

PM Rotel VII (Dnr KS 2018/370)

Trafikförändringar i SL-trafiken 2018/2019

Remiss från Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i promemorian.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Daniel Helldén anför följande.

Ärendet

Remissen från trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting, innehåller en bruttolista med förslag på tänkbara förändringar i kollektivtrafiken inför en planerad tidtabellsomläggning i december 2018.

Buss, innerstaden: en ny linje planeras med sträckningen Ropsten-Stureplan-Hötorget-Cityterminalen med syftet att ge boende i Norra Djurgårdsstaden fler resmöjligheter.

Buss, söderort: här föreslås ett antal utökningar i trafiken på linjer mellan olika stadsdelscentra, såsom Telefonplan- Älvsjö, Skarpnäck-Skärholmen och Liljeholmen-Farsta.

Buss, västerort: här föreslås i huvudsak ändrade linjesträckningar i syfte att öka effektiviteten och punktligheten samt att täcka upp för efterfrågan från ny bebyggelse.

Pendeltåg: Inriktningen är att bibehålla och modifiera årets tidtabell, att behålla snabbtågen på Nynäsbanan och att utöka antalet avgångar på fyra stationer på Ostkustbanan med fokus på rusningstrafiken.

Lokalbanor: Linje 7 (Spårväg City) kommer att vara förlängd till sin nya centrala ändstation ”T-centralen”.

Sjötrafik: Linje 85 Riddarfjärden trafikeras fram till årsskiftet 2018/2019, därefter läggs den ner. Linje 89 Klara Mälarstrand – Tappström permanentas med året-runt trafik från hösten 2018.

Beredning

Ärendet har remitterats till Stadsledningskontoret, Exploateringsnämnden, Fastighetsnämnden, Miljö- och hälsoskyddsnämnden, Socialnämnden, Stadsbyggnadsnämnden, Trafiknämnden, Äldrenämnden, Bromma stadsdelsnämnd, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd, Farsta stadsdelsnämnd, Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd, Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd, Kungsholmens stadsdelsnämnd, Norrmalms stadsdelsnämnd, Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd,

Skarpnäcks stadsdelsnämnd, Skärholmens stadsdelsnämnd, Spånga-Tensta stadsdelsnämnd, Södermalms stadsdelsnämnd, Älvsjö stadsdelsnämnd, Östermalms stadsdelsnämnd, Stockholms Stadshus AB med underremiss till Stockholms Hamn AB och Kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor.

Exploateringsnämnden, Miljö- och hälsoskyddsnämnden och stadsbyggnadsnämnden har avstått från att inkomma med svar på remissen.

Trafiknämnden har svarat med ett kontorsyttrande från trafikkontoret.

Stockholms Stadshus AB:s styrelse avstår från att svara och hänvisar direkt till Stockholms Hamn AB:s svar.

Stadsledningskontoret menar att det är av stor vikt att kollektivtrafiken utvecklas i takt med stadens utbyggnad av bostäder och arbetsplatser. När mer plats och högre prioritet ges till busstrafiken behöver även utbudet öka. Stadsledningskontoret ställer sig därför generellt positivt till alla förslag till trafikförbättringar i form av ökad turtäthet och ökad kapacitet.

Fastighetsnämnden välkomnar alla förslag till trafikförbättringar i form av ökad turtäthet, ökad kapacitet, förlängda tidtabeller etcetera. SL har 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.

Socialnämnden påpekar att Stockholms stad har högt ställda mål för att garantera att alla som bor och verkar i Stockholm har full delaktighet i samhällslivet och nämnden vill då betona att trafikförändringar i SL-trafiken arbetas fram utifrån de mål staden har för att öka tillgängligheten i staden och delaktigheten i samhället för personer med funktionsnedsättning. Tillgängligheten till publika lokaler och bostäder i länet påverkas direkt av de trafikförändringar som genomförs och som kan innebära borttagande av linjer och hållplatser. I och med detta ser nämnden att det är av vikt att alltid beakta tillgängligheten när trafikförändringar planeras och utvärderas.

Trafikkontoret vill understryka vikten av att alla parter är överens om behovet av åtgärder, tidplan och finansiering innan trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting, godkänner förslaget och de föreslagna trafikförändringarna träder i kraft. Vidare efterfrågar kontoret konsekvensbeskrivningar, statistik eller liknande för att bättre kunna förstå vad effekterna av föreslagna förändringar blir.

Äldrenämnden understryker vikten av att stor hänsyn tas till äldres behov av kommunala färdmedel samt till dess funktionalitet. Tillgänglighet genom ramper, hissar och rulltrappor är viktigt samt att det finns tillräckligt med sittplatser och belysning vid hållplatserna. Detta behov gäller även vid tillfälliga förändringar av linjesträckningen.

Bromma stadsdelsnämnd framhåller 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 ser mycket positivt på att busslinjerna 134, 143 och 188 planeras att få utökad trafik under nästa trafikår. Nämnden välkomnar den utökade busstrafiken men gör, utifrån synpunkter från invånare, bedömningen att turtätheten kan behöva utökas ännu mer i Östberga än vad som är planerat.

Farsta stadsdelsnämnd ser positivt på föreslagna förändringar gällande sex busslinjer (och en nattbusslinje). Stadsdelsnämnden hoppas för stadsdelsområdets alla kollektivtrafikresenärers skull att samtliga föreslagna förändringar genomförs.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd menar att för att kunna möta behovet av en växande befolkning är det viktigt att trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting, redan nu arbetar för en ökad och förstärkt kapacitet inom kollektivtrafiken. Inom tunnelbanetrafiken är de röda linjerna redan idag högt belastade i rusningstrafik. Det är därför glädjande att de flesta förändringarna som berör stadsdelsområdet är förstärkningar kring busstrafiken.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd har i tidigare samråd påtalat behovet av ökad turtäthet på linje 541. Nämnden ser också dessa förslag till förändringar i kollektivtrafiken som nödvändiga: bättre turtäthet på linjen 541 Vällingby – Backlura – Barkarby – Jakobsberg, tätare turer med buss 119, direktbussar till större företagsområden som Ulvsunda och Kista, närtrafik även på helger.

Kungsholmens stadsdelsnämnd menar att busstrafiken till Lilla och Stora Essingen bör utvecklas och att det är viktigt att förbättra möjligheterna att kombinera resor med kollektivtrafik och cykel. Stadsdelsnämnden understryker vikten av att framkomligheten för funktionsnedsatta tas i beaktande när förflyttningar- eller ombyggnation av hållplatser sker, samt när tidtabeller uppdateras.

Norrmalms stadsdelsnämnd ställer frågan om trafikförvaltningen i väntan på att tunnelbanans gula linje ska öppna år 2024 utrett kollektivtrafikförsörjningen i Hagastaden så att den har tillräcklig kapacitet.

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd är positiv till den ändrade sträckningen av linje 546 som underlättar för resenärer mellan Viksjö, Barkarbystaden och Kista. Nämnden har inga synpunkter på att det under sommaren kan bli färre avgångar på linje 686. Nämnden vill framföra värdet av att det tidigt finns tillgång till kollektivtrafik i nya områden. I remissen nämns inte vilken/vilka busslinjer som planeras trafikera den nya bron mellan Rinkeby och Ursvik eller när den beräknas tas i drift.

Skarpnäcks stadsdelsnämnd har inget att erinra mot förslagen som innebär ökad turtäthet och har förståelse för att linjedragningar kan behöva ändras om trafikanterna är mycket få. När det gäller kollektivtrafiken i ett större perspektiv, och då främst utbyggnad, har nämnden fört fram behoven av bättre tvärförbindelser och att planeringen av Spårväg syds sträckning till Skarpnäck inleds i flera olika remissvar. Nämnden vill även påtala behovet av fler upp-/nedgångar till tunnelbanestationerna.

Skärholmens stadsdelsnämnd menar att utöver uppmaningen att trafikera till Sätra Ridskola efterfrågas en ökning av turtätheten för linje 135

Nämnden 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. Nämnden ser positivt på förslagen gällande linje 173 och har inga synpunkter gällande röd tunnelbanelinje.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd ställer sig positiv till de förslag som innebär en ökad turtäthet, ökad trafikeringstid eller effektiviserade linjesträckningar men är mindre positiv till indragna busshållplatser. Trafikförvaltningen planerar att dra in busshållplatsen Tensta från linjen 546. Stadsdelsnämnden framhåller vikten av att det blir en uppföljning från trafikförvaltningen på vad detta kommer att innebära på lång sikt utifrån ett jämställdhetsperspektiv.

Södermalms stadsdelsnämnd anser det positivt att beslut tagits om ett reviderat trafikförsörjningsprogram där långsiktig hållbarhet står i fokus. Det anges att linje 55 Tanto-Hjorthagen kan reduceras något i rusningstrafik om en ny linje 75 mellan

Ropsten och Cityterminalen införs. Stadsdelsnämnden förutsätter att det inte medför några försämringar för Södermalmsborna då detta är en strategiskt viktig och högfrekventerad busslinje

Älvsjö stadsdelsnämnd säger att det idag finns en snabb förbindelse från Älvsjö till Fruängen (stombusslinje 173), men därifrån tar det sedan orimligt lång tid till Skärholmen. En enkel och snabb tvärförbindelse mellan söderorts tyngdpunkter skulle kunna utgöra en stombusslinje som går rakaste vägen Skärholmen-Fruängen-Älvsjö-Högdalen-Farsta. Nämnden är mycket positiv till förslaget om ökad trafikering på linje 142 genom Solberga men utifrån dagens situation och kommande utveckling förmodas den föreslagna utökningen av trafiken som otillräcklig. Behovet av en närtrafiklinje i Älvsjö lyfts också fram.

Östermalms stadsdelsnämnd ser positivt på utökning av trafiken i Norra Djurgårdsstaden. Den föreslagna nya busslinjen 75 mellan Ropsten och Cityterminalen kommer ge boende i Norra Djurgårdsstaden fler resmöjligheter med goda ankningsmöjligheter till tunnelbana och pendeltåg.

Stockholms Hamn AB välkomnar att Stockholms läns landsting fortsätter att utveckla pendelbåtstrafiken i Stockholm och har inga synpunkter på förslagen i remissen. Det är dock mycket viktigt att det finns god anslutande trafik till pendelbåtshållplatserna för att pendelbåt ska bli ett attraktivt alternativ som en del av en längre resa. Här är det viktigt att SLL ser över möjligheterna att dra busslinjer närmare de nu aktuella båtshållplatserna.

Kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor menar att det finns oklarheter kring tillgängligheten till exempel vårdinrättningar och i vilken mån den påverkas av ändrade körsträckor och tidtabell och menar vidare att det hade behövts närmare och mer heltäckande analyser och redogörelser liksom hur alla ska kunna guidas genom förändringarna. Vidare menar rådet att synpunkter från kommunernas funktionshinderorganisationer hade behövt inhämtas redan vid beredningsstadiet för att få hjälp och inte som nu först när mycket av förändringarna redan presenterats.

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.

Sammantaget ser staden att den totala kapaciteten och turtätheten behöver öka i takt med att Stockholm växer. 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.

I arbetet med tidtabellsändringar är det angeläget att trafikförvaltningen på Stockholms läns landsting tar hänsyn till stadens implementering av nya hastighetsplaner.

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

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i promemorian.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Stockholm den 24 maj 2018

DANIEL HELLDÉN

Bilagor

1. Reservationer m.m
2. Remissen

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Remissammanställning

Ärendet

Remissen från trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting, innehåller en bruttolista med förslag på tänkbara förändringar i kollektivtrafiken inför en planerad tidtabellsomläggning i december 2018.

Buss, innerstaden: En ny linje planeras med sträckningen Ropsten-Stureplan-Hötorget-Cityterminalen med syftet att ge boende i Norra Djurgårdsstaden fler resmöjligheter.

Buss, söderort: I söderort föreslås ett antal utökningar i trafiken på linjer mellan olika stadsdelscentra, såsom Telefonplan-Älvsjö, Skarpnäck-Skärholmen och Liljeholmen-Farsta.

Buss, västerort: I västerort föreslås i huvudsak ändrade linjesträckningar i syfte att öka effektiviteten och punktligheten samt att täcka upp för efterfrågan från ny bebyggelse.

Pendeltåg: Inriktningen är att bibehålla och modifiera årets tidtabell, att behålla snabbtågen på Nynäsbanan och att utöka antalet avgångar på fyra stationer på Ostkustbanan med fokus på rusningstrafiken.

Lokalbanor: Linje 7 (Spårväg City) kommer att vara förlängd till sin nya centrala ändstation ”T-centralen”.

Sjötrafik: Linje 85 Riddarfjärden trafikeras fram till årsskiftet 2018/2019, därefter läggs den ner. Linje 89 Klara Mälarstrand – Tappström permanentas med året-runt trafik från hösten 2018.

Beredning

Ärendet har remitterats till Stadsledningskontoret, Exploateringsnämnden, Fastighetsnämnden, Miljö- och hälsoskyddsnämnden, Socialnämnden, Stadsbyggnadsnämnden, Trafiknämnden, Äldrenämnden, Bromma stadsdelsnämnd, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd, Farsta stadsdelsnämnd, Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd, Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd, Kungsholmens stadsdelsnämnd, Norrmalms stadsdelsnämnd, Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd, Skarpnäcks stadsdelsnämnd, Skärholmens stadsdelsnämnd, Spånga-Tensta stadsdelsnämnd, Södermalms stadsdelsnämnd, Älvsjö stadsdelsnämnd, Östermalms stadsdelsnämnd, Stockholms Stadshus AB med underremiss till Stockholms Hamn AB och KF:s Funktionshinderråd.

Exploateringsnämnden Miljö- och hälsoskyddsnämnden och Stadsbyggnadsnämnden har avstått från att inkomma med svar på remissen.

Trafiknämnden har svarat med ett kontorsyttrande från trafikkontoret.

Stockholms Stadshus AB:s styrelse avstår från att svara och hänvisar direkt till Stockholms Hamn AB:s svar.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 15 maj 2018 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholmsregionen växer snabbt. En bra och väl fungerande kollektivtrafik är en av grundförutsättningarna för att uppnå stadens Vision 2040 och de inriktningar som beskrivs i översiktsplanen. Det är av stor vikt att kollektivtrafiken utvecklas i takt med stadens utbyggnad av bostäder och arbetsplatser. För att tidigt identifiera de ökande behoven av kollektivtrafik är det därför viktigt att kollektivtrafikplaneringen kommer in i ett tidigt skede av stadsutvecklingsprocessen.

Tillväxten innebär att stadens gator och spår kommer att behöva transportera fler människor och mer gods på samma yta som i dag, utan försämrade 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. Stadsledningskontoret ställer sig därför generellt positiv till alla förslag till trafikförbättringar i form av ökad turtäthet och ökad kapacitet, men vill samtidigt understryka vikten av att alla parter är överens om behovet av åtgärder, tidplan och finansiering innan trafiknämnden i Stockholms läns landsting godkänner förslaget och de föreslagna trafikförändringarna träder i kraft.

Stadsledningskontoret saknar en redovisning av förslagets konsekvenser för måluppfyllnad av de långsiktiga målen, men utgår ifrån att trafiknämnden i Stockholms läns landsting säkerställer att de bidrar till en utveckling som leder till att de övergripande målen i trafikförsörjningsplanen uppnås. Stadsledningskontoret förutsätter vidare att förslagen är i samklang med den överenskomna handlingsplanen för stombussnätet 2017-2021. Det innebär bland annat att åtgärder för att uppnå bättre restidspålitlighet ska beaktas i arbetet med trafikförändringar.

I arbetet med tidtabellsändringar är det angeläget att trafiknämnden i Stockholms läns landsting tar hänsyn till stadens implementering av nya hastighetsplaner. Stadsledningskontoret vill också framhålla behovet av att kollektivtrafikoperatörerna utöver att arbeta med tidtabellsändringar även arbetar med andra åtgärder som höjer färdmedlets attraktivitet. Det handlar till exempel om komfort, hållplatsutformning, service, trängsel och biljettpreis i syfte att öka kundnöjdheten.

Fastighetsnämnden

Fastighetsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 17 april 2018 följande.

Fastighetsnämnden överlämnar kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen gällande trafikförändringar i SL-trafiken 2018–2019.

Fastighetskontorets tjänsteutlåtande daterat den 14 mars 2018 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 Sturehovs slott med anor från medeltiden och som ägs av fastighetsnämnden. Slottet har höga kulturhistoriska värden och bör tillgängliggöras även för resor utan bil. Idag ligger den närmsta busstationen (buss 708) 3 km från slottet. I det vidare arbetet är en busslinje fram till slottet av avgörande betydelse.

Socialnämnden

Socialnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 17 februari 2018 följande.

Socialförvaltningen hänvisar till detta tjänsteutlåtande som svar på motionen.

Socialförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 6 mars 2018 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholmsregionen växer snabbt och Förvaltningen anser att en bra och välfungerande kollektivtrafik är en av grundförutsättningarna för att uppnå stadens Vision 2040. Socialförvaltningen berörs, som en del av Stockholms stad, främst indirekt av de presenterade förslagen.

Med en växande befolkning har staden idag en kraftig utbyggnad av bostäder och arbetsplatser vilket ställer krav på kollektivtrafikens tillgänglighet.

Stockholm ska vara en stad som är tillgänglig för alla och det ställer krav på flera olika sätt, även på kollektivtrafiken. Förvaltningen vill bland annat hänvisa till det funktionshinderperspektiv som betonas i ”Ett Stockholm för alla - Program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning 2018-2023”. Stockholms stad har högt ställda mål för att garantera alla som bor och verkar i Stockholm har full delaktighet i samhällslivet och förvaltningen vill då betona att trafikförändringar i SL-trafiken arbetas fram utifrån de mål staden har för att öka tillgängligheten i staden och delaktigheten i samhället för personer med funktionsnedsättning. Det innebär att skapa lösningar som redan från början är tillgängliga för alla, att åtgärda befintliga brister i tillgänglighet, att använda individuella stöd och lösningar till de som behöver det samt att förhindra alla former av diskriminering av personer med funktionsnedsättning. Arbetet ska bidra till ökad jämställdhet.

Tillgängligheten till publika lokaler och bostäder i länet påverkas direkt av de trafikförändringar som genomförs och som kan innebära borttagande av linjer och hållplatser. I och med detta ser förvaltningen att det är av vikt att alltid beakta tillgängligheten när trafikförändringar planeras och utvärderas.

Förvaltningen anser att det är viktigt att förändringar i SL-trafiken svarar upp mot resenärernas preferenser på aggregerad nivå. Förvaltningen är positiv till trafikförbättringar i form av ökad turtäthet och trafikeringstider men anser att stadsdelarna bäst kan yttra sig i frågan då de har insyn i vilka linjer och tidpunkter som är mest beresta.

Förvaltningen står bakom den trafikförändringsprocess som omnämns och där trafikförvaltningen har en löpande dialog med kommunerna, vilket beskrivs ytterligare i kommundialogsprocessen. Utöver kommundialogerna finner förvaltningen även att den omvärldsbevakning, som genomförs inför bebyggelse till exempel kontakten med stadsledningskontoret, är av vikt för en god trafikplanering och därmed bör fortsätta. Det finns ett tydligt behov av en förstärkt och förbättrad kollektivtrafik och förvaltningen hoppas att föreslagna förändringar kommer att genomföras med en tydlig beaktning av tillgänglighet.

Trafikkontoret

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 16 april 2018 har i huvudsak följande lydelse.

Övergripande synpunkter

Stadens inriktning är att kollektivtrafikens attraktivitet och effektivitet ska öka, vilket ökar förutsättningarna för att mer av resandet sker med kollektivtrafik. 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 har låg beläggning, 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.

Trafikkontoret 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.

Det är viktigt att trafikförvaltningen och deras bussentreprenörer räknar in tid för stopp och fördröjning vid passager (övergångsställen, korsningar m.m.) på grund av att trafikanter ska passera gatan. Detta kan tyckas vara självklart, men trafikkontoret får ofta synpunkter från ovannämnda på att åtgärder vid passager gör att busstrafiken behöver hålla en låg hastighet vid passager och korsningar som gör att dess framkomlighet blir påverkad negativt. Staden förutsätter att busstrafiken håller en låg hastighet vid passager och följer hastighetsbegränsningar, detta kan därmed inte räknas som en fördröjning utan ska ingå vid planering av tidtabeller med mera.

Trafikkontoret efterfrågar konsekvensbeskrivningar, statistik eller liknande för att bättre kunna förstå vad effekterna av föreslagna förändringar blir.

Se bifogat yttrande från Rådet för funktionshinderfrågor för specifika synpunkter angående tillgänglighet.

Busstrafik i innerstaden

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

Angående föreslagen linje 75 önskar Trafikkontoret se en behovsanalys av den här typen av förstärkningstrafik på sträckan så att det går att bedöma konsekvenserna. Detta då föreslagen linjesträckning i stort går parallellt med röda linjens tunnelbanesträckning. Föreslagen linjesträckning för linje 75 sammanfaller till stora delar med linje 55 på halva sträckan och linje 1 på andra halvan. Att ett förstärkningsbehov kan finnas på linje 55 i och med befolkningsökning i Norra Djurgårdsstaden upplevs som rimligt. Om efterfrågan på linje 55 är stor föreslås som en alternativ lösning att en kortlinje av 55an trafikerar Ropsten – Stureplan med möjlig ändhållplats vid Humlegården utanför Kungliga biblioteket.

Trafikkontoret ser gärna att trafikförvaltningen visar om det råder kapacitetsproblem på linje 1 längs Kungsgatan. Linjesträckningen för linje 75 konkurrerar om utrymme med 1an på Kungsgatan som redan idag är hårt belastad och där hastigheten för stombussen idag är låg.

Busstrafik i söder- och västerort

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

genom åtgärdsvalsstudier, respektive en gemensam handlingsplan, och kontoret vill lyfta vikten av att de framkomlighetsförbättrande åtgärderna som bättre signalprioritering och mer eget utrymme på gatumark kompletteras av ett ökat trafikutbud.

Trafikkontoret ser positivt på att linje 134 övervägs få utökad turtäthet. Trafikkontoret har önskemål om att linjens tidtabell ses över för att underlätta byte med pendeltåg i Årstaberget.

Vad gäller den föreslagna förändringen av linje 135 på den del som planeras få dubbelriktad trafik som i dag trafikeras enkelriktat av linje 163 önskar trafikkontoret att dess konsekvenser studeras. Kontoret ser bland annat att nyanläggning av busshållplatser kommer att krävas.

Linje 163 föreslås få en förändrad rutt som kan komma att påverka flertalet resenärers resor negativt, varför kontoret önskar redovisning av dess konsekvenser.

Trafikkontoret önskar en konsekvensbeskrivning av föreslagen förändring för linjerna 135 och 161. Ett av alternativen innebär att förlänga 135 från Klubbacken till Liljeholmen, och då också ersätta 161 mellan Örnberg och Gröndal/Liljeholmen. Detta ser ut att innebära sämre tillgång än idag för de som bor på sträckan Örnberg-Gröndal varför en konsekvensbeskrivning efterfrågas.

Trafikkontoret anser att en minskad turtäthet på linjer med lågt resandeunderlag kan vara rimligt. Dock anser kontoret att hänsyn måste tas till stadsdelar eller delar av stadsdelar där alternativ saknas, alternativt är bristfälliga.

Äldrenämnden

Äldrenämnden beslutade vid sitt sammanträde den 17 april 2018 följande.

Äldrenämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remiss ”Trafikförändringar i SL-trafiken 2018-2019” och överlämnar det till kommunstyrelsen.

Äldreförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 5 mars 2018 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen har inte den lokalkännedom om alla de linjer som beskrivs i bruttolistan utan hänvisar till stadsdelsförvaltningarnas svar när det gäller linjesträckning, turtäthet samt trafikeringstid.

Förvaltningen vill däremot understryka vikten av att stor hänsyn tas till äldres behov av kommunala färdmedel samt till dess funktionalitet. Tillgänglighet genom ramper, hissar och rulltrappor är viktigt samt att det finns tillräckligt med sittplatser och belysning vid hållplatserna. Detta behov gäller även vid tillfälliga förändringar av linjesträckningen.

Äldreförvaltningen har i uppdrag att ta fram en plan för en äldrevänlig stad. Intentionen i det arbetet är att äldre ska kunna leva ett så självständigt liv som möjligt oavsett funktionsförmåga. För att uppnå detta krävs en god stadsplanering där även kommunikationer innefattas.

Bromma stadsdelsnämnd

Bromma stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 19 april 2018 följande.

Nämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Särskilt uttalande gjordes av Cecilia Obermüller m.fl. (MP) och Lillemor Samuelsson (V), *bilaga 1*.

Bromma stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 21 mars 2018 har i huvudsak följande lydelse.

En viktig faktor för att resenären skall välja att avstå bilen till förmån för kollektivtrafikmedel 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 särskilt hög grad för linje 117 Brommaplan-Flysta-Spånga station, som fungerar som knutpunkt till annan kollektivtrafik.

Boende och organisationer har länge framfört krav på utökad turtäthet på busslinje 127 Brommaplan-Blackebergs gård. Med tanke på all nybyggnation vid Blackebergs gård, längs busslinjen och den kommande nybyggnationen i Nockebyhov så bör linjesträckningen behållas samt ges utökad turtäthet. Ångbybadet och campingen, med stor brist på parkeringsplatser under sommarhalvåret, ställer krav på god kollektivtrafik.

Boende i Mariehäll har framfört önskemål om en utökad turtäthet för busstrafiken. Många föräldrar med barn på förskolor i andra delar av Bromma är beroende av en god kollektivtrafik. Dessutom behövs ökad säkerhet och bättre komfort vid busshållplatserna.

Den kraftigt ökande befolkningstillväxten i Beckomberga förutsätter en god kollektivtrafik. Förutom god busstillgänglighet och förbättrade tvärförbindelser vill förvaltningen framföra behovet av en spårvägsförbindelse på sträckan Sundbyberg-Beckomberga- Vällingby med eventuell fortsättning till Åkermyntan och Barkarby.

Många äldre är beroende av linje 124 Abrahamsberg-Alvik varför turtätheten behöver utökas.

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, även under vardagar, ska passera Räcksta kyrkogård.

Bättre kommunikationer till Kista och Akalla, gärna med direktbuss.

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

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 trafikinformation, toaletter, hissar, rulltrappor, 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 funktionsnedsatta att hinna stiga av och på vagnarna. SL bör utreda hur man ska komma tillrätta med problemet.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 19 april 2018 följande.

1. Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen till kommunstyrelsen, trafikroteln
2. Paragrafen justeras omedelbart

Särskilt uttalande gjordes av Ulf Walther m.fl. (S), Fotios Stathis m.fl. (MP), Lars Sterneby (V), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Gustav Johansson m.fl. (M), Urban Rybrink (L), *bilaga 1*.

Ersätтарыttrande gjordes av Lisa Palm (Fi), som instämde i det särskilda uttalandet från S, MP och V.

Ersätтарыttrande gjordes av Christina Peterson (C) Claes Karlsson (KD som instämde i det särskilda uttalandet från M och L.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 4 april 2018 har i huvudsak följande lydelse.

Samtliga av busslinjerna 134, 143 och 188 planeras att få utökad trafik under nästa trafikår vilket förvaltningen ser mycket positivt på. Störst nytta gör utökad trafik på linje 134 mellan Liljeholmen och Östbergahöjden eftersom Östberga är en fysiskt isolerad stadsdel med få tillfartsgator och beläget på en höjd. Östbergahöjden är planerad som en klassisk tunnelbanestadsdel men saknar spårbunden kollektivtrafiken. Förvaltningen erfar att detta bidrar till en otrygg trafiksituation i och omkring Östberga med mycket biltrafik och höga hastigheter samt en känsla av isolering. Förvaltningen välkomnar därför den utökade busstrafiken men gör, utifrån synpunkter från invånare, bedömningen att turtätheten kan behöva utökas ännu mer i Östberga än vad som är planerat.

Farsta stadsdelsnämnd

Farsta stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 12 april 2018 följande.

Stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen av förslag till trafikförändringar i SL-trafiken 2018–2019.

Farsta stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 19 mars 2018 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen beklagar liksom tidigare år att det är en kort remisstid. Det gör att vi inte hinner få in synpunkter av boende och verksamma som är de som använder kollektivtrafiken mest i stadsdelsområdet. Annonsering i lokalpressen om synpunkter från lokala kollektivtrafikresenärer har tidigare gett värdefull information.

I söderort gäller produktionsavtal vilket innebär att de trafikförändringar som kommer att genomföras börjar gälla i december 2018.

Föreslagna förändringar gäller sex busslinjer (och en nattbusslinje) och om turtätheten förbättras enligt förslaget så är det positivt. Två busslinjer, 165 och 167, passerar Fagersjö och linjerna 181 och 188 trafikerar Sköndal. Båda stadsdelarna är helt beroende av en fungerande busstrafik då andra kollektivtrafikslag saknas.

Det är oacceptabelt att busslinjerna 165 och 167 vid vinterväglag ibland inte stannar i Fagersjö. Detta inträffade under ett dygn i februari i år. Halkbekämpningen måste bli bättre från stadens sida, men det kan också vara en idé för SL att se över hållplatslägena i Fagersjö.

Flera av de förslag till förbättringar som föreslås presenterades även förra året men förverkligades inte. För linje 172 föreslogs 15-minuterstrafik på helgerna mellan klockan 17.00 och 19.00 och 60-minuterstrafik på nätterna på grund av arbetsplatser med verksamhet dygnet runt. Inget av detta infriades. Detsamma gäller förlängd 15-minuterstrafik på söndagar för linje 173.

Utökning av turtätheten på linje 188 i morgonrusningen och införande av 20-minuterstrafik på söndagar under vintertidtabellen realiserades inte heller. Sköndal har, liksom Fagersjö, ett stort behov av en förstärkt kollektivtrafik.

I förra årets remiss fanns förslag om att trafikera ”Lilla Sköndal” med linje 181. Sedan förra året har det flyttat in fler i området och expansionen fortsätter. Förvaltningen vill framhålla att det är viktigt att kollektivtrafiken i området kommer igång om inte alltför lång tid.

Inom stadsdelsområdet finns även ett behov av en utökad närtrafik för äldre och personer med olika funktionsnedsättningar.

Förvaltningen hoppas för stadsdelsområdets alla kollektivtrafikresenärer att samtliga föreslagna förändringar genomförs. Med en väl fungerande kollektivtrafik kommer också fler att välja att resa kollektivt, vilket är nödvändigt för att minska vår klimatpåverkan.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 19 april 2018 följande.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar till kommunstyrelsen och tillägger följande.

Vi anser att det är bra att förlänga buss 161 den sista biten från Trekanten till Liljeholmen och att förlänga buss 135 österut från Mälarhöjden till Örnberg (alternativ 1 enligt remissunderlaget). Tvärförbindelserna mellan Älvsjö och Axelsberg är fortsatt dåliga. Vi skulle gärna se att SL etablerar en bättre tvärförbindelse.

Ersättaryttrande gjordes av Hans Tjerström (C) och Lovisa-Teolinda Pettersson (KD), *bilaga 1*.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 20 mars 2018 har i huvudsak följande lydelse.

Hägersten-Liljeholmen är ett av Stockholms snabbast växande stadsdelsområden. Enligt befolkningsprognosen kommer antalet medborgare att växa från omkring 90 000 invånare år 2018 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 redan idag högt belastade i rusningstrafik. Det är därför glädjande att de flesta förändringarna som berör stadsdelsområdet är förstärkningar kring busstrafiken.

De föreslagna förändringarna för linje 161 innebär två olika alternativ, att linjesträckningen förlängs till Liljeholmen eller att den förkortas och ersätts på sträckan Örnberg – Gröndal av en förlängd linje 135. Linje 135 har en glesare turtäthet än 161, med avgångar var 30:e minut istället för var 15:e minut i rusningstrafik, som linje 161. Förvaltningen förordar därför alternativ 1 för linje 161, att utreda möjligheten att förlänga sträckningen till Liljeholmen.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 12 april 2018 följande.

Stadsdelsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.

Särskilt uttalande gjordes av Kadir Kasirga med flera (S), Ledamot Sarah Aziz (MP) och Mohibul Ezdani Khan (V) *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Bo Arkelsten med flera (M) och Helen Jäderlund Eckhardt (L), *bilaga 1*.

Ersätтарыttrande gjordes av Bertil Pelland (C) som instämde i det särskilda uttalandet från S, MP och V.

Ersätтарыttrande gjordes av Carina Franke (KD) som instämde i det särskilda uttalandet från S, MP och V.

Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 21 mars 2018 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen vill med anledning av ovanstående remissförslag särskilt påpeka följande:

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.

Förvaltningen har mottagit synpunkter vid boenddialoger 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.
- Önskemål om tätare turer med buss 119 som ständigt kör med överfulla bussar.
- Direktbussar till större företagsområden som Ulvsunda och Kista.
- Närtrafik även på helger.

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. Remissförslaget 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 ständigt frågor och synpunkter om närtrafiken från invånarna 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.

Förvaltningen föreslår att Trafikförvaltningen utreder möjligheten till ytterligare närtrafik i form av linjetrafik och/eller beställnings-trafik inom stadsdelsområdet samt att Trafikförvaltningen i sam-band med det arbetet inhämtar synpunkter från *Stadsdelsnämndens råd för funktionshinderfrågor* samt från *Pensionärsrådet*.

Kungsholmens stadsdelsnämnd

Kungsholmens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 24 april 2018 följande.

Stadsdelsnämnden besvarar remissen med förvaltningens tjänsteutlåtande.

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

Särskilt uttalande gjordes av Maria Johansson m.fl. (L), *bilaga 1*.

Kungsholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 12 mars 2018 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är positiv till att trafikförvaltningen visar vilka kollektivtrafikförändringar som kommer att genomföras under 2019.

Enligt förvaltningen behöver kollektivtrafiken utvecklas i takt med att Stockholm växer, både strukturellt med till exempel nya stadsdelar och demografiskt med en snabbt ökande befolkningens mängd. 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. Ur ett barnperspektiv är en väl fungerande kollektivtrafik med trygga och säkra anslutningar en viktig förutsättning för barns och ungas rörelsefrihet.

Enligt förvaltningen bör busstrafiken till Lilla och Stora Essingen 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. Förvaltningen anser att trafikförvaltningen bör delta i den fortsatta planeringen av dessa stadsutvecklingsområden.

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

Enligt förvaltningen är det viktigt att förbättra möjligheterna att kombinera resor med kollektivtrafik och cykel.

Till sommaren 2019 planeras arbeten på tunnelbanans gröna linje som kommer innebära att tågen på den gröna linjen inte trafikerar Fridhemsplan. Enligt förvaltningen är det angeläget att det blir så lite störningar som möjligt och att det erbjuds väl fungerade ersättningsbussar.

Avslutningsvis anser förvaltningen att det är angeläget att trafikförvaltningen kontinuerligt kommunicerar med allmänheten om de trafikförändringar som planeras.

Norrmalms stadsdelsnämnd

Norrmalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 19 april 2018 följande.

Remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande.

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

Norrmalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 12 mars 2018 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är positiv till att trafikförvaltningen visar vilka kollektivtrafikförändringar som kommer att genomföras under 2019.

Enligt förvaltningen behöver kollektivtrafiken utvecklas i takt med att Stockholm växer, både strukturellt med till exempel nya stadsdelen Hagastaden, och demografiskt med en snabbt ökande befolkning. 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.

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.

Den äldre befolkningen inom Norrmalms stadsdelsområde ökar. Enligt Stockholms stads förslag till strategi för äldrevänlig stad är möjligheten att ta sig fram samt tillgängliga och prisvärda allmänna kommunikationsmedel, en förutsättning för att äldre invånare ska kunna delta fullt ut i samhället. Förvaltning understryker vikten av att framkomligheten för funktionsnedsatta tas i beaktan när förflyttningar- eller ombyggnation av hållplatser sker, samt när tidtabeller uppdateras. Andra viktiga aspekter avseende tillgänglighet för funktionsnedsatta är bland annat tillgänglighet vid av- och påstigning, hållplatsernas utformning och placering samt transportmedlets tillgänglighet. Även ur ett barnperspektiv är en väl fungerande kollektivtrafik med trygga och säkra anslutningar en viktig förutsättning för barns och ungas rörelsefrihet.

Sedan ett par år tillbaka trafikerar inte Stora Skuggan med buss. Förvaltningen önskar om möjligt att trafiken dit återupptas för att underlätta för förskolegrupper som vill göra dagsbesök på den 4H-gård som är belägen där. I området finns även ett stort antal kolonilotter.

Enligt förvaltningen är det viktigt att förbättra möjligheterna att kombinera resor med kollektivtrafik och cykel.

Avslutningsvis anser förvaltningen att det är angeläget att trafikförvaltningen kontinuerligt kommunicerar med allmänheten om de trafikförändringar som planeras.

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 26 april 2018 följande.

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

Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 18 april 2018 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsdelsförvaltningen kommenterar endast de föreslagna trafikförändringar som berör Rinkeby-Kista stadsdelsområde.

Förvaltningen är positiv till den ändrade sträckningen av linje 546 som underlättar för resenärer mellan Viksjö, Barkarbystaden och Kista. Den föreslagna ändrade sträckningen för linje 567 är också bra, då den förbättrar för resande mellan Akalla och Jakobsberg samt Barkarbystaden genom ökad turtäthet och kortare restid. Vidare anser förvaltningen att den nya linjen 687X och ändringen av linje 687 ger fördelar för resande från Vallentuna till Kista, då även turtätheten föreslås öka.

Eftersom det finns andra resmöjligheter mellan Norrtälje och Kista, har förvaltningen inga synpunkter på att det under sommaren kan bli färre avgångar på linje 686.

Förvaltningen har tidigare påtalat vikten av att förstärka busslinje 179 mellan Sollentuna och Vällingby. Det ökade antalet skolelever på Engelska skolan, Kista International School och Järva grundskola har bidragit till en ökad belastning på linjen. Pågående och planerad nybyggnation i stadsdelsområdet väntas leda till ännu högre belastning. Enligt förvaltningens bedömning borde en direktlinje mellan Kista och Spånga station inrättas.

Förvaltningen vill framföra värdet av att det tidigt finns tillgång till kollektivtrafik i nya områden. I nuläget saknas bussförbindelser helt till det relativt nya området Kistahöjden. Boende där kan ha ca 1 km till närmaste busshållplats och 1,5 km till närmaste tunnelbanestation. Det vore önskvärt med en busshållplats på Lagtingsgatan, nära rondellen mot Torshamnsgatan, och att någon av de bussar som passerar i närheten till Kista, Husby eller Akalla skulle kunna stanna där. Förskolan på Kistahöjden har åtta avdelningar med plats för 144 barn. Närhet till en buss skulle underlätta både för dem som lämnar och hämtar barn och för personalen på förskolan.

I remissen nämns inte vilken/vilka busslinjer som planeras trafikera den nya bron mellan Rinkeby och Ursvik när den beräknas tas i drift. Eftersom bron är avsedd för gående, cyklister och kollektivtrafik, förutsätter förvaltningen att linje 540 mellan Tensta centrum och Universitet kommer att trafikera bron.

Slutligen vill förvaltningen framföra 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 12 april 2018 följande.

Stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Särskilt uttalande gjordes av Kristina Lutz (M) m.fl. och Jessica Sjönell (L) m.fl., bilaga 1.

Ersättaryttrande gjordes av Gunnar Caperius (C) och Jonathan Lindgren (KD), bilaga 1.

Skarpnäcks stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 12 mars 2018 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen kan konstatera att även denna gång är det små förändringar i kollektivtrafiken som träffar Skarpnäcks stadsdelsområde. Förvaltningen har inget att erinra mot förslagen som innebär ökad turtäthet och har förståelse för att linjedragningar kan behöva ändras om trafikanterna är mycket få.

När det gäller kollektivtrafiken i ett större perspektiv, och då främst utbyggnad, har förvaltningen fört fram behoven av bättre tvärförbindelser och att planeringen av Spårväg syds sträckning till Skarpnäck inleds i flera olika remissvar. Tunnelbanan är redan i dag hårt belastad under morgon och kväll med trängsel som följd. Cirka 7000 nya bostäder planeras inom stadsdelsområdet, vilket medför ytterligare trafikanter och att kollektivtrafiken behöver förstärkas. Utbyggnaden av tunnelbanan är välkommen, men även andra alternativ behövs, t.ex. utökad möjlighet till tvärförbindelser genom nya busslinjer och Spårväg syd.

Förvaltningen vill även påtala behovet av fler upp/nedgångar till tunnelbanestationerna. Det gäller främst stationen i Skarpnäck, men även i Kärrtorp och Björkhagen.

Skärholmens stadsdelsnämnd

Skärholmens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 10 april 2018 följande.

Skärholmens stadsdelsnämnd beslutar att godkänna förvaltningens svar på remissen med tillägget att busslinje 135 bör gå oftare och till kl. 22 på kvällen alla dagar.

Skärholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 12 mars 2018 har i huvudsak följande lydelse.

Utöver uppmaningen att trafikera till Sätra Ridskola efterfrågar förvaltningen en ökning av turtätheten för linje 135, särskilt om Trafikförvaltningens förslag genomförs och linje 163 inte trafikerar sträckan **Bredäng - Sätra industri**.

En förlängning av 135:an från Klubbacken till Liljeholmen kommer att innebära fler resenärer, det är redan många resande mellan **Skärholmen - Bredäng**. Om linjen även får en ändrad linjesträckning till Sätra industri på vardagar och i högtrafik kommer restiden att öka.

Förvaltningen vill återigen påpeka att behovet av bussförbindelse till Sätrastrandsbadet vid slutet av Alsätravägen 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 ser positivt på förslagen gällande linje 173 och har inga synpunkter gällande röd tunnelbanelinje.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 26 april 2018 följande.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

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

Spånga-Tensta stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 20 mars 2018 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen ställer sig positivt till de förslag som innebär en ökad turtäthet, ökad trafikeringstid eller effektiviserade linjesträckningar. En attraktiv, effektiv kollektivtrafik med hög framkomlighet bidrar till att fler väljer att resa med kollektivtrafiken.

Vid tillfälliga avstängningar av pendeltågstrafiken är det viktigt att tillgänglighet tillgodoses. Detta genom att till exempel ersättningsbussar är tillgängliga för personer med funktionsvariation samt god tillgång till väntplatser. Skyltning vid Spånga station måste vara tydlig och information om tillfälliga avstängningar ska göras i god tid för resenärers planering av resväg. Närtrafiken från och till Spånga station behöver säkerhetsställas att det kommer fungera under avstängningen. Det är av vikt att närtrafik till och från Spånga station fungerar under avstängning.

Förvaltningen ställer sig mindre positivt med indragna busshållplatser. Trafikförvaltningen planerar att dra in busshållplatsen Tensta från linjen 546. Detta på grund av att den har lågt antal resande från Tensta. Förvaltningen vill framhålla vikten av på att det blir en uppföljning från trafikförvaltningen på vad detta kommer att innebära på lång sikt utifrån ett jämställdhetsperspektiv. Detta för att se om, och så fall hur, det kommer att påverka kvinnors och mäns resvanor.

Södermalms stadsdelsnämnd

Södermalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 19 april 2018 följande.

Stadsdelsnämnden överlämnar stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Södermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 26 mars 2018 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen tycker att det är positivt att beslut tagits om ett reviderat trafikförsörjningsprogram där långsiktig hållbarhet står i fokus. Det är också tillfredställande att de övergripande målen för trafikförsörjningsprogrammet handlar om att planera transportsystemet så att kollektivt resande främjas framför privatbilism, att utveckla smarta kollektivtrafiksystem som hushållar med resurser och att kollektivtrafiken ska bidra till ökad jämlikhet och jämställdhet.

I remissen anges att linje 55 Tanto-Hjorthagen kan reduceras något i rusningstrafik om en ny linje 75 mellan Ropsten och Cityterminalen införs. I remissen framgår inga närmare detaljer om hur linje 55 kan påverkas. Förvaltningen förutsätter att det inte medför några försämringar för Södermalmsborna då detta är en strategiskt viktig och högfrekventerad busslinje.

Vidare vill förvaltningen, som tidigare gjorts, framhålla att det är angeläget att kontinuerligt arbeta för att utveckla användningen av stadens centrala vattenrum för persontransporter. Det ligger väl i linje med en satsning på hållbart resande och ger transporter med ett rekreativt mervärde.

Älvsjö stadsdelsnämnd

Älvsjö stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 19 april 2018 följande.

1. Stadsdelsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och lämnar det som svar på kommunstyrelsens remiss.
2. Stadsdelsnämnden anför följande.

Det är mycket positivt att turtätheten nu ökar på linje 142 genom Solberga. Det kommer byggas fler bostäder i området och Solberga får inom de närmaste åren många nya kollektivtrafikresenärer. Eftersom bussarna redan idag är överfulla och får lämna väntande passagerare kvar på busshållplatsen, tror vi att turtätheten behöver öka ännu mer och rekommenderar SL att planera för detta inför nästa justering i tidtabellerna.

Vi är glada över turtätheten ökade något på linje 144 vid senaste översynen. Dock kvarstår problemet att det är långa väntetider redan vid tidig kväll och vi vill understryka att för många som bor i Älvsjö och Långsjö 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. Precis som förvaltningen skriver behöver trafiken hålla 20-minuters trafik även på kvällar, något som kan lösas genom att samtliga turer på linje 144 går hela vägen till Fruängen (och inte enbart till Älvsjö station).

Älvsjö stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 28 mars 2018 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 bättre tvärförbindelser i söderort och högre turtäthet på bussarna.

En viktig fråga för att skapa en attraktiv kollektivtrafik är att det finns snabba tvärförbindelser. Större centrum och knutpunkter i söderort är Skärholmen, Fruängen, Liljeholmen, Älvsjö, Högdalen och Farsta. Det är av stor betydelse för kollektivresandet i söderort att det finns snabba bussförbindelser mellan dessa tyngdpunkter.

Idag finns en snabb förbindelse från Älvsjö till Fruängen (stombusslinje 173), men därifrån tar det sedan orimligt lång tid till Skärholmen. Mellan Älvsjö och Högdalen finns endast en buss i högrafik, och den går inte raka vägen. En enkel och snabb tvärförbindelse mellan söderorts tyngdpunkter skulle kunna utgöra en stombusslinje som går rakaste vägen Skärholmen-Fruängen-Älvsjö-Högdalen-Farsta. Därutöver är det mycket viktigt att de närliggande stora knutpunkterna Älvsjö och Liljeholmen får en direktförbindelse även utanför rusningstid.

Förvaltningen är mycket positiv till förslaget om ökad trafikering på linje 142 genom Solberga. 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. Trots en viss ökning av trafikeringen de senaste åren, kvarstår problemen med stor trängsel vissa tider. Förtätningen av Solberga fortsätter med inflyttning i 350 nya lägenheter under 2018 till 2019. I området bor dessutom många äldre och småbarnsfamiljer, vilket medför extra trängsel med många rullatorer och barnvagnar. Ett starkt önskemål är också att förlänga linje 142 till Liljeholmen, för att slippa byte vid Telefonplan, som inte är målpunkten för de flesta resenärerna. Det skulle också utgöra en bra tvärförbindelse mellan Älvsjö och Liljeholmen. Förslaget att förlänga linje 161 till Liljeholmen skulle inte innebära en snabb tvärförbindelse, eftersom linjen skulle gå via Gröndal.

Linje 144 är viktig för en stor del av de boende i Långsjö och Herrängen. Förvaltningen vill lyfta fram behovet av tätare trafik mitt på dagen då många äldre och funktionshindrade reser. Trafiken har glesats ut till 30-minuterstrafik mitt på dagen och den skulle behöva återställas till 20-minuterstrafik. Även på kvällarna går 144 med halvtimmesstrafik och många resenärer upplever det som otryggt att behöva stå och vänta länge vid Älvsjö station.

Linje 165 går genom Liseberg och Örby slott. I rusningstid på morgonen är trängseln stor mot Liljeholmen och det skulle behövas extra turer. Många skolbarn pendlar från området och under 2017 var det inflyttning i 137 nya seniorlägenheter i Liseberg. På kvällarna är det halvtimmesstrafik på linjen och de som kan väljer då istället bil.

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 19 april 2018 följande.

1. Stadsdelsnämnden godkänner i huvudsak förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Stadsdelsnämnden anför därutöver att remissen besvaras enligt 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 ånyo påpeka att Ropstens tunnelbanestation, uppgång Hjorthagen, har 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 promenader 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 Ropsten stationen 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 återigen 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 fortsatt stora inflyttningen till Norra Djurgårdsstaden. Även nattrafik 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 rekreativt område i Nationalstadsparken som bör lyftas fram och möjligheterna att ta sig dit bör möjliggöras. Dessutom finns en 4 H gård i området som nu står utan närliggande kommunikation vilket 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 anledningen bör det undersökas om det är möjligt att återupprätta hållplatserna i Ekhagen.

Östermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 20 mars 2018 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är positiv till att trafikförvaltningen, genom remissen, visar vilka kollektivtrafikförändringar som kommer att genomföras under 2019. 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. Ur ett barnperspektiv är en väl fungerande kollektivtrafik med trygga och säkra anslutningar en viktig förutsättning för barns och ungas rörelsefrihet.

Enligt förvaltningen behöver kollektivtrafiken utvecklas i takt med att Stockholm växer, både strukturellt med i takt med bland annat stadsutvecklingen i Norra Djurgårdsstaden, och demografiskt med en snabbt ökande befolkning. 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. Den föreslagna nya busslinjen 75 mellan Ropsten och Cityterminalen kommer ge boende i Norra Djurgårdsstaden fler resmöjligheter med goda anknätningsmöjligheter till tunnelbana och pendeltåg.

Förvaltningen anser att det är olyckligt att omläggningen av busslinje 1 under 2017/2018, och de indragna busshållplatser detta inneburit, har drabbat funktionsnedsatta och äldre som är boende i området. Östermalms stadsdelsnämnd lämnade därför in en skrivelse i december 2017 till ansvariga parter, trafikkontoret Stockholms stad, Keolis och Stockholms läns landsting, och föreslog att en temporär servicelinje som trafikerar Värtavägen och Kampementsbacken dagtid ska inrättas (se bilaga *Behov av skyndsam lösning med anledning av indragen busstrafik på Värtavägen dnr 2017-826-1.1*). Ett möte mellan parterna har också ägt rum på initiativ av Stadsdelsnämnden. Till följd av detta kommer trafikförvaltningen att införa en temporär lösning i vår, troligtvis i form av en minibuss eller liknande som ska trafikera den aktuella sträckan.

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

Avslutningsvis anser förvaltningen att det är angeläget att trafikförvaltningen kontinuerligt kommunicerar med allmänheten om de trafikförändringar som planeras.

Stockholms Hamn AB

Stockholms Hamns AB:s yttrande daterat den 26 mars 2018 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholms Hamnar välkomnar att Stockholms läns landsting (SLL) fortsätter att utveckla pendelbåtstrafiken i Stockholm och har inga synpunkter på förslagen i remissen.

Det är dock mycket viktigt att det finns god anslutande trafik till pendelbåtshållplatserna för att pendelbåt ska bli ett attraktivt alternativ som en del av en längre resa. Här är det viktigt att SLL ser över möjligheterna att dra busslinjer närmare de nu aktuella båtshållplatserna. Ett sådant exempel är båtplatsen i Frihamnen som ligger längst ut på Frihamnspiren, 900 m från närmsta busshållplats. Här vore det önskvärt att buss 1 eller buss 76 kunde åka ut på piren till pendelbåtshållplatsen.

I Värtahamnen har passagerarna en stor utmaning då det är en bra bit att gå till närmsta busshållplats. Värtahamnen och området runtomkring är en del i den nya stadsdelen Norra Djurgårdsstaden som är ett område i stor förändring. Fram tills att området är färdigt måste dock tillgängligheten säkras, både för passagerare och för de som arbetar i området. Det vore därför önskvärt att hållplatsen för buss 76 kan gå närmare Värtaterminalen med en hållplats placerad närmare terminalbyggnaden.

Kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor

Kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågors yttrande daterat den 14 maj 2018 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikförvaltningen i Stockholms län har remitterat sitt förslag på bruttolista kring trafikförändringar för SL-trafiken 2018-2019 till Stockholms stad. Staden har i sin tur remitterat ärendet vidare till bland annat KS råd för funktionshinderfrågor.

I det remitterade förslaget skriver man bland annat om "Hållbar utveckling" och dess tre ben - social hållbarhet, miljömässig hållbarhet och ekonomisk hållbarhet. Men sedan saknas helt en vidare definition kring vad som avses med social hållbarhet är när det gäller kollektivtrafik. Något som behövs för bättre tydlighet, transparens och uppföljning.

Vidare finns oklarheter kring tillgängligheten till tex vårdinrättningar? I vilken mån påverkas den av ändrade körsträckor och tidtabell? Här hade behövts närmare och mer heltäckande analyser och redogörelser liksom hur alla ska kunna guidas genom

förändringarna? Rådet kan dock i sammanhanget konstatera att det är välkommet att linje 838 föreslås förlängas till Handens närsjukhus samt att linje 576 föreslås få en anpassning till Löwenströmska sjukhusets öppettider.

Rådet kan konstatera att tidigare förändringar av kollektivtrafiken skapat problem för personer med olika typer av funktionsnedsättningar. Det är rådets erfarenhet att det gjorts en ofullständig analys av befolkningsunderlag, demografisk struktur och faktiskt behov av transport. Delar av staden / regionen har fått viktiga linjer indragna, förändrade eller utglesade (till exempel färre hållplatser eller minskad turtäthet). Rådet menar att man måste göra tydliga behovs- och konsekvensanalyser vid ändringar av kollektivtrafiknätet. Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla medborgare som så behöver, och utbudet skall motsvara efterfrågan.

Vidare menar rådet att synpunkter från kommunernas funktionshinderorganisationer hade behövt inhämtas redan vid beredningsstadiet för att få hjälp och inte som nu först när mycket av förändringarna redan presenterats. Onödiga överraskningar skulle därmed kunna undvikas. Samverkan mellan Stockholms stad och landstinget/SL skulle när det kommer till trafikfrågor kopplade till funktionshinder med fördel kunna stärkas ordentligt.

Reservationer m.m.

Bromma stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande gjordes av Cecilia Obermüller m.fl. (MP) och Lillemor Samuelsson (V) enligt följande.

Miljöpartiet och Vänsterpartiet instämmer i förvaltningens synpunkter och förslag och vill härutöver anföra följande.

Bromma växer som aldrig förr och det ger oss en unik möjlighet att bygga en mer hållbar stad. Vi anser att en fungerande kollektivtrafik är en förutsättning för den växande staden. Människor måste ha en realistisk möjlighet att välja kollektivt resande framför bilen. Många av Brommas invånare är oroliga för att utbyggnaden av kollektivtrafiken är otillräcklig och att bilköerna kommer att öka. Vi delar denna oro och vill se en tydligare satsning på kollektivtrafiken i Bromma. Bromma stadsdelsnämnd har vid flera tillfällen tidigare lyft behovet av spårbunden trafik till Ekerö, särskilt med tanke på trafiksituationen vid Brommaplan. Vi har tyvärr inte sett att någon sådan planering kommit igång och eftersom utbyggnad av spårtrafik tar lång tid anser vi att landstinget behöver starta planeringen snarast. Vi vill se ytterligare utbyggnad av den spårburna trafiken och önskar en vidare dialog med landstinget om detta. Bromma stadsdelsnämnd har ett planeringsråd och anser att vidare planering bör göras i samråd med planeringsrådet.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande gjordes av Ulf Walther m.fl. (S), Fotios Stathis m.fl. (MP), Lars Sterneby (V), enligt följande.

Närtrafiken är uppskattad av de äldre

Till en början noterar vi att SL nu bl.a. kommer satsa på ökad trafik till Östberga vilket vi gläder oss åt. Det kan vara bra att inför kommande års trafikplanering, utreda om utökningen blev tillräcklig eller om ytterligare satsningar behövs.

I vår kontakt med seniorerna i stadsdelen framkommer ofta att närtrafiken är uppskattad. Äldre har ett större behov av anpassade kommunala färdmedel. Vi tror att en bredare översyn av närtrafiken behöver göras och identifiera områden som närtrafiken i dag inte når men som behöver få en service av den. Vi hoppas även detta är något som SL inför kommande års trafikplanering kan se över.

Särskilt uttalande gjordes av Gustav Johansson m.fl. (M), Urban Rybrink (L) enligt följande.

Det är mycket positivt att det Alliansstyrda landstinget nu väljer att utöka trafiken på flertalet linjer i vårt stadsdelsområde. Inte minst gäller detta för 134, som för många boende i Östberga är den enda relevanta möjligheten till kollektivt resande.

Som förvaltningen skriver i sitt svar är Östberga planerat på ett sådant sätt att det blir ett isolerat område utan naturliga genomfarter. Detta i kombination med den otrygghet många i området upplever gör ökad turtäthet mycket välkommet.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd

Ersättaryttrande gjordes av Hans Tjerström (C) och Lovisa-Teolinda Pettersson (KD), enligt följande.

Hans Tjerström (C) och Lovisa-Teolinda Pettersson (KD) instämde med sitt ersättaryttrande i nämndens beslut.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande gjordes av Kadir Kasirga med flera (S), Ledamot Sarah Aziz (MP) och Mohibul Ezdani Khan (V) enligt följande.

Precis som förvaltningen beskriver har 541 år redan högt belastad idag. Busslinjen är en viktig tvärförbindelse mellan Jakobsberg och Vällingby där många färdas dagligen till både arbete och skola.

Vi instämmer också med Pensionärsrådet när det gäller kravet att närtrafikbussen trafikerar hela stadsdelen samt att den trafikeras även under helger. Landstingen bör istället öka turtätheten och särskilt se över kapaciteten under rusningstid för att öka attraktiviteten och möjliggöra att fler reser med kollektivtrafiken.

Särskilt uttalande gjordes av Bo Arkelsten med flera (M) och Helen Jäderlund Eckardt (L) enligt följande.

Instämmer i (S+MP+V):s särskilda uttalande.

Kungsholmens stadsdelsnämnd

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

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.

Särskilt uttalande gjordes av Maria Johansson m.fl. (L) enligt följande.

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. Nattnlinje 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 förståelig 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.

Norrmalms stadsdelsnämnd

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

Odenplan är ett torg och en bytespunkt för kollektivtrafikresenärer, vilka ökat markant sedan Citybanans öppnade. Stadsdelsnämnden anser att det är nödvändigt att se över busstrafikens hållplatser och uppställningsplatser för att Odenplan ska kunna vara en trafiksäker, trygg och välkomnande plats. Det är, enligt stadsdelsnämndens uppfattning, inte värdigt att Gustav Vasa kyrka kringgärdas av bussar, hållplatser och uppställningsplatser. Genom att stänga av trafiken på del av Upplandsgatan, mellan Gustav Vasa kyrka och Odenplan, skapas ett sammanhängande och öppet torg där Gustav Vasa kyrka får en central placering..

Skarpnäcks stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande gjordes av Kristina Lutz m.fl. (M) och Jessica Sjönell m.fl. (L) enligt följande.

Förvaltningen tar i sitt svar upp att man vill se över behovet av ytterligare uppgångar vid tunnelbanestationerna Skarpnäck, Kärrtorp och Björkhagen. Alliansen vill göra en tydlig satsning på att utöka antalet entréer till tunnelbanan på befintliga stationer längs linje 17 och se över vilka stationer längs linje 17 som bör ha minst två entréer. Alliansen vill även att en översyn görs för ökad tillgänglighet till tunnelbanan i samband med att nya områden byggs i stadsdelen och att dessa nya områden exempelvis ska kunna förbindas med exempelvis rullband för att öka tunnelbanans tillgänglighet, likt Hjorthagen. Vi vill även understryka behovet av att underhåll och skyndsamma reparationer av rulltrapporna, särskilt i stationer som ligger djupt. Både i Bagarmossen och Skarpnäck har detta varit ett återkommande problem med flera och långa avstängningar.

När det gäller tunnelbaneuppgångarna vill vi aktivt arbeta för ökad säkerhet och trygghet, till exempel genom god belysning och öppna ytor. Vi välkomnar den satsning på ökad trygghet i tunnelbanan som Alliansen i Landstinget presenterat

Ersättaryttrande gjordes av Gunnar Caperius (C) och Jonathan Lindgren (KD) enligt följande.

Gunnar Caperius (C) och Jonathan Lindgren (KD) anmäler att om de hade haft rösträtt hade de anslutit sig till Moderaternas och Liberalernas särskilda uttalande.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande gjordes av Sus Andersson m.fl. (MP), 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.

Det är positivt om restiden mellan Tensta och Jakobsberg kan minska. Men vi tycker att det vore olyckligt om kollektivtrafiken till och från Lunda försämras genom nedläggning av linje 546.

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. Det kan förslagsvis ske genom att se över dragningen av någon nuvarande busslinje.

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 turerna är så sällsynta innebär det att de som jobbar kväll i området idag sannolikt hellre tar bil, om de kan.

Möjligheten att ta sig till och från Spånga kyrka och Sörgården behöver också förbättras – såväl för personer som vill besöka kyrka och begravningsplats, som för boende. Exempelvis skulle buss 514 kunna stanna oftare vid Spånga kyrka.

Vi vill framhålla behovet av en servicelinje mellan Tensta och Bromsten, eftersom många äldre flyttat till Fristad i samband med nedläggningen av Tensta servicehus. Kommunikation mellan Fristad och Spånga är viktig eftersom vårdcentral finns i Spånga. 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.

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.