

PM Rotel V (Dnr KS 2020/334)

Trafikförändringar i SL-trafiken och Waxholmsbolagets trafik 2020/2021 (T21)

Remiss från Trafikförvaltningen, Region Stockholm

Remisstid den 28 maj 2020

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

Kommunstyrelsen har fått en remiss från Trafikförvaltningen i Region Stockholm som avser förslag på trafikförändringar i kollektivtrafiken vad gäller bland annat linjesträckningar, turtäthet och trafikeringstid inför skifte av tidtabell i december 2020.

Förslag till förändringar har tagits fram i samarbete med trafikutövarna och bygger bland annat på kommunala bebyggelseplaner, resandestatistik samt input från kommunerna inom ramen för trafikförvaltningens kommundialog. Förslaget innehåller en detaljerad bruttolista med trafikförändringar inför tidtabellsskiftet.

Staden har ansökt och fått beviljad förlängd remisstid till den 28 maj 2020.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafiknämnden, 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 samt kommunstyrelsens pensionärsråd..

Exploateringskontoret har inga synpunkter på ärendet och har avstått från att svara.

Stadsledningskontoret anser att det är 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 etableras mönster och strukturer där kollektivtrafiken senare blir central för trafikarbetet i området. Stadsledningskontoret konstaterar vidare att kapacitet inom och utformning av bussterminaler är av stor betydelse och att det vore önskvärt att Trafikförvaltningen

analyserade behovet av reinvesteringar och uppgraderingar av de cirka 50 bussterminaler som finns inom staden.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden ser positivt på att busstrafiken anpassas efter efterfrågan och möjliggör en ökning av andelen kollektivtrafikresor. Förslagen på indragna linjer motiveras med lågt resande och att sträckorna trafikeras av andra buss- eller spårlinjer. Nämnden anser att indragning av linjer ska ske med försiktighet och föregås av en analys av alternativ resväg i händelse av trafikstopp eller reducerad trafik i t.ex. tunnelbanan. Nämnden vill även lyfta möjligheter att ta sig till stadens natur med kollektivtrafiken har stor betydelse för tillgängligheten.

Trafiknämnden vill understryka vikten av att alla parter är överens om behovet av åtgärder, tidplan och finansiering innan Trafikförvaltningen Region Stockholm godkänner förslaget och de föreslagna trafikförändringarna träder i kraft. En fråga av stor betydelse för möjligheten till busstrafikering är kapacitet och utformning av bussterminaler och att det vore önskvärt att Trafikförvaltningen analyserade behovet av reinvesteringar och uppgraderingar av de ca 50 bussterminaler som finns i staden. Slutligen framhåller nämnden målsättningen att öka hastigheterna på stombusstrafiken i innerstaden och samarbetet för att förbättra framkomligheten för befintliga samt i stomnätplanen föreslagna nya stomlinjer.

Bromma stadsdelsnämnd betonar vikten av att kollektivtrafiken är tillförlitlig, går ofta och snabbt, för att resenärerna ska välja den. Nämnden vill framhålla behovet av att SL håller en hög servicenivå, ser över kommunikationerna i nybyggda områden samt tillämpar en tät tidtabell för tvärgående trafik. För den äldre befolkningen och funktionshindrade är det viktigt med en hög grad av tillgänglighet. Ur detta perspektiv är det därför viktigt att beakta turtäthet samt hållplatsers placeringar. Därutöver är det önskvärt med uppvärmda vänthallar vid Brommaplan och Alvik då det där kan uppstå längre väntetider. Utöver detta har nämnden specifika synpunkter kring enskilda linjer.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd kan konstatera att de förändringar som föreslås i mycket liten grad påverkar Enskede-Årsta-Vantör. Nämnden vill dock poängtera vikten av att de trafikstörningar som planeras för linje 19 sommaren 2021 sträckan Globen-Gullmarsplan kommuniceras till resenärer och boende och att nämnden gärna tar del av kommunikationsmaterial. Nämnden är även positiv till den utökade trafiken på linje 173 och vill slutligen poängtera vikten av kollektivtrafikförsörjningen till och från Östberga som är en av förvaltningens mest isolerade stadsdelar.

Farsta stadsdelsnämnd är positiva till förslagen på förändringar för buss 172 och 173. Bostadsbyggandet i stadsdelsområdet är inne i en expansiv fas och befolkningen växer. Kollektivtrafiken behöver förstärkas i flera områden. Detta gäller framför allt i Sköndal och Fagersjö.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd välkomnar att de nya tunnelbanevagnarna kommer börjar köra på röda linjen som ofta kantas av överfulla tågagnar under rusning. Stockholms kollektivtrafik är stadens blodomlopp och en utveckling av denna är ett måste i en växande stad.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd konstaterar att inga trafikförändringar är planerade inom Hässelby-Vällingby stadsdelsområde men önskar förstärkning för vissa linjer inom stadsdelen. Nämnden föreslår vidare att Trafikförvaltningen utreder möjligheten till ytterligare närtrafik i form av linjetrafik och/eller beställningstrafik inom stadsdelsområdet samt att Trafikförvaltningen i samband med det arbetet

inhämtar synpunkter från stadsdelsnämndens råd för funktionshinderfrågor samt från Pensionärsrådet.

Kungsholmens stadsdelsnämnd är positiv till att trafikförvaltningen visar vilka kollektivtrafikförändringar som kommer att genomföras under 2020/2021. En väl fungerande och tillgänglig kollektivtrafik är en grundläggande förutsättning i stadens arbete för ett klimatsmart Stockholm med en infrastruktur som främjar effektiva och hållbara transporter samt god framkomlighet. Nämnden vill framhålla att trafikeringen mellan Hornsberg och Fridhemsplan samt övriga Kungsholmen behöver vara god och understryker vikten av att äldreperspektivet och framkomligheten för funktionsnedsatta tas i beaktan när förflyttningar- eller ombyggnation av hållplatser sker, samt när tidtabeller uppdateras.

Norrmalms stadsdelsnämnd är positiv till att Trafikförvaltningen visar vilka kollektivtrafikförändringar som kommer att genomföras 2020/2021. En väl fungerande och tillgänglig kollektivtrafik är en grundläggande förutsättning i stadens arbete för ett klimatsmart Stockholm, med en infrastruktur som främjar effektiva och hållbara transporter samt god framkomlighet. Nämnden påtalar även behovet av kollektivtrafikförsörjning till Hagastaden förskolors möjligheter att nu utflyktsområden. Nämnden understryker även vikten av att äldreperspektivet och framkomligheten för funktionsnedsatta tas i beaktan när förflyttningar- eller ombyggnation av hållplatser sker, samt när tidtabeller uppdateras.

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd är positiv till de föreslagna förändringarna på busslinjerna 565 och 565X. Nämnden vill framföra värdet av att det tidigt finns tillgång till kollektivtrafik i nya områden. Det finns behov av bussförbindelse till Kistahöjden.

Skarpnäcks stadsdelsnämnd har inget att erinra mot förslagen då de innebär en ökad turtäthet. När det gäller kollektivtrafiken i ett större perspektiv har nämnden även tidigare fört fram behoven av bättre tvärförbindelser och att tunnelbanan är redan i dag hårt belastad under morgon och kväll med trängsel som följd. Nämnden vill även påtala behovet av fler upp/nedgångar till tunnelbanestationerna. Det gäller främst stationen i Skarpnäck, men även i Kärrtorp och Björkhagen.

Skärholmens stadsdelsnämnd ser positivt på förslagen gällande linjer 865 och 173 samt införandet av nya fordon i tunnelbanesystemet. Rådet för funktionshinderfrågor i Skärholmen lyfter vikten av att nya och äldre fordon i tunnelbanesystemet blandas för att säkerställa tillgången till sittplatser för de passagerare som behöver det. Nämnden vill lyfta pendlingsbåtlinje 89 och möjligheten till hållplats i Skärholmen, till exempel kajen vid Mälärhöjdsbadet. Utöver detta lyfter nämnden ett antal förbättringsområden.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd anser att det vore önskvärt att de äldsta vagnsmodeller i tunnelbanan ersätts av de nya tågen snarast. Nämnden är kritisk till att kopplingen mellan Spånga och Bromma flygplats försvinner i och med att linje 112 föreslås få en annan dragning. Vidare efterlyser nämnden en ny busslinje mellan stadsdelsområdet och den framväxande Barkarbystaden.

Södermalms stadsdelsnämnd ser positivt på trimningsarbeten i Citybanans med syfte att kunna öka pendeltågstrafiken och välkomnar initiativet att undersöka möjligheten att anlöpa Gamla stan med båtlinje 89 för att ge resenärer närmare koppling till tunnelbanenätet. Nämnden noterar i övrigt vissa trafikförändringar som kan ge försämringar för vissa grupper, till exempel att stombusslinje 4 ska hoppa

över vissa hållplatser, exempelvis Lignagatan, eftersom linje 74 ersätter linje 4 på Hornsgatan.

Älvsjö stadsdelsnämnd önskar se bättre tvärförbindelser i söderort, och högre turtäthet på bussarna. I Älvsjö, och framför allt i Solberga, växer befolkningen snabbt eftersom många nya bostäder byggs i dessa områden. Nämnden anser att det behövs tätare trafik under en stor del av dagen för att komma till rätta med problemen med överfulla bussar där inte alla kommer med. Nämnden är positiv till att linje 173 föreslås få ökad turtäthet. Den är en viktig tvärförbindelse i söderort.

Östermalms stadsdelsnämnd är positiv till att trafikförvaltningen, genom remissen, visar vilka kollektivtrafikförändringar som kommer att genomföras under 2020/2021. Förslaget innebär dock ingen större påverkan på kollektivtrafiken inom eller till- och från Östermalms stadsdelsområde. Nämnden vill understryka vikten av äldreperspektivet och att framkomligheten för funktionsnedsatta tas i beaktan när förflyttningar- eller ombyggnation av hållplatser sker, samt när tidtabeller uppdateras.

Stockholms Stadshus AB ställer sig bakom Stockholms Hamn AB:s remissvar och har inget övrigt att tillägga. Stockholms Hamn AB ser fortsättningsvis det som en prioriterad fråga att, i samarbete med Region Stockholm och Stockholms stads trafikkontor, arbeta för en ökad kollektivtrafik på vatten.

Kommunstyrelsens pensionärsråd anger att kollektivtrafiken är en central fråga för äldre som får konsekvenser för upplevelsen av trygghet och delaktighet. Det gäller bland annat turtäthet, tider på dygnet, hållplatsernas placering närheten till träffpunkter för äldre, seniorboenden, vårdcentraler, sjukhus, begravningsplatser, myndigheter, möjligheten att ta sig in och ut ur färdmedlet, tillgång till närtrafik etc. I maj 2018 tog kommunfullmäktige ett beslut om att delta i ett världsomspännande projekt som handlar om äldrevänliga städer och som fått namnet Stockholm – en äldrevänlig stad. Detta innebär att staden har åtagit sig att i all planering inför framtiden ska ett äldre-perspektiv finnas med.

Mina synpunkter

I kommunfullmäktiges budget för 2020 framgår att en effektiv och väl utbyggd kollektivtrafik är avgörande för möjligheten att uppnå målet att Stockholm ska vara en hållbart växande och dynamisk storstad. Målsättningarna i det regionala trafikförsörjningsprogrammet sammanfaller i hög grad med Stockholms stads mål för transporternas utveckling mot ökad hållbarhet. Jag kan inte nog poängtera hur viktigt det är att det finns långsiktiga strategier för kollektivtrafikförsörjningen kopplat till stadens kraftiga utveckling. Om kollektivtrafiken finns på plats i tidiga skeden etableras mönster och strukturer där kollektivtrafiken senare blir central för invånarna.

Staden bidrar genom medverkan i samarbetsorgan för långsiktig regional trafikplanering och trafiknämndens arbete genom Framkomlighetsstrategins genomförande. Staden ser i huvudsak positivt på de föreslagna förändringarna i remissen. Utökade trafikeringstider och ökad turtäthet bidrar till att öka kollektivtrafikens attraktivitet, samtidigt som det i vissa fall där alternativa linjer finns är rimligt att reducera trafiken på linjer med lågt resandeunderlag. Genom att anpassa busstrafiken efter resenärernas efterfrågan och behov möjliggörs en ökning av andelen kollektivtrafikresor, vilket bidrar till att nå stadens klimat- och miljömål.

Det är viktigt att vi gemensamt med Region Stockholm fortsätter och ökar arbetet med att genomföra åtgärder för framkomligheten, förbättra regulariteten och höja genomsnittshastigheten för busstrafiken i hela staden. De framkomlighetsförbättrande åtgärderna behöver även kompletteras av ett ökat trafikutbud. 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 ska fortsätta dialogen med AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) om Region Stockholms förlängning av Spårväg City till Norra Djurgårdsstaden.

Jag understryker 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. En fråga av stor betydelse för möjligheten till busstrafikering är kapacitet och utformning av bussterminaler och det vore önskvärt att Trafikförvaltningen Region Stockholm analyserade behovet av reinvesteringar och uppgraderingar av de ca 50 bussterminaler som finns i staden.

Slutligen vill jag hänvisa till de mer konkreta synpunkterna som inkommit genom remissvaren från stadens nämnder, råd och bolag i denna promemoria.

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 27 maj 2020

DANIEL HELLDÉN

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Trafikförändringar i SL-trafiken och Waxholmsbolagets trafik 2020/2021 (T21)

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarråden Jan Valeskog och Kadir Kasirga (båda S) enligt följande.

Det behövs en offensiv framkomlighetssatsning för bussarna. Busstrafiken behöver prioriteras i hela staden, till exempel genom fler busskörfält på lämpliga sträckor, bättre trafikövervakning och ökad prioritering i trafiksignaler. Framkomligheten behöver också öka genom intensifierade kontroller av trafikanordningsplanerna som reglerar vägarbeten i staden, fler utfärdade sanktioner mot trafikstörande projekt som sker utan tillstånd samt förstärkt systematisk framkomlighetskontroll för att beivra blockerande felparkerade bilar eller andra uppställda fordon.

När trafikförändringar ska göras är det viktigt att de lokala synpunkterna hörsammas. Vi vill därför hänvisa till Socialdemokraternas reservationer och särskilda uttalanden i remissbilagan.

Särskilt uttalande gjordes av borgarrådet Clara Lindblom (V) enligt följande.

En välfungerande kollektivtrafik spelar en central roll klimatomställningen och möjliggör hållbar mobilitet för alla stockholmare. Därför ska den vara prioriterad i den kommunala planeringen, och Stockholms stad har ett stort ansvar för kollektivtrafiken som väghållare. Att kollektivtrafiken ska vara prioriterad fastslås i stadens gällande styrdokument, Framkomlighetsstrategin.

Under de senare åren har snitthastigheten för stombussarna minskat även om ambitionen är att den ska öka. Det mest effektiva sättet att öka busstrafikens framkomlighet och därmed hastigheten är att bygga dedikerade busskörvägar. Detta har tyvärr inte skett i större omfattning utan de åtgärder som har tagits har främst varit ”trimningsåtgärder” och borttagning av busshållplatser.

Vi ser att borttagning av hållplatser planeras även i förslaget för T21 för stombusslinjerna 3 och 4. Detta har en marginell effekt på restiderna, men skapar mycket förvirring hos resenärerna och försämrar tillgängligheten, inte minst för äldre och personer med funktionsvariationer.

Vänsterpartiet vill gärna se flera konkreta åtgärder för busstrafikens framkomlighet, till exempel en kraftig utbyggnad av busskörvägar från Stockholms stads sida i stället för minskat antal hållplatser

Kommunstyrelsen

Särskilt uttalande gjordes av Kadir Kasirga, Jan Valeskog, Karin Gustafsson och Catharina Piazzola (alla S) med hänvisning till Socialdemokraternas särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Särskilt uttalande gjordes av Torun Boucher (V) med hänvisning till Vänsterpartiets särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Ersättaryttrande gjordes av Sissela Nordling Blanco (Fi) med hänvisning till Socialdemokraternas särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Remissammanställning

Ärendet

Kommunstyrelsen har fått en remiss från Trafikförvaltningen i Region Stockholm, som redogör för regionens förslag till trafikförändringar i kollektivtrafiken inför skifte av tidtabell i december 2020. Remissen avser förslag på trafikförändringar vad gäller bland annat linjesträckningar, turtäthet och trafikeringsstid.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet är regionens viktigaste styrdokument för kollektivtrafikens utveckling. Programmet pekar ut de långsiktiga målen för kollektivtrafiken som alla aktörer i regionen, enligt Trafikförvaltningen, ska arbeta mot tillsammans.

Trafikförsörjningsprogrammet har tre övergripande mål. Det första är *Ökat kollektivt resande*, då länets befolkning väntas öka från dagens 2,2 miljoner till knappt 2,9 miljoner 2030. Det ställer krav på att kollektivtrafiken kan utvecklas i samma takt och att hela transportsystemet planeras så att kollektivt resande kan främjas framför privatbilismen. Det andra är *Smart kollektivtrafiksystem* med fokus på att kollektivtrafiken ska utvecklas på ett sätt som hushållar med samhällets resurser. Den ska vara miljöanpassad, säker och resurseffektiv. Det tredje målet är *Attraktiv region*, där kollektivtrafiken ska bidra till ökad jämlikhet och jämställdhet genom att skapa tillgänglighet till arbete, service och fritidsaktiviteter utifrån olika behov och förutsättningar.

Förslag till förändringar har tagits fram i samarbete med trafikutövarna och bygger bland annat på kommunala bebyggelseplaner, resandestatistik samt input från kommunerna inom ramen för trafikförvaltningens kommundialog. Förslaget innehåller en detaljerad bruttolista med trafikförändringar inför tidtabellsskiftet. En kort sammanfattning beskrivs nedan.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafiknämnden, 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, Kommunstyrelsens funktionshinderråd, Stockholms Stadshus AB samt kommunstyrelsens pensionärsråd.

Exploateringskontoret har inga synpunkter på ärende och har avstått från att svara.

Innehållsförteckning	Sid
Stadsledningskontoret.....	8
Miljö- och hälsoskyddsnämnden.....	9
Trafiknämnden.....	10
Bromma stadsdelsnämnd.....	12

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd.....	13
Farsta stadsdelsnämnd.....	14
Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd.....	14
Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd.....	15
Kungsholmens stadsdelsnämnd.....	16
Norrmalms stadsdelsnämnd.....	17
Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd.....	18
Skarpnäcks stadsdelsnämnd.....	18
Skärholmens stadsdelsnämnd.....	19
Spånga-Tensta stadsdelsnämnd.....	19
Södermalms stadsdelsnämnd.....	20
Älvsjö stadsdelsnämnd.....	21
Östermalms stadsdelsnämnd.....	22
Stockholms Stadshus AB.....	23
Kommunstyrelsens pensionärsråd.....	23

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 4 maj 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Enligt kommunfullmäktiges budget framgår att det måste byggas en infrastruktur som gör att människor snabbt och smidigt kan resa i hela regionen och att stora investeringar i kollektivtrafiken är avgörande.

Stadsledningskontoret konstaterar att Trafikförvaltningen ansvarar för finansieringen av utbyggd kollektivtrafik inom regionen. Stadens inriktning är att kollektivtrafikens attraktivitet ska öka.

Stadsledningskontoret anser att långsiktiga strategier gällande kollektivtrafiken och Region Stockholms medverkan i stadens planeringsarbete är viktigt. 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, etableras mönster och strukturer där kollektivtrafiken senare blir central för trafikarbetet i området.

Stadsledningskontoret konstaterar att kapacitet inom och utformning av bussterminaler är av stor betydelse för möjligheten till effektiv busstrafikering. Det vore värdefullt att belysa detta i förslaget till trafikförändringar och önskvärt att Trafikförvaltningen analyserade behovet av reinvesteringar och uppgraderingar av de cirka 50 bussterminaler som finns inom staden.

Stadsledningskontoret vill även understryka vikten av att alla parter är överens om behovet av åtgärder och tidplaner innan Trafikförvaltningen godkänner förslaget och de föreslagna trafikförändringarna träder i kraft.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen beslutar att remiss om Trafikförändringar i SL-trafiken och Waxholmsbolagets trafik 2020/2021 (T21) anses besvarad med vad som sägs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 21 april 2020 följande.

1. Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Särskilt uttalande gjordes av Maria Mustonen (V), *bilaga 1*.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 2 april 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Spårtrafik

Under spårtrafik beskrivs flera trafikavstängningar.

Förvaltningen vill lyfta vikten av att dessa i ett tidigt skede stäms av med den regionala trafikgruppen så att projekten kan samordnas med andra trafikstörande arbeten i kommunen och länet. Den regionala trafikgruppen består av trafikkontoret, Trafikverket och trafikförvaltningen.

Tunnelbanetrafik

Remissen anger att tunnelbanesträckan Globen-Gullmarsplan på linje 19 på grund av arbeten inför tunnelbanans utbyggnad stängs under sommaren 2021.

Förvaltningen förutsätter att sträckan ersätts av busstrafik som ersättning för tunnelbanan.

Busstrafik

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

Stockholms stad arbetar aktivt för att förbättra tillgängligheten i och till stadens naturområden. Det innebär att alla stockholmare oavsett ålder, funktionsförmåga eller socioekonomiska förutsättningar ska kunna utöva friluftaktiviteter, inom ett rimligt avstånd från sitt hem, oavsett var man bor. Vistelse i naturen i sig är hälsofrämjande.

Möjligheter att ta sig till stadens natur med kollektivtrafiken har stor betydelse för tillgängligheten. Det finns goda möjligheter att ta sig till de flesta större naturområden via tunnelbanenätet, men några områden skulle få en betydligt bättre tillgänglighet med en tätare busstrafik. Ett exempel på ett naturområde som är mycket välbesökt är Ågesta friluftsområde. Det går att ta sig dit kommunalt med buss 833 från Farsta men med gles trafik. Tätare bussturer, åtminstone halvtimmetrafik, skulle öka tillgängligheten och underlätta för fler att ta sig dit. Idag kommer majoriteten av besökarna med bil.

En teknisk förbättringsåtgärd som skulle öka tillgängligheten är en framtida möjlighet att hitta stadens naturreservat och större naturområden i SL-appen utan att behöva ange en adress. För personer som är beroende av färdtjänst skulle det också underlätta och öka tillgängligheten att komma ut i naturen om det fanns möjlighet att beställa resor till punkter som saknar gatuadress.

Dessa åtgärder skulle bidra till uppfylla Trafikförsörjningsprogrammets övergripande mål att kollektivtrafiken ska bidra till ökad jämlikhet och jämställdhet genom att skapa tillgänglighet till arbete, service och fritidsaktiviteter utifrån olika behov och förutsättningar.

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

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 23 april 2020 följande.

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

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 18 mars 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Stadens inriktning är att kollektivtrafikens attraktivitet ska öka. Långsiktiga strategier och tidig medverkan i stadens planeringsarbete är därför viktigt. 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, etableras mönster och strukturer där kollektivtrafiken senare blir central för trafikarbetet i området.

I befintliga miljöer är det inte alltid möjligt att uppnå önskvärda mått för busstrafiken. T.ex. är 3,5 meter för ett körfält ett mått som trafikkontoret i vissa projekt har svårt att uppnå. Då brukar körfältsbredden istället planeras till 3,25 meter, vilket även används i kollektivtrafikprojekt för att få till nya busskörfält på vissa sträckor. Nödvändiga kompromisser kring mått får inte hindra att ett område ändå trafikeras av busstrafik.

En fråga av stor betydelse för möjligheten till busstrafikering är kapacitet och utformning av bussterminaler. Trafikkontoret anser därför att det vore värdefullt att belysa detta i förslaget till trafikförändringar. Kontoret anser att det vore önskvärt att Trafikförvaltningen analyserade behovet av reinvesteringar och uppgraderingar av de ca 50 bussterminaler som finns i staden. Terminalerna är Trafikförvaltningens ansvar och många håller bristfällig standard och har för liten kapacitet för att rymma prognostiserad trafik. I samband med att terminalerna analyseras finns det även ett behov av att se över avtalen för terminalerna. Både i de fall då det finns befintliga avtal och när det saknas avtal. Trafikkontoret välkomnar att delta i ett arbete om framtidens terminaler som Trafikförvaltningen tar initiativ till.

Kontoret vill även understryka vikten av att alla parter är överens om behovet av åtgärder, tidplan och finansiering innan Trafikförvaltningen godkänner förslaget och de föreslagna trafikförändringarna träder i kraft.

Busstrafik i innerstaden

Det är en målsättning att öka hastigheterna på stombusstrafiken i innerstaden. Trafikkontoret har därför inget att invända mot att stombussarna hoppar över enstaka hållplatser, förutsatt att konsekvenserna analyseras och att arbetet sker i samråd med kontoret.

Linje 54 föreslås trafikera Storängsvägen och ersätta linje 55. Det är Kungliga Djurgårdsförvaltningen som är väghållare för Storängsvägen och diskussioner kring att öppna den för busstrafik behöver tas med dem. Den nya sträckningen för linje 54 missar också hållplats Storängsbotten som används av resande som ska till ridanläggningen samt i framtiden till de bostäder som staden bygger i detaljplan Ängsbotten. Det innebär också att en ny hållplats måste byggas.

Trafikförvaltningen uppger ofta i kommunikation med staden att bytespunkt Odenplan är överbelastad. Trafikkontoret vill därför lyfta att om buss 50 får ny ändhållplats på Odenplan så påverkas kapaciteten negativt pga. reglertid etc. Kontoret anser att det borde studeras om en annan sluthållplats vore lämpligare för bussen. Trafikkontoret anser också att det skulle

kunna vara intressant att åter trafikera Vanadisvägen och pendeltågets norra uppgång med buss för att avlasta Odenplan.

Busstrafik i söder- och västerort

Staden samarbetar med Trafikförvaltningen och Trafikverket för att förbättra framkomligheten för befintliga samt i stamnätsplanen föreslagna nya stomlinjer. Arbetet sker gemensamt genom åtgärdsvals-, sträcknings- och stråkstudier. Kontoret vill lyfta vikten av att de framkomlighetsförbättrande åtgärderna som bättre signalprioritering och mer eget utrymme på gatumark kompletteras av ett ökat trafikutbud samt att trafikering av de nya stomlinjerna säkras.

Staden har stadigvarande mottagit synpunkter och önskemål om att buss i linjetrafik återigen ska trafikera Bromma sjukhus. Trafikkontoret anser att möjligheterna till att trafikera den nya hållplatsen bör ses över. Behovet understryks ytterligare av att trafikmodellerna i det pågående arbetet med sträckningsstudien för stomlinje E visat på stor efterfrågan på resande från platsen.

För linje 53 går det inte att utläsa i kartan, som visar ny linjesträckning, vilken hållplats som ska trafikeras. Det är att föredra att omdragna linjer trafikerar befintliga hållplatser. Om dragningen kräver en ny hållplats behöver det stämmas av med trafikkontoret för att bedöma rimligheten i investeringen.

Pendelbåtstrafik

Trafikkontoret delar Trafikförvaltningens uppfattning om att det är intressant att titta vidare på möjligheterna att angöra tunnelbanestation Gamla stan med båt.

Bromma stadsdelsnämnd

Bromma stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 23 april 2020 följande.

Nämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på kommunstyrelsens remiss KS 2020/334.

Reservation anfördes av Johan Heinonen (S), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Johan Paccamonti m.fl. (M), Hanna Wistrand (L), Karl Persson (MP), Adrian Nordén (C) och Mia Widell (KD) lämnade ett särskilt uttalande som Lillemor Samuelsson (V) anslöt sig till, *bilaga 1*.

Bromma stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 26 mars 2020 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. För den äldre befolkningen och funktionshindrade är det viktigt med en hög grad av tillgänglighet. Ur detta perspektiv är det därför viktigt att beakta turtäthet samt hållplatsers placeringar. Därutöver är det önskvärt med uppvärmda vänthallar vid Brommaplan och Alvik då det där kan uppstå längre väntetider, särskilt avseende busstrafiken. För tunnelbanan och pendeltågstrafiken är det mycket angeläget att hissar och rulltrappor fungerar.

Önskemål finns om en utökad turtäthet för busslinje 127 mellan Brommaplan och hållplatsen Blackebergs gård. Nybyggnationen vid Ängby Park (f.d. Blackebergs gård), kommande nybyggnationer vid Nockebyhov och Blackebergsvägen medför behov av tätare turer. Även Ängbybadet och campingen, med stor brist på parkeringsplatser under sommarhalvåret, ställer krav på god kollektivtrafik.

Befolkningstillväxten som skett i Beckomberga förutsätter en god kollektivtrafik. Boende och besökare har framfört önskemål om att linje 115 skall trafikera in till Bromma sjukhus då gångavståndet från hållplatsen vid Räckstavägen för närvarande är för stort för både äldre och funktionsnedsatta. Dessutom behövs tätare turer samt att linje 115 Vällingby-Bromma sjukhus utökas till att gå fram till Brommaplan. Pensionärsrådet önskar även att linje 115 ska passera Räcksta begravningsplats vardagar och inte bara under helger.

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 bör utökas. Många äldre medborgare i Bromma som bor utmed busslinjen undrar vad SL har för planer med denna busslinje. Kommer äldre och funktionshindrade bättre att tillgodoses på denna sträckning exempelvis vad gäller antalet hållplatser samt deras placering? Brommas pensionärsråd efterfrågar en dialog med SL i denna fråga.

Bättre kommunikationer till Kista och Akalla är önskvärt, gärna med direktbuss.

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 och genomförande.

När det gäller skärgårdstrafiken berörs även medborgare i Bromma varav många har sommarboende i skärgården. Det är därför önskvärt att Waxholmsbolaget startar sommartrafiken senast veckan innan midsommar då många flyttar ut för sommaren.

Passningen mellan båt och buss kan förbättras för att minimera väntetider. Ett exempel är busslinje 670 som ankommer i mycket god tid innan båten angör. De nya bussarnas kapacitet för packning och väskor är undermålig då många sommar- och badgäster ofta har en hel del att bära med inför sin vistelse.

Övrigt

Viktigt är att tillgänglighetsfrågorna ges fortsatt stor uppmärksamhet 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. Angeläget är även att framkomligheten för funktionsnedsatta tas i beaktande när förflyttningar eller ombyggnation sker av hållplatser.

Kvinnors och mäns resmönster är ofta skiftande och ställer därmed olika krav på kollektivtrafiken. Viktigt är därför att tillgodose dessa behov och kontinuerligt arbeta för jämställda kommunikationer.

Om antalet nöjda resenärer ska kunna öka är det, förutom en effektiv kollektivtrafik, angeläget att SL tänker på passagerarnas trygghetsbehov och höjer standarden på underhåll och städning. Övervakningen behöver också intensifieras för att stävja vandalisering vid hållplatser och stationer.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 23 april 2020 följande.

Nämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Särskilt uttalande gjordes gemensamt av Gustav Johansson (M), Urban Rybrink (L), Nickie Excellie (MP), Elisabet Abelson (C), Veronica Palm (S) och Hassan Jama (V), *bilaga 1*.

Ersätтарыttrande gjorde av Lisa Palm (Fi) som ställde sig bakom Moderaternas, Liberalernas, Miljöpartiets, Centerpartiets, Socialdemokraternas och Vänsterpartiets särskilda uttalande.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 27 mars 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är positiv till att trafikförvaltningen stämmer av trafikförändringar med förvaltningen men kan konstatera att de förändringar som föreslås i mycket liten grad påverkar Enskede-Årsta-Vantör.

Förvaltningen vill dock poängtera vikten av att de trafikstörningar som planeras för linje 19 sommaren 2021 sträckan Globen-Gullmarsplan kommuniceras till resenärer och boende och att förvaltningen gärna tar del av kommunikationsmaterial för användning i förvaltningens olika kanaler. Förvaltningen efterfrågar här en synkroniserad kommunikation.

Förvaltningen är även positiv till den utökade trafiken på linje 173.

Förvaltningen vill slutligen poängtera vikten av kollektivtrafikförsörjningen till och från Östberga som är en av förvaltningens mest isolerade stadsdelar.

Farsta stadsdelsnämnd

Farsta stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 16 april 2020 följande.
Nämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen av trafikförändringar i SL-trafiken och Waxholmsbolagets trafik 2020-2021.

Farsta stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 17 mars 2020 har i huvudsak följande lydelse.

För Farstas del är det endast två busslinjer samt Nynäsbanans snabbtåg till och från Nynäshamn som påverkas av föreslagna trafikförändringar. De förändringar som föreslås är utökad turtäthet på linje 172, som passerar Gubbängen–Hökarängen–Norra Sköndal, och linje 173 som har hållplatser i Norra Sköndal och Hökarängen. Därutöver blir det eventuellt snabbtåg även under sommarperioden på Nynäsbanan till och från Nynäshamn. Dessa förstärkningar av trafiken är givetvis positiva.

Bostadsbyggandet i Farsta stadsdelsområde är inne i en expansiv fas och befolkningen växer. Kollektivtrafiken behöver förstärkas i flera områden. Detta gäller framför allt i Sköndal där busslinje 188 mellan Gullmarsplan och Sköndalsbro är i behov av en utökad turtäthet. I den nybyggda delen ”Lilla” Sköndal saknas fortfarande busstrafik vilket innebär att många i området kör bil istället för att åka kollektivt. Bristen på kollektiva förbindelser leder till en onödig negativ påverkan på klimatet.

I Fagersjö kommer det på sikt att byggas nya bostäder men redan nu behöver turtätheten utökas på busslinje 165 mellan Liljeholmen och Farsta. Avgångar tre gånger i timmen mitt på dagen är alldeles för glest med tanke på att andra kollektiva förbindelser saknas.

Sett ur ett jämställdhetsperspektiv är det också viktigt med bättre turtäthet då kvinnor och unga i större utsträckning än män använder kollektivtrafiken.

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

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 23 april 2020 följande.

Nämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Särskilt uttalande gjordes av Abit Dundar (L), Anette Hellström m.fl. (M), Lara Siadat (MP) och Johan Vesterlund (C) anmälde ett särskilt uttalande som Maria Ljuslin (V), Eva Fagerhem (S) och Henrik Åkerlund (SD) anslöt sig till, *bilaga 1*.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 6 mars 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Ökat fokus på att prioritera kollektivt resande samt smarta kollektivtrafiksystem välkomnas av förvaltningen. Stockholms kollektivtrafik är stadens blodomlopp och en utveckling av denna är ett måste i en växande stad.

Förvaltningen välkomnar att de nya tunnelbanevagnarna kommer börjar köra på röda linjen som ofta kantas av överfulla tågagnar under rusning.

De övriga föreslagna ändringarna i busslinjetrafiken är små med liten påverkansgrad för stadsdelsområdets invånare. Förvaltningen har inga ytterligare synpunkter.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 16 april 2020 följande.

Nämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.

Hässelby-Vällingbys stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 11 mars 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen konstaterar att inga trafikförändringar är planerade inom Hässelby-Vällingby stadsdelsområde och önskar med anledning av det 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 boendedialoger samt via inkommande telefonsamtal/brev från allmänheten. Förvaltningen anser med anledning av detta att nedanstående förslag till förändringar i kollektivtrafiken inom Hässelby-Vällingby stadsdelsområde är nödvändiga.

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

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 inom 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 och 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 beställningstrafik inom stadsdelsområdet samt att Trafikförvaltningen i samband med det arbetet inhämtar synpunkter från stadsdelsnämndens råd för funktionshinderfrågor samt från Pensionärsrådet.

Kungsholmens stadsdelsnämnd

Kungsholmens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 23 april 2020 följande.

Remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande.

Reservation anfördes av Arvid Vikman (S) och Maria Ekberg (V), *bilaga 1*.

Kungsholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 4 mars 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är positiv till att trafikförvaltningen visar vilka kollektivtrafikförändringar som kommer att genomföras under 2020/2021. En väl fungerande och tillgänglig kollektivtrafik är en grundläggande förutsättning i stadens arbete för ett klimatsmart Stockholm med en infrastruktur som främjar effektiva och hållbara transporter samt god framkomlighet.

Enligt förvaltningen bör busstrafiken till Lilla och Stora Essingen utvecklas med tanke på kommande bostadsexploatering 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.

Förvaltningen är positiv till att Hornsbergsområdet, genom ny dragning av linje 74, får en förbindelse med Södermalm och tunnelbanans röda linje. Samtidigt försvinner dock linje 50 från området, men linjerna 61 och 65 ligger kvar (den senare dock med minskad turtäthet). Förvaltningen vill framhålla att trafikeringen mellan Hornsberg och Fridhemsplan samt övriga Kungsholmen behöver vara god. På Lindhagensgatan 76 finns stadsdelsförvaltningens kontor som bland annat handlägger ärenden inom äldreomsorg och socialtjänst och dessutom ligger skatteverket och försäkringskassan på samma adress. Utifrån detta vill förvaltningen understryka vikten av att det finns tillfredsställande bussförbindelse till denna adress som innehar viktig service till kungsholmsborna.

Den äldre befolkningen inom Kungsholmens stadsdelsområde ökar. Enligt Stockholms stads 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 äldre perspektivet och 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. 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.

Norrmalms stadsdelsnämnd

Norrmalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 23 april 2020 följande.

1. Nämnden godkänner i huvudsak förvaltningens tjänsteutlåtande.
2. Därutöver anföra följande:

På Rödabergsgatan finns flera äldreboenden, t ex Hirshska stiftelsen och Blomsterfonden med många äldre som inför sina besök på Karolinska sjukhuset använder buss 3 alt 77. Busshållplatsen Rödabergsgatan är viktig för dessa äldre, och den bör därför få vara kvar.

Reservation anfördes av Magnus Waller (S) och Viktor Gustafsson (V), *bilaga 1*.

Norrmalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 10 mars 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är positiv till att trafikförvaltningen visar vilka kollektivtrafikförändringar som kommer att genomföras 2020/2021. En väl fungerande och tillgänglig kollektivtrafik är en grundläggande förutsättning i stadens arbete för ett klimatsmart Stockholm, med en infrastruktur som främjar effektiva och hållbara transporter samt god framkomlighet.

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 till Hagastaden pågår sedan 2017. I väntan på att tunnelbanans gula linje ska byggas och trafikera Hagastaden vill förvaltningen understryka vikten av att annan kollektivtrafikförsörjning utvecklas när allt fler boende och verksamheter flyttar in i området.

För många förskolor i innerstaden är utflykter en viktig del av utomhusverksamheten. Förskolorna i Hagastaden ligger i ett nybyggnadsområde där parker inte är färdigställda än och det på grund av pågående byggnation är svårt att tryggt och säkert ta sig inom, till och från området. Förvaltningen är kritisk till att busslinje 67 inte längre kör via Torsplan, vilket försvårar dessa förskolors möjlighet att göra enkla utflykter till Solna samt Skansen. Nu behöver verksamheten gå till Odenplan för dessa resor.

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

Den äldre befolkningen inom Norrmalms stadsdelsområde ökar. Enligt Stockholms stads 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 äldreperspektivet och 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. 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 23 april 2020 följande.

Remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande.

Särskilt uttalande gjordes av Elvir Kazinic m.fl. (S), *bilaga 1*.

Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 31 mars 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är positiv till de föreslagna förändringarna på busslinjerna 565 och 565X som innebär att ny ändhållplats för de båda linjerna blir Kista (Ärvingevägen) i stället för Sergels torg respektive Stockholm C. Det kommer att underlätta resandet mellan Upplands Väsby och Kista.

I övrigt konstaterar förvaltningen att det är ett fåtal av förslagen i remissen som berör Rinkeby-Kista stadsdelsområde. De flesta förändringarna avser kollektivtrafik utanför stadsdelsområdet, men som ändå kan beräknas påverka både invånare som reser kollektivt och alla de inpendlare som arbetar i området, framför allt i Kista.

Förvaltningen vill framföra värdet av att det tidigt finns tillgång till kollektivtrafik i nya områden. Det finns behov av bussförbindelse till 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 boende som lämnar och hämtar barn och för personalen på förskolan.

Skarpnäcks stadsdelsnämnd

Skarpnäcks stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 23 april 2020 följande.

Att överlämna förvaltningens tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Skarpnäcks stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 26 mars 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen kan konstatera att även denna gång är det mycket små förändringar i kollektivtrafiken som träffar Skarpnäcks stadsdelsområde. Förvaltningen har inget att erinra mot förslagen då de innebär en ökad turtäthet.

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 16 april 2020 följande.

Nämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och lämnar det som svar på remissen.

Särskilt uttalande gjordes av Johan Kling (C), Sophia Granswed Baat m.fl. (M), Martin Vallas (L) och Sara Grolander (MP), *bilaga 1*.

Skärholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 19 mars 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen ser positivt på förslagen gällande linjer 865 och 173 samt införandet av nya fordon i tunnelbanesystemet.

Rådet för funktionshinderfrågor i Skärholmen lyfter vikten av att nya och äldre fordon i tunnelbanesystemet blandas för att säkerställa tillgången till sittplatser för de passagerare som behöver det.

Skärholmens pensionärsråd lyfter behovet av busskurier vid hållplatsen intill Sättra Idrottsplats. Efter att vägen byggdes om och hållplatserna i båda riktningar flyttades saknas busskurier på båda sidor.

Utöver detta vill förvaltningen lyfta ett antal förbättringsområden.

Buss

Förvaltningen vill återigen uppmana till senare avgångar, trafikering till Mälarhöjdens ridskola i Sättra sträckan Mälarhöjden – Vårberg, flytt av busshållplatsen närmare ridskolan för linje 135 samt efterfrågar trafikering till Sättrastrandsbadet vid slutet av Alsättravägen.

Under sommaren uppgår mängden besök till Sättrastrandsbadet till uppskattningsvis 2000 personer/dag under ca 100 dagar, totalt 200 000 besök. Många besökare som använder offentliga transportmedel får i dagsläget promenera till badet från Sättra tunnelbanestation, vilket ur ett tillgänglighetsperspektiv är en avsevärd sträcka. Den önskade bussförbindelsen efterfrågas särskilt under sommartid, för att ge fler Stockholmare möjlighet att besöka badplatsen och den bör passera Sättra centrum.

Pendlingsbåt

Förvaltningen vill också lyfta pendlingsbåtlinje 89 som i dagsläget går från Ekerö till stadshuset. Båten passerar Skärholmen utan att angöra någon brygga. Förvaltningen menar att man bör se över möjligheten till hållplats i Skärholmen. Infrastrukturen för detta finns, till exempel kajen vid Mälarhöjdsbadet. Eftersom de nya pendelbåtarna tillåter cyklar skulle detta också underlätta för fler att ta cykeln till och från jobbet eller vid andra resor.

Jämställdhetsanalys

Förvaltningen uppmanar Trafikförvaltningen att ur ett jämställdhetsperspektiv särskilt se till behovet av trafikering till Mälarhöjdens ridskola med linje 135 sträckan Mälarhöjden-Vårberg med ett lämpligt antal turer under eftermiddag och tidig kväll. Unga flickors upplevelse av trygghet på väg till och från stallet måste prioriteras av alla instanser.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 23 april 2020 följande.

Nämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Spånga-Tensta stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 30 mars 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Blå och röda linjen trafikeras idag delvis av de äldsta typerna av tunnelbanevagnar. Det framkommer inte i remissen om de nya tunnelbanetågen kommer att trafikera dessa linjer. Förvaltningen anser att det vore önskvärt att det är dessa vagnsmodeller som ersätts av de nya tågen snarast.

Förvaltningen har inga synpunkter på utbyggnaden av Mälärbanan och de avstängningar som detta medför. Liksom tidigare förutsätts att resenärer informeras i god tid och att tydliga hänvisningar till ersättningstrafiken finns.

Förvaltningen är kritisk till att kopplingen mellan Spånga och Bromma flygplats försvinner i och med att linje 112 föreslås få en annan dragning. Tvärbanan trafikeras inte Spånga och är inte ett realistiskt alternativ till resenärer från Spånga. Redan idag trafikeras linje 112 Bromma flygplats endast ett fåtal gånger per dag, det vore istället önskvärt att utöka denna trafik. Att, med resväskor och annat bagage, tvingas byta kollektivtrafikmedel på väg till eller från en flygplats får antas innebära att fler väljer icke kollektiva färdmedel.

Vidare efterlyser förvaltningen en ny busslinje mellan stadsdelsområdet och den framväxande Barkarbystaden. Det finns sannolikt ett mycket stort behov av kollektiva färdmedel till handelsplatsen och arbetsplatser i området. Det finns sannolikt också behov av trafik från bostäderna i Barkarbystaden till arbetsplatserna på Stockholmsidan av kommungränsen. En föreslagen sträckning är Spånga station – Tensta – Hjulsta – Stora Torget – Barkarby handelsplats (med Ikea).

I övrigt har förvaltningen inga synpunkter på de föreslagna förändringarna.

Södermalms stadsdelsnämnd

Södermalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 23 april 2020 följande.

Nämnden överlämnar stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation anfördes av Anders Göransson (S) och Charlotte Lilja Pittuco (V), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Christoffer Järkeborn m.fl. (M), Anne-Lie Elfven (L), Anna-Klara Müntzing (MP), Lars Rottem Krangnes (C) och Frida Bondesson (KD), *bilaga 1*.

Södermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 24 mars 2020 har i huvudsak följande lydelse.

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

Förvaltningen anser det som positivt att Trafikverket till T22 genomför trimningsarbeten i Citybanans signalanläggning med syfte att kunna öka trafiken i Citybanan och därmed möta det ökade resandet i pendeltågssystemet.

Förvaltningen välkomna trafikförvaltningens initiativ till att undersöka möjligheten att anlöpa Gamla stan med båtlinje 89, som går mellan Ekerö och Stockholm, detta för att ge resenärer närmare koppling till tunnelbanenätet.

Förvaltningen ser positivt på föreslagen förlängning av busslinje 74, mellan Mariatorget och Moa Martinsons torg. För Södermalmsborna innebär det en ny direktförbindelse med nordvästra Kungsholmen.

Förvaltningen noterar att det i remissen föreslås att stombusslinje 4 ska hoppa över vissa hållplatser, exempelvis Lignagatan, där avståndet understiger 500 meter eftersom linje 74 ersätter linje 4 på Hornsgatan. Direktförbindelsen med Fridhemsplan och Sankt Eriksplan för trafikanter som idag använder berörda hållplatser kommer att försvinna vilket, enligt förvaltningen, kan innebära en viss försämring för dessa resenärer.

Förvaltningen noterar att det i remissen föreslås att busslinje 53 inte ska trafikera Danviksklippan utan ska ersättas med busslinje 55. Boende på Danviksklippan blir därmed av med direktförbindelsen med Gamla stan, city och Kungsholmen. Vidare kommer boende i Tantområdet bli av med direktförbindelsen med Hjorthagen eftersom sträckan Slussen – Hjorthagen, med busslinje 55, föreslås dras in. Dessa förändringar kan enligt förvaltningen utgöra en viss försämring för resenärer i respektive område.

Älvsjö stadsdelsnämnd

Älvsjö stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 22 april 2020 följande.

Nämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen med följande tillägg.

Att i förvaltningens tjänsteutlåtande, i sista meningen på sidan 2, lägga till en bisats så att meningen lyder: "Förvaltningen anser att det behövs tätare trafik under en stor del av dagen, *samt bussar med fler barnvagnsplatser*, för att komma till rätta med problemen med överfulla bussar där inte alla kommer med.

Älvsjö stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 1 april 2020 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. I Älvsjö, och framför allt i Solberga, växer befolkningen snabbt eftersom många nya bostäder byggs i dessa områden.

Genom Solberga på Folkparksvägen går busslinje 142. Förvaltningen har tidigare påpekat att trängseln på linje 142 är stor till följd av förtätning i området. 2021 sker inflyttning i 80 nya lägenheter vid Folkparksvägen och ytterligare ca 300 lägenheter ska byggas i Solberga de närmaste åren. Trots en viss ökning av trafikeringen på linje 142 de senaste åren, kvarstår problemen med underkapacitet vissa tider. I området bor dessutom många äldre, och de nyinflyttade är i stor utsträckning småbarnsfamiljer, vilket medför extra trängsel med både rullatorer och barnvagnar som inte alltid kommer med. I årets förslag till trafikförändringar finns ingen utökad trafik på linje 142 med. Förvaltningen anser att det behövs tätare trafik under en stor del av dagen för att komma till rätta med problemen med överfulla bussar där inte alla kommer med.

För många boende i villaområdena Långsjö och Herrängen är linje 144 viktig. Förvaltningen vill lyfta fram behovet av tätare trafik både mitt på dagen då många äldre och funktionshindrade reser, samt på kvällarna då många resenärer upplever det som otryggt att behöva stå och vänta länge vid Älvsjö station. Förvaltningen föreslår att samtliga turer från Gullmarsplan går vidare till Fruängen, istället för att varannan tur i lågtrafik vänder i Älvsjö.

Förvaltningen är positiv till att linje 173 föreslås få ökad turtäthet. Den är en viktig tvärförbindelse i söderort.

Synpunkter från pensionärsrådet

Genom det bostadsbyggande som sker i Älvsjö och andra delar av Stockholm ökar antalet människor som åker kollektivt. Det innebär en ökad belastning på kollektivtrafiken under vissa tider på dygnet. För att få en jämnare belastning över tid och därmed minskad trängsel, anser SPR att man bör införa en lågpristaxa för dem som kan och vill förlägga sina resor till de tider då det är färre som reser. Pensionärer är en priskänslig grupp. Många är beredda att anpassa sitt resande i möjligaste mån om man därigenom skulle kunna resa till lägre kostnad.

Synpunkter från funktionshinderrådet

Såvitt funktionshinderrådet kunnat finna så tycks inte några ändringar avseende Älvsjö planeras. Vi skulle dock vilja hänvisa till det vi anförde såväl 2018 som 2019 (se dessa protokoll) då vi starkt underströk och fortfarande håller fast vid behovet av återgång till 20 minuters intervaller på de tidpunkter man nu har 30 minuters intervall för buss 144. Däremot skulle man kunna öka intervallerna på morgonen på sträckan Fruängen Centrum - Älvsjö station till 10 minuters intervaller, då bussarna nu ofta hamnar bakom varandra, varvid den första bussen tar upp alla passagerare och den senare kör mer eller mindre tom. Vidare behöver intervallerna för buss 142 minskas, då denna linje är mycket starkt frekventerad och ständigt mycket fullsatt.

Östermalms stadsdelsnämnd

Östermalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 23 april 2020 följande.

Remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande.

Reservation anfördes av Rudolf Sjöstrand m.fl. (S) och Cecilia Enquist (V), *bilaga 1*.

Östermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 3 mars 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är positiv till att trafikförvaltningen, genom remissen, visar vilka kollektivtrafikförändringar som kommer att genomföras under 2020/2021. En väl fungerande och tillgänglig kollektivtrafik är en grundläggande förutsättning i stadens arbete för ett klimatsmart Stockholm med en infrastruktur som främjar effektiva och hållbara transporter samt god framkomlighet. Enligt förvaltningen behöver kollektivtrafiken utvecklas i takt med att Stockholm växer, både strukturellt med bland annat stadsutvecklingen i Norra Djurgårdsstaden, och demografiskt med en snabbt ökande befolkningmängd.

Förslaget innebär ingen större påverkan på kollektivtrafiken inom eller till- och från Östermalms stadsdelsområde. Indragning av hållplats Linnégatan för linje 1 Stora Essingen – Frihamnen och linje 75 Ropsten – Cityterminalen, kommer dock att medföra en minskad tillgänglighet för äldre och personer med funktionsnedsättning.

Den äldre befolkningen inom Östermalms stadsdelsområde ökar. Enligt Stockholms stads 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. Förvaltningen vill understryka vikten av äldreperspektivet och 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. 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.

Stockholms Stadshus AB

Stockholms Stadshus AB:s yttrande daterat den 27 april 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Koncernledningen ställer sig bakom Stockholms Hamns remissvar och har inget övrigt att tillägga.

Underremiss

Stockholms Hamn välkomnar att Region Stockholm fortsätter att utveckla och stärka pendelbåttrafiken i Stockholm och har inga synpunkter på specifika förslag till trafikförändringar i remissen. Bolaget ser fortsättningsvis det som en prioriterad fråga att, i samarbete med Region Stockholm och Stockholms stads trafikkontor, arbeta för en ökad kollektivtrafik på vatten. Från årsskiftet 2019/2020 angör pendelbåten ”Sjövägen” Ropsten och i och med denna förändring fick linjen samtidigt en utökad trafikering. Från Ropsten är det nu möjligt att från pendelbåten ansluta till tunnelbanan för att snabbt ta sig vidare in mot city.

Bolaget anser att en förutsättning för en framgångsrik och attraktiv kollektivtrafik på vatten är tillgång till effektiva anslutningsmöjligheter till både övrig kollektivtrafik och andra färdmedel. Betydelsen av en långsiktig planering och allokering av mark för omstignings- och parkeringsmöjligheter, cykelbanor, depåer och serviceområden är stor. I vattennära utvecklingsområden likt Norra Djurgårdsstaden, Värtahamnen samt Frihamnen finns en möjlighet att göra rätt från början.

Utvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden Värtahamnen och området runtomkring är en del i den nya stadsdelen Norra Djurgårdsstaden, ett område i stor förändring. Det är viktigt att Region Stockholm ser över möjligheterna att dra busslinjer närmare de nu aktuella båtställplatserna. I dag är Värtahamnens närmaste pendelbåtshållplats ute på Frihamnspiren med cirka 700 meters promenad till närmaste bytespunkt i SL-trafikens busslinjenät. Detta skapar en lägre attraktivitet för denna hållplats i ett område som innehar relativt många kontorsplatser samt passagerare som reser med färjetrafiken i Östersjön.

Med hänvisning till materialet i Region Stockholms Sjötrafikutredning vill Stockholms Hamn lyfta betydelsen av att pendelbåtshållplatsen på Frihamnspiren framöver finns kvar som hållplats när Norra Djurgårdsstaden växer fram. I Sjötrafikutredningen uppfattar bolaget det som att pendelbåtshållplatsen på Frihamnspiren är borttagen. Denna pendelbåtshållplats är viktig även framåt i tiden, detta i synnerhet som bolagets passagerarverksamhet avses öka i Frihamnsområdet, för de verksamheter som finns på platsen redan i dag, samt för kommande verksamheter.

Fram till det att Norra Djurgårdsstaden är färdigt måste tillgängligheten med kollektivtrafik säkras, både för passagerare och för de som arbetar i området. I takt med att utvecklingsområdet i Norra Djurgårdsstaden växer så bör därför frekvensen på busstrafikens avgångar öka i samma takt, eller helst gå före i ökningstakten. Till exempel bör buss 67 få en högre frekvens. Här finns även möjligheter att titta på eventuell förlängning av stombusslinjerna; det vill säga en förlängning av stomlinje ett, eller en förlängning av stomlinje sex från Ropsten.

Kommunstyrelsens pensionärsråd

Kommunstyrelsens pensionsråds remissvar daterat den 19 maj 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Gruppen äldre över 65 år i Stockholm omfattar idag ca 146.000 personer och kommer att öka med stora tal under den närmaste tioårsperioden. Forskning visar att flertalet äldre håller sig relativt friska fram till åttioårsåldern. Konsekvensen av ett längre friskare liv blir att behoven av att kunna delta i samhällets olika erbjudanden om aktiviteter ökar.

I maj 2018 tog kommunfullmäktige ett beslut om att delta i ett världsomspännande projekt som handlar om äldrevänliga städer och som fått namnet Stockholm – en äldrevänlig stad. Detta innebär att staden har åtagit sig att i all planering inför framtiden ska ett äldreperspektiv finnas med. Ett av honnörsorden i detta är tillgänglighet och som direkt går att koppla till hur man som äldre kan delta i olika sammanhang och göra sin röst hörd. Ett område som blivit aktuellt under det senaste året och nu än mer under coronapandemin är äldres ensamhet. Att motverka ofrivillig ensamhet arbetar både myndigheter och frivilliga organisationer med. Gruppen äldre består av fler kvinnor än män. Kvinnor har ofta lägre pensioner än män och följaktligen inte råd (eller ens önskar) att ha bil. Kvinnors och mäns resemonster ser olika ut vilket man ska ha i åtanke vid den fortsatta planeringen. Kollektivtrafiken är alltså en central fråga för oss äldre som får konsekvenser för upplevelsen av trygghet och delaktighet. Det gäller bland annat turtäthet, tider på dygnet, hållplatsernas placering närheten till träffpunkter för äldre, seniorboenden, vårdcentraler, sjukhus, begravningsplatser, myndigheter, möjligheten att ta sig in och ut ur färdmedlet, tillgång till närtrafik etc.

Inom stadsdelarnas pensionärsråd finns omfattande kunskaper om äldres behov och kännedom om äldres önskemål inom det geografiska området, allt som kommer att bidra till att äldreperspektivet får en framträdande roll i det fortsatta arbetet.

Reservationer m.m.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av Maria Mustonen (V) enligt följande.

En välfungerande kollektivtrafik spelar en central roll i klimatomställningen och möjliggör hållbar mobilitet för alla stockholmare. Därför ska den vara prioriterad i den kommunala planeringen, och Stockholms stad har ett stort ansvar för kollektivtrafiken som väghållare. Att kollektivtrafiken ska vara prioriterad fastslås i stadens gällande styrdokument, Framkomlighetsstrategin.

Under de senare åren har snitthastigheten för stombussarna minskat även om ambitionen är att den ska öka. Det mest effektiva sättet att öka busstrafikens framkomlighet och därmed hastigheten är att bygga dedikerade busskörfält. Detta har tyvärr inte skett i större omfattning utan de åtgärder som har tagits har främst varit ”trimningsåtgärder” och borttagning av busshållplatser.

Vi ser att borttagning av hållplatser planeras även i förslaget för T21 för stombusslinjerna 3 och 4. Detta har en marginell effekt på restiderna, men skapar mycket förvirring hos resenärerna och försämrar tillgängligheten, inte minst för äldre och personer med funktionsvariationer.

Vänsterpartiet vill gärna se flera konkreta åtgärder för busstrafikens framkomlighet, till exempel en kraftig utbyggnad av busskörfält från Stockholms stads sida i stället för minskat antal hållplatser.

Bromma stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Johan Heinonen (S) enligt följande.

Att delvis bifalla förvaltningens yttrande och att därutöver anförda följande

Stadsdelsförvaltningen har i lämnat ett delvis genomtänkt svar på remissen, vilket nämnden nu vill justera genom att låta ett av förslagen utgå, samt att åter lyfta ett tidigare förslag.

Vi saknar framförallt att det i förvaltningens förslag inte lyfts fram frågan om behovet av bättre kollektivtrafik för stadsdelen Mariehäll. Mariehäll har genomgått en stor stadsutvecklingen och är idag Brommas befolkningsmässigt största stadsdel. Bostadsbebyggelsen fortsätter starkt i såväl Mariehäll som i Bällsta med utvecklingen av Solvallastaden.

Det enda som i remissen sägs om den idag för Mariehäll viktigaste linjen 113 är att den ska få utökat trafikutbud till 15 minuters trafik dagtid. Redan idag har linjen det, eller kortare, i rusningstrafik. Problemet är den totala trafikbelastningen på sträckan, dels längs Bällstavägen och dels på sträckningen Sundbyberg – Solna. Överfulla bussar kommer inte fram och tidtabeller hålls inte.

Region Stockholm har i tidigare års remisser gällande SL:s trafikförändringar föreslagit möjligheten att korta linje 113 till att enbart trafikera Blackebergs Gård - Sundbybergs station för att på så sätt underlätta de kraftiga belastningsproblemen på sträckan. Så inte detta år. Istället föreslås att linjen förlängs in i Ingenting i Solna, i ett område som redan idag har stora trafikstörningar i rusningstrafik. Det kommer oundvikligen att leda till än fler drifts- och tidsstörningar för linjen. Vi vill därför ta bestämt avstånd till förslaget, och förordar istället tidigare års förslag om en delning av linjen enligt ovan.

Vi vill därtill uppmana Region Stockholm att redan nu vidta åtgärder så att ansvarig trafikutövare, Arriva, levererar rimliga åtgärder för att säkra turtäthet, punktlighet och resenärers säkerhet inom det nu gällande avtalet för sträckan 113.

Då frågan om utökad turtäthet och säkerhet är av yttersta vikt vill vi även utveckla förvaltningens förslag över linje 127. Detta genom att aktualisera ett tidigare förslag från Bromma stadsdelsnämnd att förändra linjesträckningen för linje 127 som idag går från Brommaplan Nockebyhov, samt idag med endast fyra (4) turer till Blackebergs Gård via Ängby camping/Ängbybadet och Mälarbackens vård- och omsorgsboende.

Genom att förändra linjesträckningen för linje 127 med en förlängning av linjen till Sundbybergs station (Brommaplan-Nockebyhov-Ängby camping/Ängbybadet-Blackebergs gård-Islandstorget-Mariehäll-Sundbybergs station) samt en utökad turtäthet på denna linje skulle man uppnå en bättre kollektivtrafik bl.a. för de boende i Mariehäll, då denna linje skulle passera både Islandstorgets T-banestation och Sundbybergs station. Detta skulle även medföra en bättre anslutning till Mälarbackens vård- och omsorgsboende. Dessutom skulle man med denna linjesträckning kunna underlätta för alla som vill ta sig kollektivt till Ängbybadet eller Ängby camping.

Nämnden vill avslutningsvis att det i remissvaret helt stryka förvaltningens förslag om behovet av spårvägsförbindelse sträckan Sundbyberg – Vällingby. Det kan omöjligt vara en prioriterad investering för Regionen, vare sig trafikmässigt eller finansiellt. Förslaget riskerar snarare att skapa hinder för vår stadsdels nödvändiga och finansiellt realistiska utökning av kollektivtrafik per buss, likväl som de för hela regionen nödvändiga prioriterade spårbundna investeringarna.

Särskilt uttalande gjordes av Johan Paccamonti m.fl. (M), Hanna Wistrand (L), Karl Persson (MP), Adrian Nordén (C), Mia Widell (KD) och Lillemor Samuelsson (V) enligt följande.

Vi ställer oss bakom förvaltningens förslag till beslut och vill härutöver anföra följande: Vi ser mycket positivt på att regionen planerar att öka turtätheten på busslinje 113 och 112. Dessa busslinjer knyter samman området Annedal med tvärbanan, blå linjens tunnelbana och pendeltåg i Sundbyberg samt gröna linjens tunnelbana i Alvik och vid Islandstorget. Busslinjerna är således väldigt viktiga för de boende i Annedal så att pendling till arbete underlättas. I området sker fortfarande utveckling av hyresbostäder och bostadsrätter och befolkningen kommer således att öka de närmsta åren. Goda kommunikationsförbindelser är därför oerhört viktigt och en ökad turtäthet av linjerna 112 och 113 kan bidra till detta.

Därutöver behöver busslinje 124 från Alvik till Abrahamsberg få nya tillfälliga hållplatser då alla hållplatser från Alviksvägen fram till Abrahamsberg nu dragits in på grund av Västerleds avstängning. Det vill säga hållplatserna: Alviksvägen 1, Alléparken, Västerledstorget, Mossens idrottsplats och Nyängsvägen. Vi förordar att en tillfällig hållplats skapas vid tunnelbanan Stora Mossen samt en tillfällig hållplats skapas på Nyängsvägen mellan Bromma Gymnasium och Mosskroken i höjd med Stora Mossen IP. Stora Mossen IP är en av Stockholms största IP och nu har dessutom utomhussäsongen startat för fotboll och friidrott, inomhushallarna används året runt, dessutom ligger det ett större antal seniorbostäder i området som nu helt saknar kollektivtrafik.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande gjordes av Gustav Johansson (M), Urban Rybrink (L), Nickie Excellie (MP), Elisabet Abelson (C), Veronica Palm (S) och Hassan Jama (V) enligt följande.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd har tidigare, med enad röst, påtalat vikten av en förbättrad kollektivtrafik till och från Östberga. Området är byggt på ett sätt som inte ger

någon naturlig genomfartstrafik och även om detta ger en lugnare trafiksituation innebär det också att Östberga får karaktären av en isolerad ö i staden.

När stadsdelsförvaltningen genomförde en mycket omfattande och uppskattad medborgardialog var ett av de stora önskemålen från medborgarna att turtätheten på de busslinjer som går genom området skulle öka. Så har tyvärr inte blivit fallet, än.

Staden och stadsdelsförvaltningen har arbetat aktivt med tryggheten i Östberga under en längre tid. Vi är av åsikten att ökad turtäthet skulle bidra till ökad trygghet. Skulle fler ha möjlighet att ta bussen istället för att som idag mer eller mindre vara tvingade att ta bilen skulle det även bidra till en förbättrad miljö. Östberga byggs nu ihop med Årsta genom Årstafältet. Att tidigt möta upp behovet med kollektivtrafik kan bidra till att öka integrationen mellan dessa områden.

Slutligen är tunnelbana nu planerad till Östberga. Men arbetet förväntas inte börja förens tidigast 2022 med färdigställande flera år senare. Om regionen nu identifierat mer kollektivtrafik till Östberga som önskvärt och tänkt möta det behovet med tunnelbana ska Östbergaborna inte behöva vänta. Behovet finns redan idag och bör tillgodoses med andra trafiks/ag i väntan på tunnelbana.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande gjordes av Abit Dundar (L), Anette Hellström m.fl. (M), Lara Siadat (MP), Johan Vesterlund (C), Maria Ljuslin (V), Eva Fagerhem (S) och Henrik Åkerlund (SD) enligt följande.

Kollektivtrafiken är en viktig del i människors vardag och den måste fungera smidigt, även för oss som bor utanför tullarna. Buss 135, mellan Mälarhöjden och Vårberg, linjesträckning bör ses över och förstärkas. Under sommaren vill vi be Stockholmsregionens trafikförvaltning att se över möjligheten för bussen att göra extrastopp vid Sättrastrandsbadet. Vägen ner till badet från busshållplatsen är besvärlig att ta sig fram på för våra äldsta

medborgare. Det kan även vara problematiskt att ta sig fram om man har en funktionsvariation. Alla ska kunna bada och att göra extrastopp vid Sättrastrandbadet är att tillgängliggöra badet för fler.

Vi skulle även gärna se en extra hållplats vid Sättra ridskola eftersom det i dagsläget är långt att gå från kollektivtrafik. Sättra ridskola används främst av unga tjejer och deras trygghet skulle öka markant om det gick att åka buss istället för att gå till ridskolan. Dessutom bör kvällstidstabellen ses över för att skapa smidigare avgångar för människor som jobbar sena kvällar och därmed ska slippa gå hem i mörkret. Senare avgångar vore en viktig del i vårt trygghetsarbete.

Buss 161 som går mellan Trekanten - Bagarmossen och Bagarmossen - Trekanten varför passerar den inte Liljeholmen. När bussen kommer från Bagarmossen så går den förbi Gröndal och bara släpper av passagerare, likaså vid Trekanten. Det skulle vara bra om den passerade Liljeholmen som är ett nav inom kollektivtrafiken. Skulle gynna fler på sträckan

Vi tycker att båtlinje 89 som går mellan Klara Mälarstrand –Tappström är jätte bra möjlighet och alternativ. Vi tycker att båten även ska stanna till i Skärholmen, förslagsvis på bryggan vid Mälarhöjdsbadet. De nya båtarna tillåter även cyklar, vilket skulle underlätta för många Skärholmsbor att kunna delvis cykelpendla inne i stan utan att behöva cykla hela vägen.

Kungsholmens stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Arvid Vikman (S) och Maria Ekberg (V) enligt följande.

att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut
att därutöver anföras

Vid klimattoppmötet i Paris 2015 enades världens länder om att hålla den globala uppvärmningen under 2 grader, med målsättningen att hålla sig under 1,5 grader, för att undvika och hantera de skador klimatförändringarna innebär för livet på jorden. För Sveriges del har detta inneburit ett beslut om att inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser år 2045. Utsläppen från inrikes transporter ska minska med minst 70 procent till 2030. Region Stockholm ansvarar för kollektivtrafiken i Sveriges huvudstad och har därigenom ett mycket viktigt uppdrag i att driva utvecklingen framåt för klimatneutralt resande och för att föra över fler resenärer till kollektiva färdmedel istället för personbilar. Stockholmsregionen behöver visa tydligt ledarskap för att vi ska nå klimatmålen och driva framåt för en modern, bekväm och klimatsmart kollektivtrafik för Stockholmsregionen. Ett av de bästa sätten för trafiknämnden att förbättra klimatet och miljön är rimligen att fler väljer kollektivtrafik istället för att använda personbil. Därför bör det övergripande målet vara att öka andelen som reser kollektivt. För att lyckas med detta behöver vi identifiera vilka grupper som idag inte använder kollektivtrafiken och vid vilka tider samt till vilka områden vissa inte använder kollektivtrafik. Med det som underlag behöver en plan för det kollektiva resandet läggas.

Vinnovas nya kartläggning av transportsystemet utifrån ett jämställdhetsperspektiv visar vidare att energianvändning och utsläpp från persontransporter i Sverige skulle minska med nästan 20 procent om män reste som kvinnor. Dessutom skulle vi redan ha nått den nivå av minskat bilresande som bedöms krävas för att uppfylla klimatmålen till 2050. Värt att nämna är också att detta gäller äldre kvinnor: medan äldre kvinnor har sämre ekonomiska förutsättningar, lägre bilnehav och lägre andel med körkort har yngre kvinnor istället högre utbildning, högre andel körkortsinnehav och har börjat använda bil mer än män i samma ålder.

Vi vill också särskilt peka på det klassperspektiv som finns i det kollektiva resandet idag. Vi måste ha en bekväm, prisvärd och effektiv kollektivtrafik som attraherar såväl resursstarka som resurssvaga i samhället.

Det råder bostadsbrist i staden och knappast en bråkdel av de bostäder som behövs byggs. I områden med hög täthet (inv./km²) bör varje förändring av trafikering svara mot både befintlig och ny tillkommen bebyggelse. Vi kan inte tillåta oss att nya bostäder inte får tillräckligt attraktiv kollektivtrafik, med hög turtäthet och nyinvesteringar i T-banestationer. På Kungsholmen verkar planerna för nybebyggelse och tillgång till kollektiv trafik inte gå jämna steg, vilket konspirerar mot miljömålen.

En viktig nyckel i detta är också att se till att kollektivtrafiken har en hög turtäthet. I de förändringar som nu föreslås finns ett par förändringar som direkt rör Kungsholmen. Vi kan konstatera att egentligen i samtliga fall där turtätheten föreslås öka på en linje, så minskar den också motsvarande på en annan linje. Det systemet bidrar inte till en ökad turtäthet för resenärerna och på lång sikt inte heller till att vi når klimatmålen. Här hade vi velat se en annan väg.

Norrmalms stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Magnus Waller (S) och Viktor Gustafsson (V) enligt följande.

1. Nämnden delvis beslutar enligt förvaltningens förslag till beslut.
2. Samt där utöver anföras:

Vi delar förvaltningens uppfattning om att det är viktigt att man ständigt utvecklar och förändrar linjesträckningar, turtäthet och trafikeringstid. I ett sådant arbete är det oerhört viktigt att man tar hänsyn till tillgänglighet och framkomlighet för stadsdelens samtliga invånare. Det innebär att åldersperspektivet och situationen för de med funktionsnedsättning särskilt beaktas.

Det kan gälla avståndet mellan hållplatserna, hållplatsernas utformning, ombyggnation, förändrade tidtabeller och liknande. Men det gäller också att alla stadsdelens invånare har möjlighet att på ett säkert och enkelt sätt kan nå stadsdelsnämndens och stadsdelsförvaltningens kontor på Sankt Eriksgatan.

Precis som Norrmalms Pensionärsråd framhåller i sitt remissvar så finns det skäl att överväga om vissa linjesträckningar kan förändras för att uppnå ovanstående förutsättningar. Det finns anledning att särskilt titta på linjesträckningen för buss 505 (Karolinska sjukhuset-Hallonberget) för att undersöka om möjlighet till en hållplats i anslutning till stadsdelsförvaltningens kontor. För de linjesträckningarna som rör Sabbatsbergsområdet kan det också finnas skäl att se över tillgänglighet till olika verksamheter inom området.

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande gjordes av Elvir Kazinic m.fl. (S) enligt följande.

Vi socialdemokrater saknar en bussförbindelse till Närakut Järva på Rinkebysvägen, som går veckans alla dagar. Den närtrafik som för närvarande trafikerar Närakuten går endast vardagar. De boende på norra Järva har särskilt dåliga kommunikationer till närakuten. Inte någon dag i veckan finns direkt bussförbindelse mellan t.ex. Kista och Närakut Järva.

En lösning på detta problem för Rinkebyborna är att t.ex. 540 får ändrad färdriktning så att den går fram till Rinkeby allé och därefter över bron till Ursvik och vidare till Hallonbergen. För en sådan lösning krävs att vägarna från bron över Ulvsundavägen färdigställs inom Sundbybergs kommun.

För de boende på norra Järva måste en helt ny förbindelse skapas.

Skärholmens stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande gjordes av Johan Kling (C), Sophia Granswed Baat m.fl. (M), Martin Vallas (L) och Sara Grolander (MP) enligt följande.

Varje år skickar Stockholms läns landsting ut en kollektivtrafiksremiss till samtliga stadsdelsnämnder och vissa facknämnder för synpunkter.

Kollektivtrafiken är en viktig del i människors vardag och den måste fungera smidigt, även för oss som bor utanför tullarna. I den grönbå majoriteten har vi i dialog med förvaltningen i Skärholmen valt att slå vakt om några viktiga saker i förslaget till svar på remiss som kommer behandlas på stadsdelsnämndens aprilmöte.

Vi slår bland annat vakt om:

Buss 135, mellan Mälarhöjden och Vårberg, linjesträckning bör ses över och förstärkas. Under sommaren vill vi be Stockholmsregionens trafikförvaltning att se över möjligheten för bussen att göra extrastopp vid Sättrastrandsbadet. Vägen ner till badet från busshållplatsen är besvärlig att ta sig fram på för våra äldsta medborgare. Det kan även vara problematiskt att ta sig fram om man har en funktionsvariation. Alla ska kunna bada och att göra extrastopp vid Sättrastrandbadet är att tillgängliggöra badet för fler. Vi skulle även gärna se en extra hållplats vid Sättra ridskola eftersom det i dagsläget är långt att gå från kollektivtrafik. Sättra ridskola används främst av unga tjejer och deras trygghet skulle öka markant om det gick att åka buss istället för att gå till ridskolan. Dessutom bör kvällstidstabellen ses över för att skapa smidigare avgångar för människor som jobbar sena kvällar och därmed ska slippa gå hem i mörkret. Senare avgångar vore en viktig del i vårt trygghetsarbete.

Tunnelbanans linje 13 är underdimensionerad och i rusningstrafiken är vagnarna ofta fulla redan i Sättra/Bredäng och resenärerna tvingas stå upp, vid Aspudden påminner situationen för resenärerna om packade sillar. Med de nya tunnelbanevagnarna kommer antalet sittplatser dessutom att minska. För att inte folk ska tvingas stå vill vi att SL ser över möjligheten till 4-minuterstrafik i rusningstrafiken från Norsborg. Är detta inte möjligt bör man se över möjligheten att de extraavgångar i rusningstrafiken som idag vänder i Liljeholmen/Telefonplan på linje 14 istället går till Sättra eller Alby och vänder där. Detta blir extra viktigt då projekt Fokus Skärholmen realiserar med upp emot 6000 nya bostäder i Bredäng, Sättra, Skärholmen och Vårberg.

På vardagkvällarna när tunnelbanan får 15 minuters trafik, så väljer SL också att korta tågen och köra med 2 istället för 3 vagnar. Även fast detta inte är rusningstrafik är tågen ofta överfulla. Därför föreslår vi att SL kör med full längd på tågen även under kvällstid. Båtlinje

89 som år mellan Klara Mälarstrand – Tappström är här för att stanna. Det ve kar de flesta vara överens om. Föreställ dig att du vaknar upp och tar en morgonpromenad ner till bryggan där du sen hoppar på båten som tar dig vidare till jobbet. Vi i den Grönblå majoriteten tycker att båten även ska stanna till i Skärholmen, förslagsvis på bryggan vid Mälarhöjdsbadet. De nya båtarna tillåter även cyklar, vilket skulle underlätta för många Skärholmsbor att kunna delvis cykelpendla inne i stan utan att behöva cykla hela vägen.

Nu hoppas vi att tjänstemännen på Stockholmsregionens trafikförvaltning förstår vikten av att ha en fungerande kollektivtrafik som är anpassad till människors vardag och livssituation.

Södermalms stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Anders Göransson (S) och Charlotte Lilja Pittuco (V), enligt följande.

Att bifalla förvaltningens svar och därutöver anföra följande

För några år sedan fanns två busslinjer från Tanto till City. Då slopades linje 43. I och med den föreslagna omdragningen av linje 55 mister Tanto även den andra direktlinjen. Sammantaget skulle en sådan omläggning innebära påtagligt försämrad tillgänglighet med buss till/från Tanto-området. Regionens trafikförvaltning bör överväga en annan lösning.

Flera av de hållplatser som föreslås försvinna på 4:ans linje ligger i direkt anslutning till flera äldreboenden (Lignagatan och Ansgariegatan för att nämna två exempel). Därför är det viktigt att 74:an, i den nya dragningen, stannar vid dessa hållplatser.

Särskilt uttalande gjordes av Christoffer Järkeborn m.fl. (M), Anne-Lie Elfven (L), Anna-Klara Müntzing (MP), Lars Rottum Krangnes (C) och Frida Bondesson (KD) enligt följande.

I remissen föreslås att busslinje 53 inte ska trafikera Danviksklippan utan ska ersättas med busslinje 55. Det skulle innebära att boende på Danviksklippan blir av med sin direktförbindelse med Gamla Stan, Kungsholmen, Klara och övriga stadskärnan, vilket skulle bli en tydlig försämring.

Danviksklippan har få serviceutbud i närområdet och den äldre befolkningen i stadsdelsområdet Södra Hammarbyhamnen ökar. Enligt Stockholms stads 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. Vi anser att det ur ett äldreperspektiv är mycket angeläget att upprätthålla en direktförbindelse mellan Danviksklippan och centralstationen.

Vi vill understryka vikten av att äldreperspektivet och framkomlighet för personer med funktionsnedsättning alltid tas i beaktan när busslinjer förändras, förflyttningar av hållplatser sker och tidtabeller uppdateras.

Även ur ett barnperspektiv är väl fungerande kollektivtrafik i närområdet med trygga och säkra anslutningar en viktig förutsättning för barns och ungas rörelsefrihet. Det är även angeläget att trafikförvaltningen kontinuerligt kommunicerar med allmänheten om de trafikförändringar som planeras och på olika sätt fångar in synpunkter kontinuerligt.

Östermalms stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Rudolf Sjöstrand m.fl. (S) och Cecilia Enquist (V) enligt följande.

Att stadsdelsnämnden i huvudsak godkänner förvaltningens förslag samt att nämnden tillägger följande anförande:

Vi i den förra majoriteten – S, MP, V - och nu S och V i opposition underströk och underskryker fortfarande, behovet av bättre förbindelser till/från Norra Djurgårdsstaden. I avvaktan på den avbrutna och starkt försenade spårvagnsförbindelsen välkomnar vi 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 - Den stora tillströmningen av resenärer på tunnelbanan till Tekniska Högskolan och Universitetet borde om möjligt få ännu tätare turer under högråfik.

Albano - 1 000 studentlägenheter och 100 000 kvadratmeterutbildningsmiljöer för över 10 000 studenter och forskare planeras stå klart för inflyttning hösten 2021. Den stora tillströmningen av resenärer gör att möjligheten att öppna Tbaneuppgång vid Albano bör undersökas. Detta föreslog S, MP och V redan 2006 i yttrande till SL.

Naturhistoriska riksmuseet - Vi vill också poängtera att en enig stadsdelsnämnd tidigare har föreslagit att tunnelbaneuppgången vid Universitetet mot Naturhistoriska riksmuseet borde öppnas. Busslinjer - Linje 1. Vi instämmer i pensionärsrådets synpunkter när det gäller att borttagande av hållplatsen Linnégatan innebär minskad tillgänglighet för äldre och personer med funktionsnedsättning. Buss 55. När busslinje 55 med ändhållplats i Hjorthagen ersätts med buss 54 förlorar inte bara Hjorthagen utan också hela Norra Djurgårdsstaden den enda linjen mot centrala Södermalm. Resande från Hjorthagen med nya buss 54 förlorar också hållplatserna Storängsvägen och Östermalms idrottsplats, då bussen inte skall gå Södra Fiskartorpsvägen utan gå direkt till Storängsbotten från Gasverket. Därmed förlorar resenärer med nya Hjorthagsbussen 54 närheten till Swartlings Ridskola, Rytstadium, Tennisstadion, GIH, Östermalms IP, Stockholms Stadion och promenadstråket genom Lill-Jansskogen till Valhallavägen, Engelbrektskolan och KTH. En klar försämring är alltså förlusten av hållplatserna Storängsvägen och Östermalms IP som många resenärer även från Starrängsringen använder. Vi har tidigare påpekat att det var beklagligt att buss 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 rekreativsområde i Nationalstadsparken som bör lyftas fram och möjligheterna att ta sig dit bör möjliggöras. Dessutom finns en 4 H gård i området som ytterligare talar för att den sträckan bör trafikeras.

Busshållplatserna i Ekhagen – Ekhagsvägen och Ekhagstorget drogs in 2015. Samtidigt som buss 50 har blivit en busslinje med mycket tätare turer än tidigare vill vi framhålla vikten av att boende på kullen i Ekhagen kommit att bli mer eller mindre isolerade. Äldre som har svårt att gå och föräldrar med barnvagnar har svårt att ta sig fram i de branta backarna. Av den anledning bör det undersökas om det är möjligt att återupprätta hållplatser i Ekhagen. Tillgänglighet - Förvaltningen påpekar vikten av tillgänglighet när busshållplatser ändras/dras in. Vi vill betona att dessa förändringar bör ses över i hela stadsdelen. Detta gäller t.ex. tidigare busshållplatsen Stora Lappkärrsberget, som drogs in tidigare i år. Vid busshållplatsen finns ett övergångsställe som idag inte har någon funktion, bör flyttas till hållplats Professorsslingan. Norra Djurgårdsstaden bör ha fler busshållplatser och bättre koordination vad gäller motsatta bussriktningar. Vid hållplats Gasverket skiljer flera hundra meter mellan till och från. För vissa, speciellt rörelsehindrade, äldre med rullatorer och flera är detta ett stort problem.