

PM Rotel V (Dnr KS 2018/1400)

Inbjudan till dialog och samverkan kring spår- och busstrafik i kommande trafikaffärer med trafikstart 2021

Remiss från trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting

Remisstid den 20 november 2018

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

Stockholms stad har från trafikförvaltningen i Stockholms läns landsting fått en remiss om dialog och samverkan kring spår- och busstrafik i kommande trafikaffärer med trafikstart 2021. Under hösten 2018 pågår utredningsarbete inför nya trafikaffärer för Roslagsbanan samt busstrafik i respektive Botkyrka, Danderyd, Huddinge, Nacka, Norrtälje, södra Stockholm, Täby, Vallentuna, Vaxholm, Värmdö och Österåker.

Trafikförvaltningen på Stockholms läns landsting bjuder in berörda kommuner till en dialog avseende utvecklingen av kollektivtrafiken i nämnda områden. Aktuell dialog ska ses som ett komplement till etablerade forum och former för samverkan.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län (TFP) utgör tillsammans med trafikförvaltningens strategiska karta de viktigaste styrande måldokumenterna för trafikaffärerna och därmed kollektivtrafiken ur ett långsiktigt perspektiv.

De övergripande målen för kommande trafikaffärer är, baserat på TFP, kollektivtrafikens marknadsandel respektive årlig kostnadsutveckling.

Staden har fått remissen från trafikförvaltningen på Stockholms läns landsting för besvarande senast 19 oktober 2018. Staden har bett och fått anstånd med svar till den 20 november 2018. Trafikroteln har lämnat ett underhandsbesked till trafikförvaltningen på Stockholms läns landsting.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd, Farsta stadsdelsnämnd, Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd, Skarpnäcks stadsdelsnämnd, Skärholmens stadsdelsnämnd och Älvsjö stadsdelsnämnd.

Exploateringsnämnden, Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd och Skarpnäcks stadsdelsnämnd har avstått från att besvara remissen. Skärholmens stadsdelsförvaltning har valt att svara med ett kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret anser att det är positivt att landstinget bjuder in till och öppnar upp för en utvecklad dialog kring hur kollektivtrafiken i regionen kan utvecklas och förbättras. Kollektivtrafiken behöver stärkas och prioriteras för att Stockholm ska kunna fortsätta vara en attraktiv och väl fungerande stad. För detta krävs ett väl fungerande samarbete men det är tveksamt om detta bör göras i samband med de aktuella trafikaffärerna

Stadsbyggnadsnämnden anser att det är viktigt att det finns långsiktiga strategier för kollektivtrafikförsörjningen kopplade till stadens kraftfulla stadsutveckling enligt översiktsplanen. En åtgärd för att öka kollektivtrafikens attraktivitet är att kollektivtrafiken ska finnas på plats i tidiga skeden i de nya stadsdelarna för att etablera en trafikstruktur där kollektivtrafiken senare blir central för trafiken i området.

Trafiknämnden anser att det är viktigt att det finns långsiktiga strategier för kollektivtrafikförsörjningen kopplat till stadens kraftiga expansion. Nämnden önskar att linjenätsöversyn med mera görs kontinuerligt samt i långsiktiga kollektivtrafikplaner tillsammans med staden.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd tycker det vore fördelaktigt om det fanns en tydlig och upparbetad kontakt med landstingets kollektivtrafikfunktioner som dels en motpart för de synpunkter som allmänheten tar upp, men även som en samverkanspart för samordning av insatser. Nämnden bedömer det som en stor fördel för att öka kollektivtrafikens generella attraktivitet är att kollektivtrafiken finns på plats när nya bostadsområden står färdiga för inflytt. Dessutom ser förvaltningen det som nödvändigt att kollektivtrafiken utökas i redan befintliga bostadsområden som förtätas och blir mer tätbefolkade.

Farsta stadsdelsnämnd anger att remissen är marginellt relevant för stadsdelsnämnden men vill dock framföra stadsdelsnämndens önskemål om förbättrad kollektivtrafik i Fagersjö och Sköndal. Båda stadsdelarna är helt beroende av en fungerande busstrafik eftersom andra kollektivtrafikslag saknas.

Skärholmens stadsdelsförvaltning efterfrågar en ökning av turtätheten för linje 135, särskilt i nuläget när linje 163 inte trafikerar sträckan Bredäng - Sätra industri. Förvaltningen vill även påpeka att behovet av bussförbindelse till Sätrastrandsbadet, särskilt under sommartid.

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

Mina synpunkter

Jag anser att det är positivt att landstinget bjuder in till och öppnar upp för en utvecklad dialog kring hur kollektivtrafiken i regionen kan utvecklas och förbättras. Övergripande finns en samsyn att kollektivtrafiken behöver stärkas och prioriteras för att Stockholm ska kunna fortsätta vara en attraktiv och väl fungerande stad. För detta krävs ett väl fungerande samarbete.

Stadens inriktning är att kollektivtrafikens attraktivitet och effektivitet ska öka. Det är därför viktigt att det finns långsiktiga strategier för kollektivtrafikförsörjningen kopplat till stadens expansiva stadsutveckling och som sker i enlighet med stadens översiktsplan och andra relevanta styrdokument.

Stockholm växer kraftigt. Ett kommande trafikutbud måste beakta att mellan år 2010 och år 2030 ska 140 000 nya bostäder byggas, där en stor andel av dessa byggs inom området för trafikavtalet för södra Stockholm. Det är av stor betydelse att i utredningarna inför upphandlingarna analysera trafikefterfrågan på ett strategiskt sätt.

En åtgärd för att öka kollektivtrafikens attraktivitet är att kollektivtrafiken ska finnas på plats i tidiga skeden i de nya stadsdelarna. Detta för att etablera en struktur där kollektivtrafiken senare blir central för trafikarbetet i området.

I remissen efterfrågas kommunernas önskemål om hur linjenätet kan utvecklas under avtalstiden. Staden ställer sig tveksamt till att detta fullt ut kan göras i samband med de aktuella trafikaffärerna. Istället bör linjenätsöversyn ske kontinuerligt samt i långsiktiga kollektivtrafikplaner i nära samarbete med staden. Detta är viktigt för att kollektivtrafiken och stadsutvecklingen ska kunna integreras bättre och ges så bra förutsättningar som möjligt. Det skulle även innebära att vid en kommande trafikaffär så finns planerna redan mer eller mindre klara.

Jag anser att avtalen med trafikföretagen bättre behöver ta tillvara de behov som finns hos personer med funktionsnedsättning eller för andra grupper där närhet till hållplats är särskilt viktigt. Det är även viktigt att beakta miljö- och hälsoaspekter som exempelvis buller och vibrationer i bostäder i samband med upphandlingarna samt önskvärt ur luftkvalitetssynpunkt att de bussar som har lägst utsläpp av hälsoskadliga ämnen prioriteras i de mest tätbebyggda områdena.

Jag vill även framhålla vikten av att nya avtal ska vara flexibla för att kunna möta framtida behov. Påstigning i bussens samtliga dörrpar vid hållplatser effektiviserar den tid bussen står vid hållplats och därmed minskar den totala restiden och ökar genomsnittshastigheten. Nya avtal bör inte skrivas så att denna möjlighet försvåras. På samma sätt bör nya trafikavtal vara öppna för den teknikutveckling avseende fordon och bränsle som idag sker. Att i ett för tidigt skede låsa för en viss teknik eller genom avtalskonstruktion förhindra teknikskiften inom avtalstiden bör undvikas.

I övrigt hänvisar jag till respektive stadsdelsnämnds synpunkter i bilagd remissammanställning för den lokala busstrafiken.

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 29 november 2018

DANIEL HELLDÉN

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Remissen

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden Karin Wanngård, Olle Burell, Emilia Bjuggren och Jan Valeskog (alla S) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Att delvis bifalla föredragande borgarråds förslag.
2. Att påtala vikten av genomförande av Tvärförbindelse Södertörn samt att landstinget bidrar aktivt till detta.
3. Att initiera ett gemensamt agerande för att förskottera tunnelbaneutbyggnaden mellan Älvsjö, Liljeholmen och Fridhemsplan i syfte att tidigarelägga trafikstart för denna sträckning.
4. Att därutöver anföra.

Det är angeläget att vidta åtgärder för att öka andelen kollektivtrafikresande. Det är i det sammanhanget välkommet att trafikförvaltningen i Stockholms läns landsting efterfrågar kommunernas synpunkter i ett flertal fora.

Det aktuella ärendet syftar dels på de nu aktuella trafikaffärerna men rymmer också mer övergripande frågor som hur kollektivtrafikens marknadsandel kan öka samt vilka åtgärder som säkerställer en god framkomlighet över tid för busstrafiken.

I ett av de nu aktuella affärsområdena E37 är en grundläggande förutsättning för framkomlighet att Tvärförbindelse Södertörn byggs. Trafikförvaltningen nämner det själva som en viktig förutsättning. Det hindrar inte att landstinget därefter, efter politiska förhandlingar, beslutat sig för att inte medverka till förbindelsen. Det är direkt olyckligt beslut såväl för tillväxt och jobb som för framkomlighet både för kollektivtrafik och godstrafik. Det är därtill ett avsteg från de regionala överenskommelser som tidigare fattats beslut om. För Stockholm stad och inte minst för boende i söderort är detta en viktig väg till ökad framkomlighet och förbättrade förutsättningar för kollektivtrafiken. Landstinget bör därför omvärdera den position man nu intagit efter politiska påtryckningar.

I frågan avseende åtgärder för att öka kollektivtrafikens marknadsandel så är det angeläget att framhålla att staden avser att inleda förhandlingar med berörda myndigheter om att med förskottering tidigarelägga tunnelbaneutbyggnaden mellan Älvsjö och Fridhemsplan. Detta är en viktig förutsättning även för landstingets planering. Eftersom denna åtgärd är fundamental för ökad framkomlighet genom centrala Stockholm bör detta vara en gemensam uppgift för staden och landstinget varför vi anser att gemensamma förhandlingar bör inledas snarast.

Kommunstyrelsen

Reservation anfördes av Karin Wanngård, Olle Burell och Emilia Bjuggren (alla S) med hänvisning till Socialdemokraternas reservation i borgarrådsberedningen.

Remissammanställning

Ärendet

Stockholms stad har från trafikförvaltningen i Stockholms läns landsting fått en remiss om dialog och samverkan kring spår- och busstrafik i kommande trafikaffärer med trafikstart 2021. Under hösten 2018 pågår utredningsarbete inför nya trafikaffärer för Roslagsbanan samt busstrafik i respektive Botkyrka, Danderyd, Huddinge, Nacka, Norrtälje, södra Stockholm, Täby, Vallentuna, Vaxholm, Värmdö och Österåker.

Trafikförvaltningen på Stockholms läns landsting bjuder in berörda kommuner till en dialog avseende utvecklingen av kollektivtrafiken i nämnda områden. Aktuell dialog ska ses som ett komplement till etablerade forum och former för samverkan.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län (TFP) utgör tillsammans med trafikförvaltningens strategiska karta de viktigaste styrande måldokumenterna för trafikaffärerna och därmed kollektivtrafiken ur ett långsiktigt perspektiv.

De övergripande målen för kommande trafikaffärer är, baserat på TFP, kollektivtrafikens marknadsandel respektive årlig kostnadsutveckling.

Staden har fått remissen från trafikförvaltningen på Stockholms läns landsting för besvarande senast 19 oktober 2018. Staden har bett och fått anstånd med svar till den 20 november 2018.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafikinämnden, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd, Farsta stadsdelsnämnd, Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd, Skarpnäckes stadsdelsnämnd, Skärholmens stadsdelsnämnd och Älvsjö stadsdelsnämnd.

Exploateringsnämnden, Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd och Skarpnäckes stadsdelsnämnd har avstått från att besvara remissen. Skärholmens stadsdelsförvaltning har valt att svara med ett kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 31 oktober 2018 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret anser att det är positivt att landstinget bjuder in till och öppnar upp för en utvecklad dialog kring hur kollektivtrafiken i regionen kan utvecklas och förbättras. Övergripande finns en samsyn att kollektivtrafiken behöver stärkas och prioriteras för att Stockholm ska kunna fortsätta vara en attraktiv och väl fungerande stad. För detta krävs ett väl fungerande samarbete.

Stadens inriktning är att kollektivtrafikens attraktivitet och effektivitet ska öka. Det är därför viktigt att det finns långsiktiga strategier för kollektivtrafikförsörjningen kopplat till stadens expansiva stadsutveckling och som sker i enlighet med stadens översiktsplan och andra relevanta styrdokument.

I remissen efterfrågas kommunernas önskemål om hur linjenätet kan utvecklas under avtalstiden. Stadsledningskontoret ställer sig tveksamt till att detta bör göras i samband med

de aktuella trafikaffärerna. Istället anser stadsledningskontoret att linjenätsöversyn med mera bör göras kontinuerligt samt i långsiktiga kollektivtrafikplaner på trafikförvaltningen i nära samarbete med staden. Detta är viktigt för att kollektivtrafiken och stadsutvecklingen ska kunna integreras bättre och ges så bra förutsättningar som möjligt. Det skulle även innebära att vid en kommande trafikaffär så finns planerna redan mer eller mindre klara.

En åtgärd för att öka kollektivtrafikens attraktivitet är att kollektivtrafiken ska finnas på plats i tidiga skeden i de nya stadsdelarna. Detta för att etablera en struktur där kollektivtrafiken senare blir central för trafikarbetet i området.

Det är av stor betydelse att i utredningarna inför upphandlingarna analysera trafikefterfrågan på ett strategiskt sätt. Det är sällan önskvärt att kollektivtrafikresenärer i spårssystemet byter till parallell busstrafik eftersom det totalt sett minskar kapaciteten för transporter på vägnätet.

Stadsledningskontoret anser att avtalen med trafikföretagen bättre behöver ta tillvara de behov som finns hos personer med funktionsnedsättning eller för andra grupper där närhet till hållplats är särskilt viktigt. Det är även viktigt att beakta miljö- och hälsoaspekter som exempelvis buller och vibrationer i bostäder i samband med upphandlingarna samt önskvärt ur luftkvalitetssynpunkt att de bussar som har lägst utsläpp av hälsoskadliga ämnen prioriteras i de mest tätbebyggda områdena.

Ärendet har även remitterats till bland annat trafiknämnden samt stadsdelsnämnderna Enskede-Årsta-Vantör, Farsta, Hägersten-Liljeholmen, Skarpnäck, Skärholmen och Älvsjö som inkommer med mer detaljerade synpunkter kring exempelvis hållplatslägen etcetera.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 22 november 2018 följande

1. Stadsbyggnadsnämnden godkänner kontorens utlåtande som svar på remissen.
2. Stadsbyggnadsnämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 22 oktober 2018 har i huvudsak följande lydelse.

Stadens inriktning är att kollektivtrafikens attraktivitet och effektivitet ska öka. Det är därför viktigt att det finns långsiktiga strategier för kollektivtrafikförsörjningen kopplade till stadens kraftfulla stadsutveckling enligt översiktsplanen. En åtgärd för att öka kollektivtrafikens attraktivitet är att kollektivtrafiken ska finnas på plats i tidiga skeden i de nya stadsdelarna för att etablera en trafik struktur där kollektivtrafiken senare blir central för trafiken i området .

I remissen står det bland annat att kommunernas önskemål om hur linjenätet kan utvecklas under avtalstiden efterfrågas. Kontoret är tveksamt till att rätt skede är i samband med trafikaffärer. Istället önskar kontoret att linjenätsöversyn görs kontinuerligt samt i långsiktiga kollektivtrafikplaner på Trafikförvaltningen i tätt samarbete med staden. Detta är viktigt för att kollektivtrafiken och stadsutvecklingen ska kunna integreras och ges så bra förutsättningar som möjligt. Det skulle också innebära att vid en kommande trafikaffär finns planerna klara och alla parter kan hänvisa till dem.

Det är av stor betydelse att utredningarna inför upphandlingarna analyserar trafikefterfrågan på ett strategiskt sätt. Det är sällan önskvärt att kollektivtrafikresenärer i spårssystemet byter till parallell busstrafik eftersom det totalt sett minskar kapaciteten för transporter på vägnätet.

I den text som finns i remissen kan kontoret inte se att funktionsnedsättningar och därmed sammanhängande frågor nämns. Avtalen med trafikföretagen behöver enligt kontoret säkerställa att behov som finns hos personer med funktionsnedsättning, eller för andra grupper där närhet till hållplats är särskilt viktigt, tillvaratas.

Det är även viktigt i samband med upphandlingarna, att beakta miljö- och hälsoaspekter som exempelvis buller och vibrationer i bostäder. Ur luftkvalitetssynpunkt är det även önskvärt att de bussar som har lägst utsläpp av hälsoskadliga ämnen prioriteras i de mest tätbebyggda områdena.

Kontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden godkänner kontorets utlåtande som svar på remissen.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 15 november 2018 följande.

1. Trafiknämnden godkänner och överlämnar kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 12 oktober 2018 har i huvudsak följande lydelse.

Stadens inriktning är att kollektivtrafikens attraktivitet och effektivitet ska öka. Det är därför viktigt att det finns långsiktiga strategier för kollektivtrafikförsörjningen kopplat till stadens kraftiga expansion.

I remissen står det bland annat att kommunernas önskemål om hur linjenätet kan utvecklas under avtalstiden efterfrågas. Kontoret är tveksamt till att detta bör göras i samband med trafikaffärer. Kontoret önskar istället att linjenätsöversyn med mera görs kontinuerligt samt i långsiktiga kollektivtrafikplaner på Trafikförvaltningen tillsammans med staden. Det skulle innebära att vid en kommande trafikaffär så finns planerna klara och alla parter kan hänvisa till dem.

En åtgärd för att öka kollektivtrafikens attraktivitet är att den ska finnas på plats i tidiga skeden i nya stadsdelar för att etablera en struktur där kollektivtrafiken senare blir central för resandet i området.

Den form av avtal som innebär att trafikföretagen får stor frihet att själva lägga upp verksamheten innebär risker. Exempelvis finns en risk att trafikföretaget optimerar linjenät och trafikering utifrån företagsekonomisk lönsamhet snarare än samhällsekonomisk lönsamhet. En risk är då att de inte tar tillvara de behov som finns hos personer med funktionsnedsättning eller för andra grupper där närhet till hållplats är särskilt viktigt. Ett annat exempel är att det sällan är önskvärt att kollektivtrafikresenärer i spårssystemet byter till parallell busstrafik eftersom det totalt sett minskar kapaciteten för transporter på vägnätet. Det är alltså av stor betydelse att i utredningarna inför upphandlingarna analysera trafikefterfrågan på ett strategiskt sätt.

Det är viktigt att även beakta miljö- och hälsoaspekter som exempelvis buller och vibrationer i bostäder i samband med upphandlingarna. Det är önskvärt ur luftkvalitetssynpunkt att de bussar som har lägst utsläpp av hälsoskadliga ämnen prioriteras i de mest tätbebyggda områdena.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 25 oktober 2018 följande

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Enskede-Årsta-Vantör stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 19 oktober 2018 har i huvudsak följande lydelse.

Hur kan vi gemensamt öka kollektivtrafikens marknadsandel

Förvaltningen bedömer att en av de viktigaste framgångsfaktorerna i detta arbete är en bra samverkan mellan kommunen, i egenskap av huvudman för välfärdstjänster och transportinfrastruktur, och landstinget i egenskap av huvudman för kollektivtrafiken. En bra och tydlig dialog mellan myndigheterna är helt avgörande för det fortsatta arbetet med att öka kollektivtrafikens andelar och att skapa ett hållbart resande.

Förvaltningen har som demokratiaktör stor kunskap om stadsdelarna inom vårt geografiska ansvar och möter invånare och brukare genom våra olika verksamheter men även i diverse dialogprocesser. Frågor som tas upp berör stundtals kollektivtrafiken och förvaltningen tycker det vore fördelaktigt om det fanns en tydlig och utarbetad kontakt med landstingets kollektivtrafikfunktioner som dels en motpart för de synpunkter som allmänheten tar upp, men även som en samverkanspart för samordning av insatser.

Förvaltningen föreslår därför att en kommunikationskanal utvecklas mellan förvaltningen och landstinget i syfte att underlätta delning av information men även att landstinget i högre grad blir en samverkanspart i förvaltningens olika utvecklingsarbeten.

Hur kan vi genomföra åtgärder kopplat till ovanstående på ett resurseffektivt sätt såväl vad avser ekonomi som hållbarhet

Stockholms stad arbetar aktivt genom olika åtgärder med att minska bilanvändandet i kommunen. Bland annat utökas cykelbanor, kollektivtrafikkörfält och platser för vistelse i gatumiljö. Dessutom har staden högt uppsatta ambitioner i de nya stadsdelar som planeras och byggs om att minska bilinnehavet och andelen resor med bil. Inom Enskede-Årsta-Vantör avses främst Årstafältet och Slakthusområdet som planeras med mycket låga parkeringstal och varierade mobilitetslösningar för att främja hållbart resande.

Förvaltningen bedömer att dessa långsiktiga omställningar av transportsystem och resvanor, ställt i relation till en ständigt ökande befolkning, även kräver stora insatser från kollektivtrafikutförare. Förvaltningen ser här ett stort behov av utökad kollektivtrafik för att invånare ska fortsätta kunna resa inom och mellan stadsdelar till arbete, skola, handel och fritidsaktiviteter.

Vad kan vi göra och hur kan vi genomföra åtgärder som säkerställer en god framkomlighet över tid för busstrafiken i aktuella områden?

Förvaltningen anser även att invånarens resmönster i hög grad avgörs av lokalisering av målpunkter vars förutsättningar står i stark relation till den fysiska planeringen och utvecklingen av stadens yttre miljöer. Förvaltningen bedömer dock att även mjuka frågor så som attityd till och kunskaperna om olika transporttyper spelar en avgörande roll vid val av transportmedel. Förvaltningen bedömer därför att landstinget i samråd med stadens olika förvaltningar kan arbeta mer aktivt med dels mobility management som ett sätt att främja hållbara resor såväl som med hårda styrmodeller som är mer kopplade till pris och restid.

Förvaltningen bedömer generellt att bostadsutveckling och investeringar i nya kollektivtrafiksystem och -infrastruktur måste gå med jämna steg. Förvaltningen bedömer det som en stor fördel för att öka kollektivtrafikens generella attraktivitet är att kollektivtrafiken finns på plats när nya bostadsområden står färdiga för inflytt. Dessutom ser förvaltningen det som nödvändigt att kollektivtrafiken utökas i redan befintliga bostadsområden som förtätas och blir mer tätbefolkade.

Förvaltningen bedömer att detta delade ansvar för kollektivtrafikanvändningen mellan landstinget och kommunen behöver samordnas bättre.

Vilka större förändringar kommer ske er i kommun under 2020-talet som kan tänkas ha påtaglig inverkan på kollektivtrafiken och dess förutsättningar?

Cirka 25 000 nya bostäder planeras inom Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning och detta tillsammans med Stockholms stad höga ambitioner om hållbart resande, bland annat formulerat i stadens Framkomlighetsstrategi, ställer mycket höga krav på en funktionell, attraktiv och tät kollektivtrafik. När det gäller områden som förtätas, exempelvis Östberga, Hagsätra, Rågsved, eller Dalen kommer nya busslinjer och förtätad tunnelbanetrafik bli helt

nödvändig. Förvaltningen erfar att tunnelbanans gröna linje är mycket ansträngd under rusningstiderna och problem riskerar att förvärras när Hagsätra, Rågsved, Högdalen och Bandhagen förtätas med 4 500 nya bostäder.

Förvaltningen vill även informera om det lokala utvecklingsprogram som stadsdelsförvaltningarna i Stockholms stad arbetar efter. Utvecklingsprogrammen syftar till att allokera offentliga resurser till resurssvaga områden med låga utbildningsnivåer och medelinkomster. Inom Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning är Östberga, Dalen, Högdalen, Rågsved och Hagsätra utpekade och inom dessa områden arbetar förvaltningen aktivt och i samverkan med övriga förvaltningar med att öka delaktigheten, stärka offentliga funktioner och öka trivseln och trygghet i det offentliga rummet så som torg och parker.

Förvaltningen anser att det i utpekade områden i synnerhet krävs särskilda ansträngningar för att öka den sociala hållbarheten men att det även är i resursstarka områden en förändring måste ske. Ett sätt att arbeta på är att tydligare koppla ihop områden och integrera stadsdelar som är geografiskt åtskilda av avstånd och barriärer. Förvaltningen anser att kollektivtrafiken har en nyckel roll i detta arbete att föra segregerade stadsdelar närmare varandra. Förvaltningen bedömer att viktiga samband och koppling som bör stärkas är Hagsätra/Rågsved-Örby/Högdalen. Högdalen/Bandhagen-Stureby. Östberga-Årsta/Stureby. Kollektivtrafiken i Östberga är särskilt eftersatt och bör ses över i det korta perspektivet innan den beslutade tunnelbanan är på plats.

Jämställdhet

Statistik visar att kvinnor reser med kollektivtrafiken i högre uträkning än män och att män i högre grad reser som förare i bil än kvinnor. Förvaltningen bedömer därför att investeringar i transportsystemen kan slå olika mot män och kvinnor. Förvaltningen bedömer att i strävan efter ett jämställt transportsystem bör investeringar och insatser göras utifrån dessa utgångspunkter.

Transportsystemets utveckling under senare halvan av 1900-talet har haft tyngdpunkt på infrastruktur för bilister och samtidigt nedvärderat gång, cykel och kollektivtrafik, färdmedel som i högre grad används av kvinnor än män. Förvaltningen bedömer att det ur ett jämställdhetsperspektiv bör göras insatser för att skapa mer jämställda möjligheter att resa inom staden.

Förvaltningen anser därför att insatser bör göras för att öka den generella attraktiviteten hos kollektivtrafiken med satsningar inom trygghet, effektivitet och turtäthet samt tillgänglighet till hållplatser.

Tillgänglighet

Förvaltningen anser att hög tillgänglighet till kollektivtrafiken är en förutsättning för att göra staden tillgänglig för alla. Förvaltningen arbetar tillsammans med funktionshinderrådet för att öka tillgängligheten i det offentliga rummet dels i det långsiktiga strategiska arbetet men även med enkelt avhjälpta hinder.

Förvaltningen har genom delaktighet i funktionshinderrådet en lokal kunskap som kan vara av nytta för landstinget i det fortsatta arbetet med att tillgängliggöra hållplatser och fordon.

Barns perspektiv

Förvaltningen bedömer att många barn använder kollektivtrafiken och står i beroendeställning till en väl fungerande, trygg och pålitlig kollektivtrafik. Förvaltningen ställer sig positiv till att insatser görs i tidig ålder för att locka barn till kollektivtrafiken i syfte att skapa ett långsiktigt förhållande med framtida vuxna resenärer. För att locka målgruppen barn krävs särskilda analyser och strategier.

Förvaltningen bedömer därför att ett gediget dialogarbete är en förutsättning för att förstå behoven hos målgruppen barn men även hos deras föräldrar och vårdnadshavare. Förvaltningen betraktar denna målgrupp som en resurssvag grupp som inte har några utarbetade påverkanskanaler i civilsamhället och därför behöver mycket stöd för att kunna påverka sin omgivning samt förutsättningarna som styr deras tillvaro. Förvaltningen anser att särskilda insatser krävs för att fånga upp synpunkter från denna grupp i syfte för samhällets

aktörer att skapa en uppfattning om barns perspektiv och inte bara barnperspektivet som ofta representeras av föräldrar, vårdnadshavare samt personal inom förskolan och skolan.

Förvaltningen föreslår att nämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Farsta stadsdelsnämnd

Farsta stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 15 november 2018 följande

1. Stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen av dialog och samverkan kring spår- och busstrafik i kommande trafikaffärer med trafikstart 2021.
2. Omedelbar justering.

Särskilt uttalande gjordes av Lars Jilmstad m.fl. (M), Peter Öberg (L) och Mariana Moreira Duarte m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Ersätтарыtrande gjordes av Malena Liedholm Ndounou (C) och Lars Hultkvist (KD) som instämmer i det särskilda uttalandet av Moderaterna, Liberalerna och Miljöpartiet.

Särskilt uttalande gjordes av Kjell Backman m.fl. (S) och Lars Bäck (V), *bilaga 1*.

Farsta stadsdelsförvaltning tjänsteutlåtande daterat den 22 oktober 2018 har i huvudsak följande lydelse.

Remissen är bara marginellt relevant för stadsdelsnämnden – den berör mest trafiknämndens, exploateringsnämndens och stadsbyggnadsnämndens ansvarsområden. Förvaltningen vill dock ta den här möjligheten att åter framföra stadsdelsnämndens önskemål om förbättrad kollektivtrafik i Fagersjö och Sköndal. Båda stadsdelarna är helt beroende av en fungerande busstrafik eftersom andra kollektivtrafikslag saknas.

Fagersjö behöver antingen en förbättrad turtäthet för de busslinjer som kör igenom stadsdelen eller eventuellt en ny busslinje mellan Fagersjö och Farsta. Det har vissa vintrar varit problem med hållplatslägena längs Havsörnsvägen. Det har även hänt att bussar helt kört förbi Fagersjö på grund av påstått dålig halkbekämpning. Detta har nog snarast varit entreprenörens bedömning, inte ett reellt problem. Det är hur som helst oacceptabelt att en hel stadsdel blir utan kollektivtrafik.

Flera bostadsprojekt kommer att bli verklighet i Fagersjö under 2020-talet vilket gör att kollektivtrafiken måste förbättras. Bättre kollektivtrafik till och från Fagersjö ligger också helt i linje med ny översiktsplans utpekande av ett så kallat strategiskt samband.

Stadsdelen Sköndal har ökat sin befolkning de senaste åren framför allt inom det nya bostadsområdet ”Lilla Sköndal”. Där saknas en busslinje och bilåkandet dominerar. Boende i södra delen av området har drygt 800 meter till de närmaste busshållplatserna på Sköndalsvägen och Sandåkravägen. Ett lågt ställt krav är att ett hållplatsläge ordnas i närheten av Sandåkravägen/Karin Larssons väg/Gamla Tyresövägen. Sedan tidigare har landstingets trafikförvaltning föreslagit att linje 181 ska trafikera ”Lilla Sköndal” vilket förvaltningen anser vara en god idé.

I centrala Sköndal trafikeras busslinje 188 till Gullmarsplan. Överlag finns ett behov av tätare turer på linjen.

Det är viktigt att förbättra busstrafiken i både Fagersjö och Sköndal för de som bor eller är verksamma i stadsdelarna. En bra kollektivtrafik minskar bilåkandet och minskar därmed vår klimatpåverkan.

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

Skärholmens stadsdelsförvaltning

Skärholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 14 november 2018 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen anser att det viktigt att Stockholms stad deltar i regional dialog och samverkan kring spår- och busstrafik. En välfungerande och tillgänglig kollektiv trafik är viktigt för invånarna i stadsdelsnämndsområdet.

Förvaltningen anser inte att det finns behov av att delta i det föreslagna fysiska mötet kring dialog och samverkansarbete utan föreslår att synpunkter centraliseras via exempelvis trafikkontoret för att underlätta vidarebefordrandet av hela stadens synpunkter.

Synpunkter som förvaltningen anser viktiga att lyfta i dialog och samverkansarbete är följande

Förvaltningen efterfrågar en ökning av turtätheten för linje 135, särskilt i nuläget när linje 163 inte trafikerar sträckan Bredäng - Sättra industri. Behovet ska ses som jämställdhetsfråga, vilket motiveras i ovanstående jämställdhetsanalys.

Förvaltningen även vill återigen påpeka att behovet av bussförbindelse till Sättrastrandsbadet vid slutet av Alsättravägen i allra högsta grad kvarstår, särskilt under sommartid, för att ge fler Stockholmare möjlighet att besöka badplatsen. Badet har också tillgänglighetsanpassats av Skärholmens stadsdelsförvaltning.

Älvsjö stadsdelsnämnd

Älvsjö stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 15 november 2018 följande

1. Stadsdelsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Älvsjö stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 24 oktober 2018 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholm har en stark befolkningstillväxt, inte minst i söderort, med många pågående och planerade bostadsutbyggnader. I Älvsjö pågår utbyggnaden av Älvsjöstaden/Kabelverket i centrala Älvsjö. I Solberga pågår förtätning utmed framför allt Folkparksvägen. På sikt planeras även för många bostäder och verksamheter kring Stockholmsmässan och Huddingevägen. En översyn pågår även av bullersituationen utmed Södertäljevägen och möjligheten att bygga utmed Kontrollvägen.

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, Gullmarsplan, Högdalen och Farsta. Det är av stor betydelse för kollektivresandet i söderort att det finns snabba bussförbindelser mellan dessa tyngdpunkter, gärna stombusslinjer.

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.

Den lokala busslinje som har högst belastning är linje 142 genom Solberga. Trängseln är oftast stor och kommer att öka ytterligare genom den pågående och planerade förtätningen. Mellan 2018 och 2019 sker inflyttning i 350 nya lägenheter och därutöver planeras för ca 600 lägenheter med inflyttning de första åren under 2020- talet. Utöver den nödvändiga utökade turtätheten på linje 142, skulle det också vara en möjlighet att låta ytterligare någon linje framöver gå igenom Solberga.

Den pågående utbyggnaden av Älvsjöstaden/Kabelverket (ca 1 800 lägenheter med inflyttning 2018-2024) kan skapa behov av att någon busslinje läggs om så att den passerar genom Älvsjöstaden på den nya Kabelverksgatan. Utöver de nya bostäderna i Älvsjöstaden tillkommer den utbyggda Kämpetorpsskolan samt nybyggda Kämpetorps idrottshall och bollplan (klara 2020) som viktiga målpunkter vid Älvsjövägen/Kabelverksgatan.

I Långsjö och Herrängen planeras inte några större bostadsutbyggnader, men förvaltningen vill ändå framhålla att linje 144 är mycket viktig för de boende i dessa områden. Önskemål finns om tätare trafik än dagens 30-minutersintervall dels mitt på dagen då många äldre och funktionshindrade reser, dels på kvällarna då många resenärer upplever det som otryggt att behöva stå och vänta länge vid Älvsjö station.

Framkomligheten för bussarna är viktig för att göra kollektivtrafiken attraktiv. Älvsjö centrum och Solberga har länge haft problem med många parkerade bilar på gatorna som ibland försvårar framkomligheten. Avgifter för gatuparkering har nu införts kring Telefonplan, vilket har förvärrat problemet i framför allt Solberga. Förvaltningen har tidigare framfört att även parkering på gatorna i Älvsjö och Solberga bör avgiftsbeläggas för att minska antalet långtidsparkerade fordon.

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.

Förvaltningen föreslår att stadsdelsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Reservationer m.m.

Farsta stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande gjordes av Lars Jilmstad m.fl. (M), Peter Öberg (L) och Mariana Moreira Duarte m.fl. (MP) enligt följande.

Vi välkomnar att förvaltningen så tydligt understryker behovet av förbättringar i busstrafiken i såväl Fagersjö som i Sköndal. Vi understryker att halkbekämpningen måste förbättras i Fagersjö, där det varje vinter inträffar att de boende i dagar får klara sig utan kollektivtrafik.

Därutöver menar vi, med hänvisning till omfattande kommande bebyggelse, att en pendeltågstation bör byggas i Fagersjö (som fram till början av 70-talet hade en sådan).

Vi ser det också som angeläget med en närbusstrafik i Fagersjö. En sådan skulle kunna förbinda stadsdelen med Hökarängen.

Särskilt uttalande gjordes av Kjell Backman m fl (S) och Lars Bäck (V) enligt följande.

Om vi hade varit i majoritet hade vi lagt följande förslag till beslut – att Stadsdelsnämnden beslutar enligt förvaltningens förslag till beslut samt att

2. Stadsdelsnämnden uttalar därutöver att busstrafiken på linjerna 165 och 167 på sträckan Farsta – Fagersjö – Högdalen bör få tätare turer i bägge färdriktningarna samt nya hållplatslägen i Fagersjö på plan mark för att säkerställa kollektivtrafiken även vid snö och halka. Likaså bör nuvarande trafik på linjerna 172, 173, 184, 185 samt 742 värnas och bibehållas samt utökas avseende linjesträckning samt turtäthet. Dock vet vi att trafikaffär E37 som omfattar linjerna ovan kommer att upphandlas via någon form av s.k. incitamentsavtal vilket i praktiken innebär att det bolag som vinnervinner E37 i praktiken kommer att ha ganska fria händer att bestämma turtäthet och linjenät för att säkra sin vinst.

3. Stadsdelsnämnden uttalar att då Stiftelsen Stora Sköndal och Stockholms kommun har startat en utbyggnad av bostäder i Sköndal som kommer att omfatta cirka 4 000 nya bostäder, 1 500 arbetsplatser, tre skolor samt åtta förskolor i direkt anslutning till det redan etablerade bostadsområdet som idag kallas ”Lilla Sköndal” så är de planerade förändringarna av busstrafiken otillräckliga. Redan idag är de nuvarande busslinjerna 181, 188 och 182 överbelastade. Det är ej heller möjligt att leda ytterligare trafik på Sköndalsvägen som är för smal och problematisk för bussarna att trafikera. I dagsläget finns planer på att dra en ny väg via förskola, allmänning och Sandåkraskolan för att skapa en möjlighet att ta sig in och ut i det nya området. Detta kommer att bli problematiskt och det kommer inte att vara tryggt, säkert och helt hanterbart för de som bor, verkar och kör buss i området. Den blågröna majoriteten i landstinget (regionen) bör ta tillbaka sitt ogenomtänkta förslag och istället planera för helt nya kompletterande busslinjer med anslutning till spårbunden trafik (T-bana samt Pendeltåg) i Farsta Strand, Farsta, Skarpnäck, Gullmarsplan samt Älvsjö.

4. Stadsdelsnämnden uttalar även att de nu aktuella trafikaffärerna E34 - E38 ska bedrivas i egen regi av Stockholms Läns Landsting (Region Stockholm) via Trafikkontoret/SL för att säkerställa att samtliga taxeintäkter samt skatteresurser oavkortat används till personalens löner, inköp av fordon samt underhåll av fordon, spår, depåer och verkstäder.

5. Stadsdelsnämnden uttalar slutligen att även kommande trafikaffärer som berör servicebusslinjerna, buss- och spårtrafik som trafikerar våra stadsdelar såsom busslinjerna 828, 830 och 831 samt t-banelinje 18, pendeltågslinjerna 42X, 43 och 43X ska utföras i egen regi.