

§ 14 Trafikförändringar i SL-trafiken svar på remiss från kommunstyrelsen

Stadsdelsnämndens beslut

Stadsdelsnämnden besvarar remissen med förvaltningens tjänsteutlåtande.

Ärendet

Stadsdelsförvaltningen hade redovisat ärendet i ett tjänsteutlåtande daterat den 12 mars 2018, dnr 1.5.3.-124-2018.

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

Busstrafiken till Lilla och Stora Essingen behöver utvecklas med tanke på kommande exploatering i dessa stadsdelar. Bussarna är redan idag överfulla när de lämnar Fridhemsplan respektive Stora Essingen. Hållplatslägena vid Primusgatan bör ses över och utvecklas. Trafikförvaltningen bör delta i den fortsatta planeringen av dessa stadsutvecklingsområden.

Särskilda uttalanden

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

Kollektivtrafiken är blodomloppet i Stockholmsregionen. Att den fungerar väl är en förutsättning för att stockholmarna ska komma till jobbet, skolan och andra aktiviteter. Kollektivtrafiken är också nödvändig för miljön, genom att den gör att biltrafiken kan hållas nere och ersättas av miljövänligare transporter.

Stockholm är mycket attraktivt både för människor och företag. Befolkningen i Stockholm ökar för varje år och det märks av trängseln på bussar, tunnelbana och pendeltåg. Den ökande befolkningen ställer krav på ökat bostadsbyggande, vilket den rödgröna majoriteten i stadshuset satsar kraftigt på. Befolkningsökningen ställer också krav på ökad kapacitet i kollektivtrafiken.

Den föreliggande remissen om trafikförändringar i SL-trafiken redovisar såväl utökningar, som reduceringar och omfördelningar av trafiken. Målen för trafiken är, enligt remissen, ett ökat kollektivt resande, smart kollektivtrafiksystem och en attraktiv region. Men sammantaget ökar trafiken endast marginellt. Att landstingets ekonomi är hårt ansträngd, som en följd av de skenande kostnaderna för Nya Karolinska sjukhuset, är väl känt. Detta ekonomiska haveri förhindrar de kraftfulla satsningar på kollektivtrafiken, som så väl skulle behövas.

För oss på Kungsholmen är tunnelbanan avgörande men det sker inga satsningar på ökad kapacitet på befintliga tunnelbanelinjer. Busstrafiken är också viktig, särskilt i de områden dit tunnelbanan inte når. Busslinje 1 utgör livsnerven för Stora och Lilla Essingen men linjen är kraftigt underdimensionerad i förhållande till behoven i rusningstid. Här behövs en omgående satsning på fler bussturer.

Maria Johansson m.fl. (L) lämnade följande uttalande:

Dialogen mellan Trafikförvaltningen och den politiska nivån i Stockholm och de andra kommunerna i länet måste förbättras. Även den form som den årliga remissrundan har kring förändringar i SL-trafiken måste förbättras, internt inom stan och gentemot SL. Synpunkter som togs upp av nämnden förra året har inte tagits med i det sammanfattande remissvar som Kommunstyrelsen angivet. Om inte Stockholm stad klarar av att lyfta fram de lokala önskemålen, bör remisserna istället skickas in direkt till Trafikförvaltningen. När det gäller själva remissen ger inte de förslag som presenteras en fullständig bild av konsekvenserna av förslagen, dels sker i regel relativt stora förändringar som inte tas upp i planeringen. Även

staden måste till större del planera för en stad där kollektivtrafiken är en väsentlig del och här måste dialogen förbättras så att de konsekvenserna blir förutsebara från politiskt håll.

Bland annat tog vi förra året upp vår oro för att den nya lösningen med linje 65 till Fredhäll, skulle innebära att linjen inte längre skulle trafikeras under hela trafikdygnet, vilket också blev fallet men som inte kommunicerades ut i remissen. Inte heller kommunicerades den kraftiga försämring som infördes på nattbuss 198 och som bara delvis har återställts. För en attraktiv nattrafik på de linjer som trafikerar tunnelbanenätet, krävs minst 30-minuterstrafik under hela nattrafiken. Nattlinje 198 har ett underlag som motiverar en sådan trafikering. För en attraktiv kollektivtrafik är det också av stor betydelse att återställa nattbusstrafiken till den 20-minuterstrafik som tidigare varit under nattrafikens mest belastade timmar.

Nedläggningen av färjetrafiken på linje 85 kan förvisso te sig förstäelig utifrån det begränsade resandet. Troligen har dock både en relativt dålig turtäthet och svårigheterna att hitta linjen till/från Södermalm bidragit. Den har heller ingen bra koppling till den spårbundna trafiken. Samtidigt växer staden längs vattnet. Vi ser det därför som angeläget att hitta nya lösningar för att kunna trafikera vattenvägarna även centralt inom Mälaren. Att låta linje 89 även trafikera Stora Essingen skulle vara ett sätt, men även en ringlinje som kopplar samman bostadsområdena på Lilla Essingen och det som nu planeras i Primusparken, samt Hornsberg, med spårtrafik och andra knutpunkter, skulle kunna vara ett attraktivt komplement till buss- och spårtrafik.

Med anledning av utbyggnaden med bostäder i Primusparken och att resandet därmed förväntas ökas, finns det skäl att se över busstrafiken i området. Linje 1 är redan idag en av de tyngsta linjerna i Stockholm på dess sträckning mellan Stora Essingen och Fridhemsplan. En linje från Stora Essingen till Södermalm skulle därmed vara ett intressant alternativ. Ett förslag skulle vara att förlänga linje 74 till Stora

Essingen. En sådan linje skulle som en bieffekt också koppla samman Södermalm med arbetsplatsområden på Essingeöarna och Tvärbanan mot Solna.