

Utlåtande 2017:89 RVII (Dnr 106-926/2015)

Stombusslinje till Norra Djurgårdsstaden

Motion (2015:40) av Karin Ernlund och Christina Linderholm
(båda C)

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.
Motion (2015:40) av Karin Ernlund och Christina Linderholm (båda C) om
”Stombusslinje till Norra Djurgårdsstaden” anses besvarad med hänvisning
till vad som sägs i utlåtandet.

Föredragande borgarrådet Daniel Helldén anför följande.

Ärendet

Karin Ernlund och Christina Linderholm (båda C) föreslår i en motion att kommunfullmäktige tar initiativ till en stombusslinje från Djurgårdsbron till Ropsten via Norra Djurgårdsstaden och att det inleds förhandlingar med Stockholms läns landsting för att utarbeta bästa linjestreckning.

Bakgrunden till förslaget är att den planerade utbyggnaden av Spårväg City på sträckan Djurgårdsbron-Ropsten är försenad. Motionärerna anser att trafiken på den sträckan måste ersättas med annan kollektivtrafik under tiden. Att kollektivtrafik finns på plats när de första boende flyttar in i den nya stadsdelen Norra Djurgårdsstaden är ett krav för att motsvara vad som avses med en modern och grön stadsplanering, menar motionärerna.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Norrmalms stadsdelsnämnd, Östermalms stadsdelsnämnd, Trafikförvaltningen vid Stockholms läns landsting (Trafikförvaltningen) och Lidingö stad.

Stadsledningskontoret poängterar att det är landstinget som är huvudman för kollektivtrafiken och har det yttersta ansvaret för att skapa en fungerande och attraktiv kollektivtrafik, såväl för helheten som för Norra Djurgårdsstaden.

När alternativ kollektivtrafikförsörjning studeras anser stadsledningskontoret att det är viktigt att väga in kopplingen mellan Lidingöbanan, tunnelbanan och bussar för att få ett robust, attraktivt och ekonomiskt försvarbart alternativ.

Exploateringsnämnden menar att spårvägens framflyttade tidsplan och att det saknas beslut om när en spårväg är på plats, försvårar arbetet med stadsdelens utveckling. Staden och Trafikförvaltningen behöver gemensamt arbeta fram alternativa lösningar för att kollektivtrafikförsörja området fram till dess att spårväg city kan finnas på plats.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden menar att när byggandet av spårvägen flyttats fram och beslut om färdig tidplan saknas, behöver staden och landstinget gemensamt utarbeta andra kollektivtrafiklösningar för området fram till att spårvägen kan tas i trafik. Det ska särskilt framhållas att landstinget är huvudman för kollektivtrafikförsörjningen och det är primärt ett ansvar för landstinget att skapa en väl fungerande kollektivtrafiklösning.

Stadsbyggnadsnämnden instämmer i att det är viktigt att det finns en bra och robust kollektivtrafik redan i ett tidigt skede. Förväntningarna är kopplade särskilt till att Norra Djurgårdsstaden är utsett till miljöprofilområde och det ställer högre krav på användande av kollektivtrafik.

Trafiknämnden menar att spårvägens framflyttade tidsplan och att det saknas beslut om när en spårväg är på plats, försvårar arbetet med stadsdelens utveckling. Staden och Trafikförvaltningen behöver gemensamt arbeta fram alternativa lösningar för att kollektivtrafikförsörja området fram till dess att spårväg city kan finnas på plats.

Norrmalms stadsdelsnämnd är positiv till förslaget och menar att i Norra Djurgårdsstaden är utbyggnadstakten idag cirka 500 nya lägenheter per år och det finns ett ökande behov av kollektivtrafik till och från området.

Östermalms stadsdelsnämnd är positiv till förslaget och menar att i Norra Djurgårdsstaden är utbyggnadstakten idag cirka 500 nya lägenheter per år och det finns ett ökande behov av kollektivtrafik till och från området.

Trafikförvaltningen vid Stockholms läns landsting menar att i händelse av att Spårväg city försenas så pass mycket att varken spårvägen eller befintlig busslinje kan möta upp det ökande resbehovet som förväntas av den planerade exploateringen så kommer Trafikförvaltningen i samråd med Keolis och staden att studera behovet av alternativa trafiklösningar fram till dess att spårvägen kan öppna.

Lidingö stad är positiv till det förslag som motionärerna lämnat. För resenärer till och från Lidingö skulle förslaget innebära förbättrade förbindelserna med de områden som Spårväg city ska trafikera. Staden ser också att en eventuell stombusslinje behöver anpassas till Lidingöbanans trafik.

Mina synpunkter

Det är viktigt att det finns en bra och robust kollektivtrafik redan i ett tidigt skede när nya områden planeras. På så sätt kan hållbara resandemönster skapas i den nya stadsdelen och målen i stadens framkomlighetsstrategi och områdets miljöprogram lättare uppnås. Erfarenhet från Hjorthagen visar att de boende som flyttar in har höga förväntningar på bra kollektivtrafik direkt vid inflyttningen. Förväntningarna är kopplade särskilt till att Norra Djurgårdsstaden är utsett till miljöprofilområde och det ställer högre krav på användande av kollektivtrafik.

Staden har diskussioner med Trafikförvaltningen angående Norra Djurgårdsstadens framväxt. En representant från Trafikförvaltningen ingår i den fokusgrupp som arbetar över förvaltningsgränserna inom miljöprofilarbetet för att skapa hållbara transporter. Trots detta finns det en risk att kollektivtrafiken, vare sig den är bussbaserad eller spårbaserad, utökas och förbättras i ett för långsamt tempo. Att kollektivtrafiken utökas i önskvärd och nödvändig takt i samband med att stadsdelen växer är en prioriterad fråga för staden. Det är beklagligt att landstinget i praktiken inte har prioriterat denna fråga. Spårvägens tidplan har tyvärr blivit framflyttad och finansiering saknas i budgeten för Stockholms läns landsting. Att det saknas beslut om när en spårväg är på plats försvårar arbetet med stadsdelens utveckling och staden behöver få besked från alliansen i landstinget. Till exempel kan utformningen i Ropsten, sträckningen genom Energihamnen samt vissa gatusektioner skilja sig åt när det är busstrafik och när det är spårvägstrafik.

Staden och Trafikförvaltningen behöver gemensamt arbeta fram alternativa lösningar för att kollektivtrafikförsörja området fram till dess att spårväg city kan finnas på plats. Linje 76 går idag mellan Norra Hammarbyhamnen och

Ropsten med en turtäthet på fyra minuter i högtrafik. Kollektivtrafiken kommer att behöva förstärkas avsevärt i takt med att Norra Djurgårdsstaden färdigställs. Redan nu är delar av området klart och invånarna och företagen har flyttat in. Som ett led i detta pågår även planeringen av en ny stombusslinje 6 till Odenplan och Karolinska sjukhuset, som beräknas vara i drift kring årsskiftet 2017/2018.

Landstinget har gett sin Trafikförvaltning i uppdrag att genomföra en strategisk utredning om den framtida kollektivtrafikförsörjningen av Norra Djurgårdsstaden. I utredningen ingår att utreda de finansiella förutsättningarna för att bygga ut Spårväg City till Lindarängsvägen. Utbyggnaden till T-centralen ingår som en viktig del i Spårväg city och är redan beslutad.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Motionen

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarråden Anna König Jerlmyr, Joakim Larsson och Cecilia Brinck (alla M) enligt följande.

För att göra det enkelt att åka kollektivt tycker vi att det är viktigt att nya exploateringsområden har goda kollektivtrafikförbindelser redan i ett tidigt skede, som kompletteras i takt med att människor flyttar in. Vi kan därför inte nog understryka vikten av en fungerande dialog mellan Stockholms stad och Stockholms läns landsting när nya stadsdelar planeras och växer fram. Detta är än mer angeläget för ett område som Norra Djurgårdsstaden som har en tydlig miljöprofil.

Vi ställer oss bakom möjligheten till en stombusslinje till området då kollektivtrafiken i Norra Djurgårdsstaden idag är underdimensionerad. Stombusslinje 6 som beräknas vara i drift kring årsskiftet mot 2018 är därför en viktig del i arbetet med att kollektivtrafikförsörja området. Vi välkomnar detta då det är grundläggande att kollektivtrafiken i området är hållbar och välfungerande.

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

För att göra det enkelt att åka kollektivt tycker vi att det är viktigt att nya exploateringsområden har goda kollektivtrafikförbindelser redan i ett tidigt skede, som kompletteras i takt med att människor flyttar in. Vi kan därför inte nog understryka vikten av en fungerande dialog mellan Stockholms stad och Stockholms läns landsting när nya stadsdelar planeras och växer fram. Detta är än mer angeläget för ett område som Norra Djurgårdsstaden som har en tydlig miljöprofil.

Vi ställer oss bakom möjligheten till en stombusslinje till området då kollektivtrafiken i Norra Djurgårdsstaden idag är underdimensionerad. Stombusslinje 6 som beräknas vara i drift kring årsskiftet mot 2018 är därför en viktig del i arbetet med att kollektivtrafikförsörja området. Vi välkomnar detta då det är grundläggande att kollektivtrafiken i området är hållbar och välfungerande.

Dock förhåller vi oss kritiska till det faktum att en förlängning av Spårväg City till miljöprofilområdet Norra Djurgårdsstaden fortsatt lyser med sin frånvaro. Vi menar att det är ett resultat av Socialdemokraterna som under snart ett decennium motarbetat utbyggnaden av Spårväg City, och vars ansvariga politiker kallat denna viktiga satsning för ett ”prestigeprojekt”.

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.

Stockholms stad måste nu skyndsamt få till stånd en dialog med trafikförvaltningen för planering av spårvägsförlängning till Norra Djurgårdsstaden.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Motion (2015:40) av Karin Ernlund och Christina Linderholm (båda C) om ”Stombusslinje till Norra Djurgårdsstaden” anses besvarad med hänvisning till vad som sägs i utlåtandet.

Stockholm den 5 april 2017

På kommunstyrelsens vägnar:
KARIN WANNGÅRD

Daniel Helldén

Ulrika Gunnarsson

Särskilt uttalande gjordes av Anna König Jerlmyr, Dennis Wedin, Johanna Sjö, Markus Nordström och Jonas Nilsson (alla M) med hänvisning till Moderaternas särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

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

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

Remissammanställning

Ärendet

Karin Ernlund och Christina Linderholm (båda C) föreslår i en motion att kommunfullmäktige tar initiativ till en stombusslinje från Djurgårdsbron till Ropsten via Norra Djurgårdsstaden och att det inleds förhandlingar med Stockholms läns landsting för att utarbeta bästa linjesträckning.

Bakgrunden till förslaget är att den planerade utbyggnaden av Spårväg City på sträckan Djurgårdsbron-Ropsten är försenad. Motionärerna anser att trafiken på den sträckan måste ersättas med annan kollektivtrafik under tiden. Att kollektivtrafik finns på plats när de första boende flyttar in i den nya stadsdelen Norra Djurgårdsstaden är ett krav för att motsvara vad som avses med en modern och grön stadsplanering, menar motionärerna.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Norrmalms stadsdelsnämnd, Östermalms stadsdelsnämnd, Trafikförvaltningen vid Stockholms läns landsting och Lidingö stad..

Innehållsförteckning	Sid
Stadsledningskontoret	6
Exploateringsnämnden	8
Miljö- och hälsoskyddsnämnden	9
Stadsbyggnadsnämnden	10
Trafiknämnden	11
Norrmalms stadsdelsnämnd	11
Östermalms stadsdelsnämnd	12
Trafikförvaltningen vid Stockholms läns landsting	12
Lidingö stad	13
Östermalms stadsdelsnämnd	16

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 23 september 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret konstaterar att landstingsfullmäktige i Stockholms län den 17 december 2014 beslutade att senarelägga utbyggnaden av Spårväg City mellan Djurgårdsbron och Ropsten till efter år 2019. I landstingets budget för 2016 och framåt finns inte Spårväg City med och i budgeten beslutades även med anledning av detta att projektorganisationen ska upplösas till dess att ett beslut fattas om att återuppta projektet. Stadsledningskontoret konstaterar därmed att utbyggnaden inte längre har någon finansiering och därmed råder osäkerhet om projektets genomförande.

Stadsledningskontoret anser efter rådande omständigheter att en alternativ kollektivtrafikförsörjning av Norra Djurgårdsstaden bör tas fram gemensamt med landstinget. Detta pågår för närvarande. Stadsledningskontoret vill här poängtera att det är landstinget som är huvudman för kollektivtrafiken och har det yttersta ansvaret för att skapa en fungerande och attraktiv kollektivtrafik, såväl för helheten som för Norra Djurgårdsstaden. Staden bistår naturligtvis i detta arbete.

När alternativ kollektivtrafikförsörjning studeras anser stadsledningskontoret att det är viktigt att väga in kopplingen mellan Lidingöbanan, tunnelbanan och bussar för att få ett robust, attraktivt och ekonomiskt försvarbart alternativ. En utbyggnad av tunnelbanan från Ropsten till Lidingö Centrum kan vara en del i detta men det krävs vidare studier kring detta.

För projektet Norra Djurgårdsstaden är det viktigt att kunna fastslå vilken kollektivtrafikförsörjning som kommer att bli aktuell, för att kunna förena detta med en attraktiv och hållbar ny bostads- och verksamhetsutbyggnad. Kollektivtrafiken har här en viktig funktion.

En annan utgångspunkt till alternativ kollektivtrafikförsörjning av området bör även vara landstingets Stomnätsplan. I kartan nedan visas ett utdrag av Stomnätsplanen för det berörda området.



Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att besluta att motionen anses besvarad med vad som sägs i stadsledningskontorets

tjänsteutlåtande

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 24 september 2015 att som svar på remissen överlämna kontorens gemensamma tjänsteutlåtande.

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Jan Valeskog m.fl. (alla S), Elin Olsson m.fl. (alla MP) och Rikard Warlenius (V), *bilaga 1*.

Exploateringskontorets och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 2 september 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikkontoret och exploateringskontoret instämmer i att det är viktigt att det finns en bra och robust kollektivtrafik redan i ett tidigt skede. På så sätt kan hållbara resandemönster skapas i den nya stadsdelen och målen i stadens framkomlighetsstrategi och områdets miljöprogram lättare uppnås. Staden har diskussioner med Trafikförvaltningen angående Norra Djurgårdsstadens framväxt. En representant från Trafikförvaltningen ingår också i den fokusgrupp som arbetar över förvaltningsgränserna inom miljöprofilsarbetet för att skapa hållbara transporter. Trots detta finns det en risk att kollektivtrafiken, vare sig den är bussbaserad eller spårbaserad, utökas och förbättras i ett för långsamt tempo. Att kollektivtrafiken utökas i önskvärd och nödvändig takt i samband med att stadsdelen växer är en prioriterad fråga för staden. Erfarenhet från Hjorthagen visar att de boende som flyttar in har höga förväntningar på bra kollektivtrafik direkt vid inflyttningen. Förväntningarna är kopplade särskilt till att Norra Djurgårdsstaden är utsett till miljöprofilområde och det ställer högre krav på användande av kollektivtrafik.

Att spårvägens tidplan blivit framflyttad och att det saknas beslut om när en spårväg är på plats försvårar arbetet med stadsdelens utveckling. Till exempel kan utformningen i Ropsten, sträckningen genom Energihamnen samt vissa gatusektioner skilja sig åt när det är busstrafik och när det är spårvägstrafik.

Staden och Trafikförvaltningen behöver gemensamt arbeta fram alternativa lösningar för att kollektivtrafikförsörja området fram till dess att spårväg city kan finnas på plats. En sådan lösning skulle kunna innebära att det blir en ny stomlinje enligt motionens förslag, men det skulle också kunna ske i någon annan form.

Om spårvägen dröjer kan det även vara intressant att diskutera andra lösningar för att kollektivtrafikförsörja området som till exempel 24-meters bussar eller BRT som kan likna spårvägen mer än vanlig buss och samtidigt främja områdets miljöprofil. De nya elbussarna som trafikerar i Norra Djurgårdsstaden eller trådbussar är exempel på andra lösningar som kan vara intressanta att studera även för fortsatta etapper.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 20 oktober 2015 följande.

1. Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att godkänna och överlämna miljöförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att justera paragrafen omedelbart.

Reservation anfördes av vice ordföranden Jonas Naddebo (C), *bilaga 1*.

Särskilt uttalanden gjordes av Lars Jilmstad m.fl. (alla M), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Sabine Pettersson (FP), *bilaga 1*.

Ersättaryttrande gjordes av Ulrika Hoff (KD) som instämde i särskilt uttalande av Lars Jilmstad m. fl. (alla M).

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 6 oktober 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Miljöförvaltningen delar den uppfattning som framförs i motionen om behovet av god kollektivtrafik i ett tidigt skede för att uppnå hållbara resandemönster och därigenom sträva mot målen i Norra Djurgårdsstadens miljöprogram och framkomlighetsstrategin. En utökad kollektivtrafik för området är både önskvärd och nödvändig.

Genom att Norra Djurgårdsstaden är ett uttalat miljöprofilområde finns särskilt höga förväntningar om bra kollektivtrafiklösningar och osäkerheten om spårvägens tillkomst är bekymmersam.

I landstingets budget för 2016 och framåt finns inte Spårväg City med och i budgeten beslutades även att projektets organisation skulle upplösas till dess ett beslut fattats om återupptagande av projektet. När nu byggandet av spårvägen flyttats fram och beslut om färdig tidplan saknas, behöver staden och landstinget gemensamt utarbeta andra kollektivtrafiklösningar för området fram till att spårvägen kan tas i trafik. Men det skall särskilt framhållas att landstinget är huvudman för kollektivtrafikförsörjningen och det är primärt ett ansvar för landstinget att skapa en väl fungerade kollektivtrafiklösning. En lösning kan vara en ny stombusslinje enligt motionens förslag. När stornätet infördes var avsikten att de skulle vara ett ”gatans tunnelbanesystem” med hög resandehastighet, turtäthet, bekvämt och lättorienterbart. En del parametrar som orienterbarhet och reshastighet, d.v.s. framkomlighet, har inte

alltid kunnat uppnås och för den aktuella sträckningen kan det även finnas andra tänkbara lösningar. De nya elbussar som trafikerar området (linje 73), direktlinjer eller trådbussar är andra möjligheter att studera innan beslut om lämplig lösning. Vilken lösning man än väljer är det av central betydelse att väga in kopplingen mellan T-bana, lidingöbanan och busstrafiken får en robust, attraktiv och ekonomiskt försvarbar lösning. Med hänsyn till det anförda föreslår miljöförvaltningen att nämnden beslutar att föreslå kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att motionen besvaras med vad som anförs i tjänsteutlåtandet.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 15 oktober 2015 följande.

- 1 Stadsbyggnadsnämnden beslutar att överlämna kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
- 2 Stadsbyggnadsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Ersätтарыtrande gjordes av Christina Linderholm (C), *bilaga 1*.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 23 september har i huvudsak följande lydelse.

Stadsbyggnadskontoret instämmer i att det är viktigt att det finns en bra och robust kollektivtrafik redan i ett tidigt skede. På så sätt kan hållbara resandemönster skapas i den nya stadsdelen och målen i stadens framkomlighetsstrategi och områdets miljöprogram lättare uppnås. Staden har diskussioner med Trafikförvaltningen angående Norra Djurgårdsstadens framväxt. En representant från Trafikförvaltningen ingår också i den fokusgrupp som arbetar över förvaltningsgränserna inom miljöprofilarbetet för att skapa hållbara transporter. Trots detta finns det en risk att kollektivtrafiken, vare sig den är bussbaserad eller spårbaserad, utökas och förbättras i ett för långsamt tempo. Att kollektivtrafiken utökas i önskvärd och nödvändig takt i samband med att stadsdelen växer är en prioriterad fråga för staden.

Erfarenhet från Hjorthagen visar att de boende som flyttar in har höga förväntningar på bra kollektivtrafik direkt vid inflyttningen. Förväntningarna är kopplade särskilt till att Norra Djurgårdsstaden är utsett till miljöprofilområde och det ställer högre krav på användande av kollektivtrafik.

Att spårvägens tidplan blivit framflyttad och att det saknas beslut om när en spårväg är på plats försvårar arbetet med stadsdelens utveckling. Till exempel kan utformningen i Ropsten, sträckningen genom Energihamnen samt vissa gatusektioner skilja sig åt när det är busstrafik och när det är spårvägstrafik. Staden och Trafikförvaltningen behöver gemensamt arbeta fram lösningar för att

kollektivtrafikförsörja området. En sådan lösning skulle kunna innebära att det blir en ny stomlinje enligt motionens förslag, men det skulle också kunna ske i någon annan form. Om spårvägen dröjer kan det även vara intressant att diskutera andra lösningar för att kollektivtrafikförsörja området som till exempel 24-meters bussar eller BRT som kan likna spårvägen mer än vanlig buss och samtidigt främja områdets miljöprofil. De nya elbussarna som trafikerar i Norra Djurgårdsstaden eller trådbussar är exempel på andra lösningar som kan vara intressanta att studera även för fortsatta etapper.

Kontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar att godkänna kontorets tjänsteutlåtande och överlämna detta till kommunstyrelsen som svar på remissen

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 24 september 2015 följande.

Trafiknämnden godkänner och överlämnar kontorens gemensamma tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Särskilt uttalande gjordes av Cecilia Brink m.fl. (alla M), bilaga 1.

Särskilt uttalande gjordes av Patrik Silverudd (FP), bilaga 1.

Ersätтарыttrande gjordes av Mikael Valier (KD) som instämde i särskilt uttalande av Cecilia Brinck m. fl. (alla M).

Trafikkontorets och exploateringskontorets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 2 september 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Se under exploateringsnämnden.

Norrmalms stadsdelsnämnd

Norrmalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 24 september 2015 följande.

Remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande.

Norrmalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 1 september 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är positiv till förslaget. I Norra Djurgårdsstaden är utbyggnadstakten

idag cirka 500 nya lägenheter per år och det finns ett ökande behov av kollektivtrafik till och från området. Detta är dessutom extra viktigt med tanke på målen om en miljö- och klimatanpassad stadsdel och att den planeras med omvänd trafikordning där gång-, cykel och kollektivtrafik prioriteras framför biltrafik.

Östermalms stadsdelsnämnd

Östermalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 24 september 2015 följande.

Remissen besvaras med förvaltningens tjänstutlåtande.

Särskilt uttalande gjordes av Birgit Marklund Beijer m.fl. (alla S), Jaime Barrios (V) och Magnus Lindgren (MP) *bilaga 1*.

Östermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 7 september har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är positiv till förslaget. I Norra Djurgårdsstaden är utbyggnadstakten idag cirka 500 nya lägenheter per år och det finns ett ökande behov av kollektivtrafik till och från området. Detta är dessutom extra viktigt med tanke på målen om en miljö- och klimatanpassad stadsdel och att den planeras med omvänd trafikordning där gång-, cykel och kollektivtrafik prioriteras framför biltrafik.

Trafikförvaltningen vid Stockholms läns landsting

Trafikförvaltningen vid Stockholms läns landstings yttrande daterat den 7 september 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikförvaltningen konstaterar att den sträcka som omnämns i motionen idag trafikeras av busslinje 76 från Norra Hammarbyhamnen via Slussen, Nybroplan, Djurgårdsbron och Norra Djurgårdsstaden till Ropsten.

Trafikförvaltningens entreprenör Keolis har ett uppdrag att planera för bussarnas linjenät och turtäthet på ett sådant vis att det motsvarar den efterfrågan som finns bland resenärerna och i övrigt uppfyller trafikförvaltningens krav på utbudsstandard och tillgänglighet. Keolis följer därför kontinuerligt resandeutvecklingen och genomför vid behov förändringar av linjesträckning och turtäthet. På kort sikt ser varken Trafikförvaltningen eller Keolis några större förändringar av efterfrågan varför det inte heller bedöms finnas behov av att omgående införa fler busslinjer för att försörja området.

I händelse av att Spårväg city försenas så pass mycket att varken spårvägen eller befintlig busslinje kan möta upp det ökande resbehovet som förväntas av den

planerade exploateringen så kommer Trafikförvaltningen i samråd med Keolis och staden att studera behovet av alternativa trafiklösningar fram till dess att spårvägen kan öppna. Att det finns en väginfrastruktur som möjliggör en vid behov förstärkt busstrafikering av området i väntan på spårvägen är en fråga som enligt Trafikförvaltningens uppfattning är något som omhändertas av Stockholms stads trafik och exploateringskontor i planeringsarbetet.

Med ett fortsatt nära samarbete mellan Trafikförvaltningen och staden i dessa planeringsfrågor hoppas vi kunna säkerställa en såväl hållbar stadsutveckling som en god trafikförsörjning med buss och/eller spårväg.

Lidingö stad

Lidingö stads yttrande daterat den 7 september 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Lidingö stad är positiv till det förslag som motionärerna lämnat. För resenärer till och från Lidingö skulle förslaget innebära förbättrade förbindelserna med de områden som Spårväg city ska trafikera. Staden förutsätter dock att stombusslinjen skulle ses som en temporär lösning som inte påverkar dagens planering för Spårväg City och hopkopplingen med Lidingöbanan.

Staden ser också att en eventuell stombusslinje behöver anpassas till Lidingöbanans trafik. För att göra resandet med kollektivtrafik längs den tänka sträckan attraktivt behöver resandet kunna ske smidigt och utan längre väntetider vid byte i Ropsten.

Reservationer m.m.

Exploateringsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Jan Valeskog m.fl. (alla S), Elin Olsson m.fl. (alla MP) och Rikard Warlenius (V), enligt följande.

Frågan om dragningen av spårväg city har av Allianspartierna hanterats på ett undermåligt sätt under lång tid. De borgerliga partierna i landstinget drev under mer än fyra års tid kravet att ingen tunnelbanesatsning fick ske utan endast satsning på spårvagnstrafik i Stockholms innerstad. Efter mycket kritik ändrade man inställning men började istället bli valhänt när det gäller ett antal redan beslutade satsningar på tvärspårvägar samt ifall man skulle bygga ut spårväg city till Ropsten och Centralen, eller inte.

Stockholm stad väntar fortfarande på besked om och när spårväg city skall byggas ut till Ropsten och/eller centralen. Stora investeringar har skett både av staden och landstinget för en förlängning av spårväg city, men inga besked ges. Fastän centerpartiet i landstinget sitter med och beslutar ifall man skall bygga ut spårväg city kommer inga andra besked än att centern i Stockholms stad nu plötsligt vill ordna bussförbindelser över norra Djurgårdsstaden.

Det vore bra om Centerpartiet kan hjälpa till att få fram ett besked av sina partikamrater i landstinget gällande spårväg city.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Reservation anfördes av Jonas Naddebo (C) enligt följande.

Vice ordförande Jonas Naddebo föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

- 1 Att tillstyrka motionen.
- 2 Att därutöver anföra:

Förvaltningens svar går helt i linje med motionens förslag genom att betona vikten av att etablera bra kollektivtrafik i ett tidigt skede i stadsplaneringen för att uppnå hållbara resandemönster. Vi hoppas nu att den styrande vänstermajoriteten inte nöjer sig med att prata om vikten av god kollektivtrafik till nybyggda områden utan att de vågar fatta konkreta beslut.

Om vi ska klara av att bygga ett hållbart Stockholm, utan klimatpåverkan och trängsel, måste vi se till att människor inte är beroende av bilen. Då måste kollektivtrafiken finnas på plats från första dagen boende flyttar in i nya bostadsområden. Därför har Centerpartiet bland annat i innevarande budget för 2015

avsatt medel för kommunala busslinjer till områden där SL inte klarat av att leverera vad som krävs. Det är inte en långsiktig lösning, men behövs akut.

Särskilt uttalande gjordes av Lars Jilmstad m.fl. (alla M) enligt följande.

Vi tycker det är viktigt att nya exploateringsområden har goda kollektivtrafikförbindelser redan i ett tidigt skede i syfte att göra det enkelt att åka kollektivtrafik redan från början. Vi kan inte nog poängtera vikten av en fungerande dialog mellan Stockholms stad och Stockholms läns landsting när nya stadsdelar planeras och växer fram.

Stombusslinje 6 är en viktig del i arbetet med att kollektivtrafikförsörja Norra Djurgårdsstaden, en stadsdel där staden just nu planerar och bygger för 12 000 nya bostäder. Vi ställer oss därför bakom möjligheten att titta på en ny stombusslinje till området, detta då kollektivtrafiken lokalt i området idag är underdimensionerad.

Särskilt uttalande gjordes av Sabine Pettersson (FP) enligt följande.

Förseningar av spårväg citys utbyggnad genom Norra Djurgårdsstaden gör att annan kollektivtrafik måste försörja området. Förseningen är djupt olycklig det är viktigt att nya exploateringsområden har goda kollektivtrafikförbindelser redan i ett tidigt skede i syfte att göra det enkelt att åka kollektivtrafik redan från början. Resandemönster kan vara svåra att bryta. Det är tydligt att det krävs mer av alla inblandade parter för att få till en fungerande dialog mellan Stockholms stad och Stockholms läns landsting när nya stadsdelar planeras och växer fram.

Huruvida man ska använda sig av en "traditionell" stombuss eller ha andra lösningar tills dess att en mer hållbar lösning kommer till stånd är för oss egalt så länge de leder till att kollektivtrafiken både uppfattas som och är en välfungerande realitet i området.

Stadsbyggnadsnämnden

Ersättaryttrande gjordes av Christina Linderholm (C) enligt följande.

Om jag hade haft rätt att lämna förslag till beslut hade jag valt att tillstyrka motionen, samt att därutöver anföra följande:

Först och främst vill Centerpartiet tacka kontoret för svaret, som går helt i linje med våra förslag. De förslag som kontoret tar upp kring exempelvis BRT-lösningar är vi mycket positiva till och ser gärna att staden går vidare med. Vi hoppas nu att den styrande majoriteten inte nöjer sig med att prata om vikten av god kollektivtrafik till nybyggda områden utan att de vågar fatta konkreta beslut.

Om vi ska klara av att bygga ett hållbart Stockholm, utan klimatpåverkan och trängsel, måste vi se till att människor inte är beroende av bilen. Då måste

kollektivtrafiken finnas på plats från första dagen boende flyttar in i nya bostadsområden. Därför har Centerpartiet bland annat i budget för 2015 avsatt medel för kommunala busslinjer till områden där SL inte klarat av att leverera vad som krävs. Det är inte en långsiktig lösning, men behövs akut.

Trafiknämnden

Särskilt uttalande gjordes av Cecilia Brink m.fl. (alla M) enligt följande.

Vi tycker det är viktigt att nya exploateringsområden har goda kollektivtrafikförbindelser redan i ett tidigt skede i syfte att göra det enkelt att åka kollektivtrafik redan från början. Vi kan inte nog poängtera vikten av en fungerande dialog mellan Stockholms stad och Stockholms läns landsting när nya stadsdelar planeras och växer fram.

Stombusslinje 6 är en viktig del i arbetet med att kollektivtrafikförsörja Norra Djurgårdsstaden, en stadsdel där staden just nu planerar och bygger för 12 000 nya bostäder. Vi ställer oss därför bakom möjligheten att titta på en ny stombusslinje till området, detta då kollektivtrafiken lokalt i området idag är underdimensionerad.

Särskilt uttalande gjordes av Patrik Silverudd (FP) enligt följande.

Förseningar av spårväg citys utbyggnad genom Norra Djurgårdsstaden gör att annan kollektivtrafik måste försörja området. Förseningen är djupt olycklig det är viktigt att nya exploateringsområden har goda kollektivtrafikförbindelser redan i ett tidigt skede i syfte att göra det enkelt att åka kollektivtrafik redan från början. Resandemönster kan vara svåra att bryta. Det är tydligt att det krävs mer av alla inblandade parter för att få till en fungerande dialog mellan Stockholms stad och Stockholms läns landsting när nya stadsdelar planeras och växer fram.

Huruvida man ska använda sig av en "traditionell" stombuss eller ha andra lösningar tills dess att en mer hållbar lösning kommer till stånd är för oss egalt så länge de leder till att kollektivtrafiken både uppfattas som och är en välfungerande realitet i området.

Östermalms stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande gjordes av Birgit Marklund Beijer m.fl. (alla S), Jaime Barrios (V) och Magnus Lindgren (MP) enligt följande.

Vi instämmer i motionärernas analys av att Norra Djurgårdsstaden med sin miljöprofil måste ha en fungerande kollektivtrafikförsörjning. Därför är det mycket olyckligt att Alliansen i Stockholms läns landsting inte är av samma mening som motionärerna. Av den planerade spårvägen som först skulle ha dragits in i Norra Djurgårdsstaden men

som senare kortades ner att endast gå fram till Ropsten, ser det nu inte ut att bli någonting. Bygget är flera år försenat och verkar just nu ligga helt på is tillsammans med flera andra kollektivtrafiksatsningar. En mycket tydlig signal på att det alliansstyrda landstinget inte prioriterar kollektiva transportmedel.

Vi har vid åtskilliga tillfällen pekat på behovet av bättre förbindelser till/från Norra Djurgårdsstaden. Vi i majoriteten lyfte redan i samband med remissen inför den stora och olycksaliga linjeomläggningen, vikten av att etablera en stombusslinje till Norra Djurgårdsstaden. I en av de tidigare skisserna från Keolis fanns förslag på en stomlinjeförsörjning till Norra Djurgårdsstaden men den prioriterades inte av Alliansen i Landstinget. Inte heller hos den nuvarande oppositionen (M, FP, C och KD) i Östermalms stadsdelsnämnd har en stombusslinje till NDS fått något stöd vilket vi i majoriteten beklagar. Majoriteten på Östermalm välkomnar en stombusslinje som kan tillgodose behoven i Norra Djurgårdsstaden, dvs. som går ända in till Norra Djurgårdsstaden och inte slutar i Ropsten. Vi ser heller inte att sträckningen nödvändigtvis behöver vara sådan som motionärerna föreslår utan att man överväger alternativa linjelösningar utifrån nuvarande behov.