som bekant anlägga en sammanhängande plats benämnd Piazza Odenplan.

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande gjordes av Kerstin Aggefors m. fl. (S), Martin Michel m.fl. (MP) och tjänstgörande ersättaren Leo Ahmed (V) enligt följande.

Vi vill understryka det förvaltningen skriver om behovet av förstärkning av busslinje 179 mellan Sollentuna och Vällingby. Det gäller även buss 514 som på eftermiddagarna ofta är fullsatt då den fungerar som skolbuss för elever från bl.a. Rinkeby som går i Spånga.

Vi vill också framhålla behovet av en ändrad linjesträckning av buss 540 så fort den nya bron mellan Rinkeby och Ursvik är färdigbyggd. Därmed kan återigen hållplatsen Rinkeby

Allé trafikeras vilket gör att bl.a. Järva Närsjukhus får bättre allmänna kommunikationer. Även de boende på Rinkebysvängen får åter nära till en busshållplats.

Spånga stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande gjordes av Sus Andersson m.fl. (MP) och Anna Jonazon m.fl.(S) och Rashid Mohammed (V) enligt följande.

Vi instämmer i förvaltningens synpunkter på remissen men vill därutöver även framhålla följande:

Goda kommunikationer med kollektivtrafik är viktiga av en rad skäl: minskad biltrafik ger positiva miljöeffekter, människor som inte har bil kan genom kollektivtrafiken ändå röra sig i staden. En god kollektivtrafik innebär också att vi kan öka framkomligheten på vägarna. Vi vill att stockholmarna erbjuds effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan.

Vi tycker att det vore olyckligt om kollektivtrafiken till och från Lunda försämras genom nedläggning på linje 546.

Vi ser ett behov av ökad turtäthet på buss 517, såväl i rusningstid som på sena kvällar. Bussen används av såväl anställda i Lunda företagsområde som av elever som går skolan i Lunda. I rusningstid är många bussar fulla. På kvällstid är visserligen inte efterfrågan lika stor, men eftersom turena är så sällsynta innebär det att de som jobbar kväll i området idag sannolikt hellre tar bil, om de kan.

Vi vill framhålla behovet av en servicelinje mellan Tensta och Bromsten, eftersom många äldre flyttat till Fristad i samband med nedläggningen av Tensta servicehus. Att det är enkelt att ta sig mellan stadsdelarna är viktigt såväl för de äldre som för anhöriga som vill komma på besök.

Även busstrafiken genom villaområdena i Bromsten, Sundby, Flysta och Solhem kan behöva ses över inte minst med anledning av det ökade antalet planerade hushåll.

Buss 117 skulle redan idag behöva en översyn av turtätheten och eventuellt också dragning/placering av hållplatser.

I och med att flera olika byggprojekt kring Spånga station påverkar möjligheten att parkera där behöver också busstrafiken öka för att svara upp mot transportbehov av såväl pendlare som personer som ska handla i centrum. Infartsparkeringen är blockerad på grund av MälARBanan, och andra parkeringar kommer att försvinna i samband med kommande bostadsbyggen.

Vi vill också framhålla att stora bostadsbyggnadsprojekt är på gång på båda sidor järnvägen, sydost om Spånga station. Det är viktigt att landstinget redan nu planerar för goda kommunikationer till dessa områden.

I samband med att Förbifarten färdigställs bör man också planera för busshållplats vid Hjulsta.

Idag är kollektivtrafikförbindelsen mellan Tensta/Hjulsta och handelsplatsen i Barkarby onödigt krånglig. En färd som tar under 10 minuter med bil tar 45 minuter med kollektivtrafiken. Vissa färdalternativ innebär en promenad på 2 kilometer, vilket inte är realistiskt om syftet är att handla. En direktförbindelse mellan stadsdelen och handelsplatsen vore därför på sin plats.

Till sist vill vi också framhålla ett stort behov av att i kommande samråd och planering se över placeringen och utformningen av busstationen vid Spånga station”.

Södermalms stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande gjordes av Anders Göransson m.fl. (S), Ludvig Hubendick (MP) och Mathias Leveborn (V) enligt följande.

Det är av stor vikt att Sjöstadsborna har direkta kommunikationer till Södermalm dels för att avlasta trycket på Gullmarsplan dels för att ge sjöstadsborna en mer effektiv resväg utan byten. Därför föreslår vi att buss 74 fortsätter från Sickla udde via Henriksdalshamnen till Slussen, istället för att fortsätta till Sickla Köp kvarter.

Buss 59 hotas av nedläggning i förslaget. På Vintertullen bor det sedan i höstas 600 personer, många av dem barn, vid Vintertullstorget bor även många äldre som är i behov av att buss 59 fortsätter som idag.

Djuna Jangmyr (FI) ställde sig med sitt *Ersättaryttrande bakom uttalandet*.
Ersättaryttrande gjordes av Fredrik Lindstål (C) enligt följande.

I förslaget som kommer från trafikförvaltningen inom Stockholms läns landsting hotas buss 59 av nedläggning. Vi i Centerpartiet tycker att man har skridit väl hastigt fram här, utan att en rimlig konsekvensanalys samt erforderlig resestatistik.

Resenärer som frekventerar linjen vittnar, i motsats till förslaget, om ett ökat resande på buss 59. Särskilt viktig har sträckningen varit för de nyanlända som bor i Vintertullen. Buss 59 har varit en självklar väg ut i en okänd stad man sakteliga lärt känna, hållplats för hållplats.

Vi önskar därför att man därför överväger en ny behovsanalys i närmare samråd med Södermalms stadsdelsnämnd och berörda resenärer.