

Rotel V (Dnr KS 2021/377)

Trafikförändringar i SL-trafiken 2021/2022 (T22)

Remiss från Region Stockholm

Remisstid den 24 juni 2021

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med vad som sägs i stadens promemoria.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Daniel Helldén anför följande.

Ärendet

Region Stockholm har skickat en remiss om trafikförändringar i SL-trafiken 2021/2022 till bland annat Stockholms stad för yttrande. Remissen innehåller en bruttolista med förslag på trafikförändringar inför tidtabellsskiftet i december 2021. Förslagen är präglade av pandemin med covid-19 och de förändrade resandenivåer som förväntas med anledning av pandemin.

Staden har begärt och fått förlängd remisstid till den 24 juni 2021.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Bromma stadsdelsnämnd, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd, Farsta stadsdelsnämnd, Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd, Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd, Kungsholmens stadsdelsnämnd, Norrmalms stadsdelsnämnd, Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd, Skarpnäcks stadsdelsnämnd, Skärholmens stadsdelsnämnd, Spånga-Tensta stadsdelsnämnd, Södermalms stadsdelsnämnd, Östermalms stadsdelsnämnd, kommunstyrelsens pensionärsråd och kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor.

Exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden avstår från att svara.

Stadsledningskontoret är positivt till att Region Stockholm arbetar för att möta det förändrade resandebehovet efter pandemin men vill se flexibla och innovativa åtgärder istället för neddragning i kollektivtrafikens utbud. Kontoret välkomnar förslaget om utökad pendelbåtstrafik, lyfter fram vikten av om- och utbyggnad av regionens bytespunkter och terminaler och anser att stombussar som kan binda ihop länet och kommunen i nya relationer bör prioriteras.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att indragning av busslinjer ska ske med försiktighet och föregås av analys av alternativa resvägar, understryker vikten av att analysera buller och vibrationer vid omdragning av busslinjer/nya busslinjer samt efterfrågar tätare bussturer till naturområden som saknar goda

kollektivtrafikförbindelser och att möjligheten att hitta stadens naturreservat och större naturområden i SL-appen utan att behöva ange en adress införs.

Trafiknämnden betonar att neddragning i kollektivtrafikens utbud inte får bli den dominerande åtgärden för att möta resenärernas förändrade resandebestånd och beteende efter pandemin samt efterfrågar en analys av behovet av reinvesteringar och uppgradering av bussterminaler inom Stockholms stad.

Bromma stadsdelsnämnd betonar behovet av bättre kollektivtrafik för Mariehäll, att korta linje 113 till att enbart trafikera Blackebergs Gård - Sundbybergs station samt förlänga linje 127 till Sundbybergs station.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd bedömer att de förändringar som föreslås avseende kollektivtrafiken inom Enskede-Årsta-Vantör inte behöver påverka resenärer märkbart negativt. Nämnden vill fortsatt poängtera att kollektivtrafiken mot Östberga är bristfällig och behöver stärkas.

Farsta stadsdelsnämnd anger att det är få förändringar som berör Farsta stadsdelsområde. De trafikstörande arbetena för utbyggd tunnelbana kommer däremot att märkas på många sätt i delar av stadsdelsområdet. Nämnden tar bland annat upp Larsboda verksamhetsområde samt Sköndal som är i behov av förstärkt kollektivtrafik.

Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd anser att det är mycket olyckligt att linje 144 får glesare trafik, att buss 704 bör behålla befintlig linjestreckning samt föreslår att linje 161 förlängs till Liljeholmen.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd anser att bättre turtäthet på linje 541 och linje 119 samt direktbussar till större företagsområden som Ulvsunda och Kista är nödvändigt. Nämnden föreslår att ytterligare närtrafik inom stadsdelsområdet utreds samt båttrafik för sträckan Stäket - Lambarön - Hässelby strand - Klara Mälarstrand.

Kungsholmens stadsdelsnämnd är positiv till att trafikförvaltningen visar vilka kollektivtrafikförändringar som kommer att genomföras under 2021/2022. Nämnden anser att busstrafiken till Lilla och Stora Essingen behöver utvecklas med tanke på kommande bostadsexploatering i dessa stadsdelar, samt att trafiken mellan Hornsberg och Fridhemsplan samt övriga Kungsholmen behöver vara god.

Norrmalms stadsdelsnämnd anser att kollektivtrafiken behöver utvecklas i takt med till exempel nya stadsdelen Hagastaden samt understryker vikten av att äldre perspektivet och framkomligheten för funktionsnedsatta tas i beaktande när förflyttning- eller ombyggnation av hållplatser sker samt när tidtabeller uppdateras.

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd noterar att remissen endast i mycket begränsad omfattning beskriver förslag till trafikförändringar vad gäller busstrafiken i Rinkeby-Kista stadsdelsnämndsområde. Nämnden anser att det vore önskvärt med en busshållplats på Lagtingsgatan, nära rondellen mot Torshamnsgatan samt att nämnden tidigare har påtalat vikten av att förstärka busslinje 179 mellan Sollentuna och Vällingby.

Skarpnäcks stadsdelsnämnd lyfter fram behovet av att planeringen för Spårväg syds sträckning till Skarpnäck inleds samt att en utbyggnad av kollektivtrafiken är nödvändig för att möta kommande befolkningsökning.

Skärholmens stadsdelsnämnd redovisar en del synpunkter och önskar bland annat att båtlinje 89 får ett stopp vid bryggan vid Mälarhöjdsbadet, att buss 135, mellan Mälarhöjden och Vårberg ses över och förstärkas samt att tunnelbanans linje 13 är underdimensionerad och i rusningstrafiken är vagnarna, i normalläge, ofta fulla redan i Sättra/Bredäng och resenärerna tvingas stå upp.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd anser att trafikförvaltningen ska redovisa anledningen till tre av dessa neddragningar (linjerna 119, 514 och 540), då det inte framgår av remissen. Nattetid kan alternativa resmöjligheter vara svåra att finna. Nämnden anser vidare att det behövs en ny busslinje mellan Tensta/Hjulsta och Barkarbystaden respektive Barkarby handelsplats.

Södermalms stadsdelsnämnd förutsätter att inga förändringar av busstrafiken i innerstaden, utöver de få som anges i remissen, är planerade.

Östermalms stadsdelsnämnd har fått in många synpunkter på den nya dragningen av buss 55 mellan Tanto och Hjorthagen som presenterades i remissen Trafikförändringar i SL-trafiken 2020/2021, och som Östermalms stadsdelsnämnd lämnade synpunkter på i april 2020. Nämnden har förståelse för de synpunkter som kommit in. Många av dessa framhåller att kopplingen med buss 55 mot city och Södermalm blivit sämre med den nya linjedragningen.

Kommunstyrelsens pensionärsråd lyfter vikten av att hållplatser ligger i nära anslutning till sjukhus, vårdcentraler och begravningsplatser, att matarbussars tidtabell anpassas till anslutande kollektivtrafik, bra kollektivtrafik i nya bostadsområden samt att avståndet mellan hållplatser inte får vara för långa.

Kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor konstaterar att förslaget innebär stora neddragningar i trafiken vilket drabbar personer med funktionsnedsättning extra hårt. Rådet betonar vikten av att hållplatser nära äldreboenden, gruppboenden och vårdcentraler inte flyttas och att tillfälliga hållplatser utrustas med sittplatser samt efterfrågar en generell beskrivning av hur Regionen arbetar med trafikförändring i förhållande till personer med funktionsnedsättning/funktionshinder.

Mina synpunkter

Stockholm är en stark tillväxtregion, en attraktiv stad med ett dynamiskt näringsliv. Vår region har drabbats hårt av pandemin men vi ser positivt på framtiden, även om det fortsatt kommer krävas mycket för att återstarta. Goda kommunikationer med kollektivtrafik är en förutsättning för att Stockholms län ska fungera som en god livsmiljö för människor och vara en attraktiv region för företag och andra verksamheter. Stockholm är en av Europas snabbast växande huvudstäder. Det innebär att när Stockholm växer så måste också kollektivtrafiken byggas ut så att människor snabbt, smidigt och hållbar kan resa i hela regionen.

Jag ser det som positivt att trafikförvaltningen arbetar med att identifiera åtgärder för att möta resenärernas förändrade resandebehov och beteende efter pandemin. Jag vill dock betona att neddragning i kollektivtrafikens utbud inte får bli den dominerande åtgärden efter pandemin, istället bör flexibla och innovativa lösningar genomföras för att möta resandebehovet. Eventuella indragningar och förändringar av busslinjer måste ske med försiktighet och föregås av analys av alternativa resvägar.

Stockholms stad anser att Region Stockholm och trafikförvaltningen bör ha långsiktiga strategier gällande både kollektivtrafikens utveckling och dess finansiering. Det är också viktigt att trafikförvaltningen medverkar i stadens planeringsarbete och tar fram strategier för kollektivtrafikförsörjningen som är kopplade till stadens kraftiga expansion.

Jag är positiv till utveckling av kollektivtrafik på vattnet och välkomnar remissens förslag om utökad pendelbåtstrafik.

En central del i kollektivtrafikens utveckling utgörs av bytespunkter och terminaler. Effektiva bytespunkter och terminaler är en avgörande förutsättning för att kollektivtrafiken ska vara tidseffektiv och attraktiv för resenärerna. Det innebär att ett flertal bytespunkter och terminaler behöver byggas ut och byggas om. Men det handlar även om åtgärder så som belysning, trafikinformation och tillgänglighetsåtgärder.

Trafikförvaltningen och staden bör ur ett strategiskt perspektiv diskutera vilka stråk och noder som är lämpliga att busstrafiken använder sig av. Tillsammans kan det då skapas ännu bättre förutsättning för en attraktiv kollektivtrafik. Jag anser att ytterligare en viktig prioritering är stombussar som kan binda ihop länet och kommunen. Genomförandet av framkomlighetsåtgärder i stråken kräver samverkan mellan flera väghållare samtidigt som nyttan av åtgärderna fördelar sig över flera kommuner. Ofta med en högre nytta för kommuner som inte är väghållare.

Staden vill därför lyfta att det behövs en prioritering av terminaler utifrån regional nytta som är baserat på regionens kollektivtrafikansvar. Det behövs även en konstruktion för finansiering av stombussstråk som har ett regionalt perspektiv och är nyttobaserade, det vill säga att de inte utgår ifrån väghållaransvaret.

Staden önskar en ökad dialog kring utvecklingen av kollektivtrafiken till Norra Djurgårdsstaden där staden och regionen med stöd från Lidingö har bedömt Spårväg City som det bästa alternativet utifrån kollektivtrafikens attraktionskraft för det framväxande miljöprofilsområdet. Region Stockholm ansvarar för finansiering av utbyggd kollektivtrafik inom regionen.

Slutligen hänvisar jag till remissvaren från stadsdelsnämnderna som innehåller lokala synpunkter på remissens innehåll.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med vad som sägs i stadens promemoria.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Stockholm den 16 juni 2021

DANIEL HELLDÉN

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Remissen

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden Jan Valeskog, Emilia Bjuggren och Kadir Kasirga (alla S) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att delvis bifalla förslaget i promemorian
2. Att därutöver anföra:

Vi delar trafikborgarrådets uppfattning att den neddragning av trafiken som nu föreslås är felaktig. Till skillnad från borgarrådet anser vi också att den inte bör genomföras.

Vår region befinner sig fortfarande mitt i en pandemi och även om vaccinering och minskad smittspridning just nu präglar tillvaron har vi alla ett ansvar för att under lång tid upprätthålla goda förutsättningar för att smittspridningen inte tar ny fart. En central uppgift i detta är att upprätthålla en tillräcklig kollektivtrafik för att undvika trängsel. Lärdomarna från när SL försökte minska utbudet i inledningen av pandemin måste vara vägledande och samma misstag får inte göras om nu.

Det kommer att vara en fullt tillräcklig utmaning att få många stockholmare att återvända till vad de upplever som trängseln och osäkerheten i kollektivtrafiken även utan att SL minskar trafikutbudet. Region Stockholm bör ha en tydlig ambition att öka kollektivtrafikens andelar och det förvånar oss att partier som betecknar sig själva som gröna i detta läge medverkar till minskad kollektivtrafik.

Det är naturligt att kollektivtrafiken i detta läge, kortsiktigt, kommer att gå med underskott. Delvis täcks detta upp av statliga medel men det är också rimligt att regionen som uppvisar stora överskott bidrar ekonomiskt till en kollektivtrafik som svarar mot behoven, undviker trängsel och därmed återskapar tryggheten och säkerheten i kollektivtrafiken.

Inte minst gäller detta i socioekonomiskt svagare områden där en stor andel av befolkningen är beroende av en fungerande kollektivtrafik och där många invånare inte kan välja bort fysisk närvaro på en arbetsplats. Det har under året förekommit åtskilliga illustrationer på trängsel i ytterstaden, vilket sannolikt ökat både otrygghet och smittspridning. Att trafikborgarrådet helt undviker denna frågeställning förvånar oss och det bör vara ett krav från staden att trafiken i sådana situationer utökas för att motsvara de krav som kan ställas på en smittsäker kollektivtrafik.

Slutligen är det anmärkningsvärt att det moderata trafikregionrådet som ofta pratar om trygghet i kollektivtrafiken nu föreslår flera neddragningar av nattbussar. Förslag som hans egna partivänner i stadsdelsnämnderna påpekar bidrar till ökad otrygghet. Sådana förslag bör inte genomföras.

Kommunstyrelsen

Reservation anfördes av Karin Wanngård, Jan Valeskog och Emilia Bjuggren (alla S) och Torun Boucher och Rashid Mohammed (båda V) med hänvisning till Socialdemokraternas reservation i borgarrådsberedningen.

Ersättaryttrande gjordes av Lisa Palm (Fi) med hänvisning till Socialdemokraternas reservation i borgarrådsberedningen.

Remissammanställning

Ärendet

Region Stockholm har en skickat en remiss om trafikförändringar i SL-trafiken 2021/2022 till bland annat Stockholms stad för besvarande. Remissen innehåller en bruttolista med förslag på trafikförändringar avseende bland annat linjestreckningar, turtäthet och trafikeringstid inför tidtabellsskiftet i december 2021. Förslagen är präglade av pandemin med covid-19 och de förändrade resandenivåer som förväntas med anledning av pandemin.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Bromma stadsdelsnämnd, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd, Farsta stadsdelsnämnd, Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd, Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd, Kungsholmens stadsdelsnämnd, Norrmalms stadsdelsnämnd, Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd, Skarpnäcks stadsdelsnämnd, Skärholmens stadsdelsnämnd, Spånga-Tensta stadsdelsnämnd, Södermalms stadsdelsnämnd, Östermalms stadsdelsnämnd, kommunstyrelsens pensionärsråd och kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor.

Exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden har avstått från att svara.

Innehållsförteckning	Sid
Stadsledningskontoret.....	7
Miljö- och hälsoskyddsnämnden.....	8
Trafiknämnden.....	9
Bromma stadsdelsnämnd.....	12
Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd.....	13
Farsta stadsdelsnämnd.....	14
Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd.....	15
Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd.....	16
Kungsholmens stadsdelsnämnd.....	17
Norrmalms stadsdelsnämnd.....	18
Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd.....	19
Skarpnäcks stadsdelsnämnd.....	20
Skärholmens stadsdelsnämnd.....	22
Spånga-Tensta stadsdelsnämnd.....	24
Södermalms stadsdelsnämnd.....	24
Östermalms stadsdelsnämnd.....	25
Kommunstyrelsens pensionärsråd.....	26

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 28 maj 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Av kommunfullmäktiges budget framgår att Stockholm är en av Europas snabbast växande huvudstäder. Det innebär att när Stockholm växer så måste också kollektivtrafiken byggas ut så att människor snabbt och smidigt kan resa i hela regionen. Staden har som mål att Stockholm ska vara en fossilbränslefri och klimatpositiv stad 2040.

Stadsledningskontoret konstaterar att Stockholm är en stark tillväxtregion, en attraktiv stad med ett dynamiskt näringsliv som skapar en hög och hållbar tillväxt och ger förutsättningar för en fortsatt god välfärd och ett bra liv i alla delar av Stockholm. Till följd av covid-19 pandemin har flera näringar drabbats hårt i Stockholms stad. Det råder en stor osäkerhet kring vilka långsiktiga effekter pandemin kommer få för stadens näringsliv. Att skapa förutsättningar för att underlätta återhämtningen och tillväxten är därför grundläggande på både kort och lång sikt. Goda kommunikationer med kollektivtrafik är enligt stadsledningskontoret en förutsättning för att Stockholms län ska fungera som en god livsmiljö för människor och vara en attraktiv region för företag och andra verksamheter.

Stadsledningskontoret ser det som positivt att trafikförvaltningen arbetar med att identifiera åtgärder för att möta resenärernas förändrade resandebehov och beteende efter pandemin. Stadsledningskontoret vill dock betona att neddragning i kollektivtrafikens utbud inte får bli den dominerande åtgärden efter pandemin, istället bör flexibla och innovativa lösningar genomföras för att möta resandebehovet.

Stadsledningskontoret konstaterar att Region Stockholm ansvarar för finansiering av utbyggd kollektivtrafik inom regionen. Stadens inriktning är att kollektivtrafikens attraktivitet ska öka. Stadsledningskontoret vill även lyfta fram att utbyggnaden av kollektivtrafiken behöver fortsätta att utvecklas.

Stadsledningskontoret anser att Region Stockholm och trafikförvaltningen bör ha långsiktiga strategier gällande både kollektivtrafikens utveckling och dess finansiering. Det är också viktigt att trafikförvaltningen medverkar i stadens planeringsarbete och tar fram strategier för kollektivtrafikförsörjningen som är kopplade till stadens kraftiga expansion.

Stadsledningskontoret vill lyfta fram att en central del i kollektivtrafikens utveckling utgörs av bytespunkter och terminaler. Effektiva bytespunkter och terminaler är en avgörande förutsättning för att kollektivtrafiken ska vara tidseffektiv och attraktiv för resenärerna. Det innebär att ett flertal bytespunkter och terminaler behöver byggas ut och byggas om. Stadsledningskontoret anser vidare att trafikförvaltningen och staden ur ett strategiskt perspektiv bör diskutera vilka stråk och noder som är lämpliga att busstrafiken använder sig av. Tillsammans kan det då skapas ännu bättre förutsättning för en attraktiv kollektivtrafik.

Stadsledningskontoret anser att ytterligare en viktig prioritering är stombussar som kan binda ihop länet och kommunen i nya relationer bland annat för arbetspendling. Genomförandet av framkomlighetsåtgärder i stråken kräver samverkan mellan flera väghållare samtidigt som nyttan av åtgärderna fördelar sig över flera kommuner. Ofta med en högre nytta för kommuner som inte är väghållare.

Stadsledningskontoret vill därför lyfta att det behövs en prioritering av terminaler utifrån regional nytta som är baserat på regionens kollektivtrafikansvar. Det behövs även en konstruktion för finansiering av stombusstråk som har ett regionalt perspektiv och är nyttobaserade, det vill säga att de inte utgår ifrån väghållaransvaret.

Stadsledningskontoret är positivt till utveckling av kollektivtrafik på vattnet och välkomnar remissens förslag om ökad pendelbåtstrafik.

Stadsledningskontoret noterar att remissförslaget inte berör förändringar inom närtrafiken trots att närtrafiken numera ska inkluderas i kollektivtrafiken. Stadsledningskontoret vill därför särskilt understryka behovet av en god tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning och föreslår därför att trafikförvaltningen utreder möjligheten till närtrafik i form av linjetrafik och/eller beställningstrafik inom olika stadsdelar.

Stadsledningskontoret anser att det överlag är viktigt att förändringar i trafiken och åtgärdsförslag analyseras utifrån jämställdhetsperspektiv, tillgänglighetsperspektiv, äldreperspektiv samt trygghetsperspektiv.

Kontoren föreslår kommunstyrelsen att besvara remissen *Trafikförändringar i SL-trafiken 2021/2022 (T22)*, med vad som sägs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 25 maj 2021 följande.

1. Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att översända nämndens svar till kommunstyrelsen.
3. Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Särskilt uttalande gjordes av Deniz Butros m.fl. (V), *bilaga 1*.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 27 april 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Spårtrafik

För spårtrafik beskrivs ett par 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 bland annat av Trafikverket, Trafikförvaltningen och trafikkontoret i Stockholms stad.

Det framgår att resenärer vid de planerade avstängningarna av spårtrafiken kommer att hänvisas till ersättningstrafik. När det gäller avstängning av tunnelbana framgår det inte vilken sorts ersättningstrafik som planeras. Förvaltningen förutsätter att sträckorna ersätts av busstrafik.

Sjötrafik

För linje 80 (Ropsten-Tranholmen-Storholmen) framgår att Sticklinge brygga inte trafikeras vintertid i avvaktan på ombyggnation av bryggan. Det framgår även att Frösviks brygga övervägs att dras in på grund av bryggans skick. Förvaltningen vill lyfta vikten av att alternativa hållplatser övervägs alternativt att utredning av alternativa resvägar utförs ur ett tillgänglighetsperspektiv för resenärer att komma till och från området.

Busstrafik

De föreslagna förändringarna i busstrafiken innefattar tätare busstrafik på somliga linjestreckningar och glesare på andra samt ändrade linjestreckningar, indragna linjer och ändrad nattrafik.

Miljöförvaltningen ser positivt på att busstrafiken anpassas efter efterfrågan och möjliggör en ökning av andelen kollektivtrafikresor. Genom att förenkla för bilpendlare att resa kollektivt bidrar det till positiva miljöeffekter för klimatet, utsläpp av luftföroreningar och trafikbuller.

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.

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 nattetid kl. 22-06.

Tillgänglighet

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 tunnelbananätet, men några områden skulle få en betydligt bättre tillgänglighet med en tätare busstrafik. Under 2020 har besöksstrycket på stadens alla naturområden ökat mycket stort. Det har också inneburit ett stort tryck på besöksparkeringar då många har valt att ta egen bil på grund av pandemin. Förvaltningen tror att intresset av att ta sig till och vistas i naturen kommer att finnas kvar, även efter pandemin. Tätare bussturer till framför allt de naturområden som idag saknar goda förbindelser med tunnelbana skulle öka tillgängligheten, underlätta för fler att ta sig dit och minska trycket på besöksparkeringar.

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 gatadress. Dessa åtgärder skulle bidra till att uppfylla Trafikförslagsprogrammet 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.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 27 maj 2021 följande.

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Trafiknämnden justerar beslutet omedelbart.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 26 april 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Övergripande synpunkter

Trafikförändringarna för 2022 består framför allt av effektiviseringar, utglesningar av turer samt indragen nattrafik, vilket får ses som en följd av pandemins restriktioner och det faktum att färre stockholmare reser kollektivt.

Kontoret ser det som positivt att trafikförvaltningen arbetar med att identifiera åtgärder som ska möta resenärernas förändrade resandebehov och beteende efter pandemin. Här vill kontoret betona att neddragning i kollektivtrafikens utbud inte får bli den dominerande åtgärden utan att flexibla och innovativa lösningar också behöver genomföras för att möta resandebehovet.

Långvariga beteendeförändringar och effekter av pandemin, så som mer hemarbete och mer flexibla restider där för- och eftermiddagens högrafik planas ut och kollektivtrafikresandet genomförs mer under det som vi idag kallar lågrafik, bör trafikförvaltningen också bevaka framåt.

För att trafiksystemet ska kunna fungera effektivt i en tät och växande stad krävs det att människor transporterar sig per fot, med cykel eller kollektivt. Även om det kollektiva resandet inte kan öka just nu så har staden såväl som trafikförvaltningen mål om att öka det kollektiva resandet ur ett längre perspektiv. För att fler ska vilja välja bort bilen till förmån för kollektivtrafiken så behöver den vara attraktiv, vilket den blir genom att bland annat vara pålitlig och förutsägbar med god turtäthet och bra komfort. Kollektivtrafiken har varit det självklara valet för många Stockholmare fram till vårvintern 2020 medan andra inte haft något annat alternativ än att fortsätta resa kollektivt. Trygghetsaspekten har fått en ytterligare dimension, där det finns en rädsla för att bli smittad i kollektivtrafiken och där trafikförvaltningen kommer att behöva satsa för att vinna tillbaka resenärens förtroende.

Trafikkontoret och trafikförvaltningen arbetar tillsammans för att göra kollektivtrafiken attraktiv. En del i det arbetet är att kontoret planerar och genomför åtgärder i gaturummet för att främja kollektivtrafiken. Åtgärder som bland annat gör att bussen kommer fram snabbare och förbättrar regulariteten. När trafikförvaltningen nu effektiviserar och glesar ut trafik, blir det särskilt viktigt att som kompensation vidta andra attraktivitetshöjande åtgärder för att svara upp till stadens och regionens gemensamma ambition, exempelvis att aktivt arbeta med hållplatstiden genom påstigning i alla dörrar.

Trafikförvaltningen har tidigare lyft frågan kring att majoriteten av bussterminalerna inom Stockholm stad har nått sitt kapacitetstak och att de framåt också kommer att få ett ökat kapacitetsbehov. Stockholms stad har tidigare efterfrågat en analys av behovet av reinvesteringar och uppgradering av dessa terminaler. Denna önskan kvarstår. En inledande dialog om hur staden och trafikförvaltningen kan arbeta tillsammans kring bussterminalerna inom stadens gränser har påbörjats, vilket är positivt.

Busstrafiken i västerort

Trafikkontoret noterar en hel del neddragningar i trafiken i västerort, främst nattrafik. Denna trafik bör återgå till det normala när resandeefterfrågan ökar.

Busstrafiken i söderort

Kontoret konstaterar att driftstart av trafikavtal i söderort är försenad på obestämd tid. Efter att driftstart skett vill kontoret medverka i arbetet med de trafikutvecklingsplaner som tas fram för området.

Kontoret noterar att trafikförvaltningen justerar linjer för att frigöra mer utrymme i terminalerna i Slussen och Gullmarsplan. Trafikförvaltningen och staden bör ur ett strategiskt perspektiv diskutera vilka stråk och noder, inom hela staden, som är lämpliga att kollektivtrafiken använder sig av. Tillsammans kan det då skapas ännu bättre förutsättning för en attraktiv kollektivtrafik.

Linje 144 mellan Fruängen - Älvsjö - Gullmarsplan är en viktig linje med många resande som skär på tvären genom söderort. Det är därför tveksamt om en utglesning av trafik i både hög- och lågtrafik är lämpligt.

Trafikförvaltningen har tidigare önskat ett nytt hållplatsläge på Ågesta broväg för att underlätta byte till pendeltåget i Farsta strand. Trafikkontoret kommer att färdigställa hållplatslägena under 2022 varpå de kan börja trafikeras till tidtabellsskiftet i december 2022.

Det är oklart om dialog kring förutsättningarna för ersättningstrafik mellan Hökarängen och Farsta samt Fruängen genomförts med kontoret. Förutsättningarna handlar troligen om hållplatslägena är tillräckliga för att rymma den tillfälliga busstrafiken eller om justeringar i gatumiljön behöver genomföras. Förutsättningarna för detta behöver redas ut innan beslut om trafikering sker.

Busstrafiken i innerstaden

Trafikförvaltningen föreslår en del justeringar av trafiken till terminalen i Slussen i förhållande till Glasbruksgatan (Slussen övre) och Medborgarplatsen. I nuläget kan kontoret inte säga hur detta påverkar trafiken eftersom flera infrastrukturprojekt fortfarande är under utredning (både avseende utformning och tidsplan) i området. Trafikkontoret planerar bl.a. för ett cykelprojekt längs med Katarinavägen och arbetar för att få till en permanent lösning för vändning av bussar.

Utökningen av busstrafik till Vattugatan innebär en ökad belastning på ett vägvagnsintervall vid Herkulesgatan som kommer att vara starkt påverkat av arbeten under kommande år. Med anledning av det kommer den föreslagna linjesträckningen även riskera att behöva flyttas under ombyggnadsarbetena.

Sjötrafik

Trafikkontoret vill informera om att det finns tidiga planer på att etablera ett kallbadhus vid Munkbron. Då kontoret ännu inte är involverad i arbetet är det svårt att uttala någon eventuell påverkan på en tänkbar angöring för pendelbåtstrafiken. Kontoret delar dock trafikförvaltningens uppfattning om att det är intressant att titta vidare på möjligheterna att angora tunnelbanestation Gamla stan med pendelbåt.

Bromma stadsdelsnämnd

Bromma stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 29 april 2021 följande.

Nämnden godkänner delvis förvaltningens förslag till yttrande och anför därutöver följande.

Stadsdelsförvaltningen har lämnat ett delvis genomtänkt svar på remissen, vilket nämnden nu vill justera med ett förslag samt 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.

Vi har i flera år påtalat problemen med den för Mariehäll viktigaste linjen 113 och dess i ”normala” tider överfulla bussar som inte kommer fram och tidtabeller som därför inte klarar hållas av ansvarig trafikutövare. Vid en återgång till en mer ”normalt” nyttjande av kollektivtrafiken så är problemen åter de samma, troligen värre pga. av ökat resenärsunderlag.

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 tyvärr inte detta år, nämnden vill därför förordna tidigare års förslag om en delning av linje 113 enligt ovan.

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 trafikerar Brommaplan-Nockebyhov; samt med normal tidtabell 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-Blackebergsgård- 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; och 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.

Bromma stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 26 mars 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Bromma stadsdelsförvaltning ställer sig både kritisk och frågande till de föreslagna förändringarna enligt nedan:

Linje 114 – Att dra in sena avgångar på denna linje ger en betydande negativ trygghetspåverkan samt försämrade service för de boende i ett område som idag genomgår exploatering och där ny inflyttning sker.

Linje 127 – Att försämrade service på detta viset skapar en känsla av isolering och förslaget tar inte hänsyn till arbetsför befolkning som ska ta sig till och från sina arbeten eller

anslutande kollektivtrafik. Även stadsdelsområdet Nockebyhov genomgår en exploatering varför förslaget inte verkar genomtänkt.

Linje 129 – Att dra in nattlinjer ger en negativ trygghetspåverkan och försämrad service.

De föreslagna indragningarna har ingen koppling till minskat resande på grund av hemarbete, vilket man främst refererar till inledningsvis i remissen. Det är istället åtgärder som medför ökad otrygghet och försämrar servicen. Förvaltningen saknar därför en konsekvensanalys samt tydliga alternativ som ersättning för föreslagna åtgärder. Förvaltningen anser att det överlag saknas både jämställdhetsperspektiv, tillgänglighetsperspektiv, åldersperspektiv samt trygghetsperspektiv i remissens åtgärdsförslag.

Brommas lokala pensionärsråd har beretts tillfälle att yttra sig om remissen:

– Rådet beklagar den föreslagna utglesningen av Gröna linjen mellan Alvik och Odenplan. Rådet menar att det innebär en stor försämring för de boende i Bromma.

– Rådet anser att det är beklagligt att man ännu inte har löst frågan om en hållplats vid Beckomberga sjukhus och vårdcentralen. I nuläget stannar bussen på Räckstavägen vilket innebär en längre gångsträcka för äldre och funktionshindrade. Detta är absolut inte acceptabelt utifrån ett tillgänglighetsperspektiv. Rådet vill därför uppmana SL att snarast presentera en lösning på frågan.

Brommas lokala funktionshinderråd har beretts tillfälle att yttra sig om remissen:

– Då linje 115 sedan en tid inte längre trafikerar Bromma sjukhus anser rådet det vara mycket märkligt. Detta eftersom många personer med funktionshinder samt personer med olika sjukdomstillstånd nyttjar badet samt går till olika former av behandling eller terapi på sjukhuset. Linjen fyller enligt rådet flera funktioner varav en är att personer med funktionshinder, och som inte har färdtjänst, har mycket svårare att ta sig till olika aktiviteter i och omkring sjukhuset.

Bromma stadsdelsförvaltning ställer sig bakom pensionärsrådet och funktionshinderrådet i deras yttranden då det har inkommit flertalet synpunkter till förvaltningen angående negativa effekter av denna indragning av hållplatsen vid Beckomberga sjukhus och de svårigheter detta har medfört för enskilda individer.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 27 maj 2021 följande.

1. Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Ärendet justeras omedelbart.

Särskilt uttalande gjordes av Gustav Johansson m.fl. (M), Urban Rybrink (L), Ola Gabrielson (MP) och Christina Peterson (C), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Veronica Palm m.fl. (S) och Hassan Jama m.fl. (V), *bilaga 1*.

Ersätтарыttrande gjordes av Lisa Palm (Fi), som instämmer i särskilt uttalande från Veronica Palm m.fl. (S) och Hassan Jama m.fl. (V).

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 29 april 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen har respekt för att den pågående Covid 19-pandemin har stor påverkan på många samhällssektorer, inte minst kollektivtrafiken. Förvaltningen delar trafikförvaltningens bedömning att kollektivtrafiken bör hålla en fortsatt hög kapacitet trots det sjunkande resenärsunderlaget. Förvaltningen bedömer att kollektivtrafiken som samhällsfinansierad tjänst bidrar till ett ekologiskt och socialt hållbart samhälle och bör därför fortsatt prioriteras. Förvaltningen förstår dock att kapaciteten måste stå i relation till efterfrågan och att utbudet måste sjunka när efterfrågan sjunker under exempelvis en pandemi.

Förvaltningen bedömer att de förändringar som föreslås avseende kollektivtrafiken inom Enskede-Årsta-Vantörs inte behöver påverka resenärer märkbart negativt.

Förvaltningen vill fortsatt poängtera att kollektivtrafiken mot Östberga är bristfällig och behöver stärkas.

Förvaltningen erfar att möjligheterna att skapa arbetsplatser i hög grad påverka av utbudet av kapacitetsstark kollektivtrafik, så som spårbunden trafik på tunnel- och tvärbana.

Förvaltningen efterfrågar därför en starkare samverkan mellan Stockholms stad och trafikförvaltningen i planering av ny arbetsplatsområden i syfte att skapa fler arbetsplatser i söderort.

Farsta stadsdelsnämnd

Farsta stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 27 maj 2021 följande

Stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som svar på remissen av förslag till trafikförändringar i SL-trafiken 2021/2022.

Särskilt uttalande gjordes av Kjell Backman m. fl. (S) och Marre Mayr m. fl. (V), bilaga 1.

Farsta stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 7 april 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Det är få förändringar som berör Farsta stadsdelsområde vid tidtabellsskiftet i december 2021. De trafikstörande arbetena för utbyggd tunnelbana kommer däremot att märkas på många sätt i delar av stadsdelsområdet. Förutom buller och tung trafik kommer även naturområden påverkas och övergå till att bli arbetsområden för tunnelbanautbyggnaden.

Störningar är oundvikliga och när tunnelbanan stängs helt under åtta veckor under 2022 på sträckan Hökarängen–Farsta strand. Att tunnelbanan stängs ner helt påverkar många Farstabor mycket negativt. Förvaltningen betonar vikten av att om möjligt korta ner den tid då tunnelbanan är helt stängd. Förvaltningen utgår ifrån att ersättningstrafiken har tillräcklig kapacitet för att täcka resandebehovet. Detta gäller givetvis även när arbetena fortsätter att genomföras med enkelspårdrift under ett drygt år.

Nedläggning av linje 182 mellan Sköndalsbro och Hökarängen är i sin ordning om sträckan ersätts av linje 143 som förlängs från Hökarängen till Sköndalsbro. Förutsatt att linjen kommer att trafikeras under samma tider som linje 182 idag så blir det en förbättring då det dessutom blir möjligt att åka från Sköndalsbro till Älvsjö station utan bussbyte i Hökarängen.

Trafiken på linje 828, som föreslås läggas ner natt mellan lördag och söndag och helger, har förvaltningen inte några synpunkter på. Linjen trafikeras sträckan från Farsta centrum förbi Edsvallabacken vidare mot Huddinge. Om trafikförvaltningen gör bedömningen att det är få trafikanter är det bättre att resurserna tas i anspråk där de gör större nytta.

Förvaltningen vill i god tid uppmärksamma trafikförvaltningen på att Larsboda verksamhetsområde fördubblar antalet arbetsplatser 2022–2023. Företaget Mathem etablerar ett logistikcentrum med 1 000 arbetsplatser och kommer ha verksamhet pågående från klockan 05.00 till midnatt veckans alla dagar. Det finns därför behov av en väl fungerande kollektivtrafik i området.

Sköndal har stort behov av en förbättrad busstrafik. Stadsdelen är i en expansiv period och det byggs många bostäder och befolkningen ökar vilket kräver utökad busstrafik. Många bostäder har byggts nära Sköndals centrum och för linje 188 som trafikerar sträckan Sköndalsbro–Gullmarsplan finns det behov av utökad turtäthet. Linje 165 Högdalen–Farsta som passerar Fagersjö behöver tätare avgångar. Mitt på dagen har linjen 20-minuterstrafik vilket är för sällan i en stadsdel som inte har några andra kollektiva trafikslag att tillgå. Brist på kollektiva förbindelser leder till att fler väljer att åka bil vilket innebär en onödig negativ påverkan på miljön och klimatet.

Sett ur ett jämställdhetsperspektiv är det viktigt med bra kollektiva förbindelser då ungdomar och kvinnor i större utsträckning än män använder kollektivtrafiken.

Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd

Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 29 april 2021 följande.

Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar till kommunstyrelsen och anför därutöver följande.

Nämnden vill tydligt framhäva att förslaget att minska turtätheten på linje 144 på sträckan Älvsjö – Fruängen är mycket olyckligt. Förslaget går ut på att trafiken blir glesare och det innebär försämringar särskilt på kvällstid. Konsekvenser av förslaget kommer det innebära att kollektivtrafiken försämras och resenär hänvisas till åka bil eller åka taxi. Men utöver det är det även en viktig trygghetsfråga. Älvsjö station är tyvärr en plats som av många upplevs som otryggt. Hägersten-Älvsjö är en växande stadsdel och det är viktigt att kollektivtrafiken inte försämras. Negativa konsekvenser för miljön, otryggheten för resenärer samt försämring av kollektivtrafiken gör att vi samtliga partier i nämnden vänder oss mot försämringarna.

Busslinje 704 mellan Fruängen och Björnkulla kortas ner till att endast gå från Fruängen till Huddinge station. Det är då särskilt anmärkningsvärt att möjligheten ta sig till Huddinge sjukhus starkt försämras för funktionsnedsatta. I dag kan man ta sig till Huddinge sjukhus utan omstigning och byte av buss. Detta är också en försämring av kollektivtrafiken som bör ses över. Behåll buss 704 som den går idag.

Nämnden har även ett förslag till förbättring för linje 161. Busslinjen bör förlängas cirka 900 meter så att den även trafikerar Liljeholmen, dvs Bagarmossen-Liljeholmen-Bagarmossen. Samtidigt ska man möjliggöra påstigning vid alla hållplatser, och inte endast avstigning som fallet är nu. Exempelvis kan resenärer inte stiga på vid Gröndal för att åka till hållplats Trekanten där bland annat en vårdcentral finns. Att förlänga busslinje 161 med ytterligare en hållplats till Liljeholmen skulle vara mycket positivt för stadsdelens resenärer då det ger fler resenärer möjlighet att nå Liljeholmen och underlättar därmed för kollektivt resande. Att förlänga linje 161 skulle även avlasta andra sträckor med såväl tvärbana som linje 133. Troligen blir det också mer kostnadseffektivt för SL och aktuell busslinje. Det av trygghetsskäl vore bra att 161:an gick hela sträckan även på kvällstid.

Ersättaryttrande gjordes av Lolita Lovén Johnsen (KD) som instämmer i nämndens beslut.

Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 16 mars 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Att linje 144 får glesare trafik anser förvaltningen vara olyckligt eftersom linjen passerar villaområden som redan idag är förhållandevis bilberoende. Glesare busstrafik bör rimligen leda till att än fler tar bilen. Vad gäller direktkopplingen mellan Fruängen och Älvsjö så trafikeras den av fler linjer och bör därför inte påverkas nämnbart av denna justering.

Förvaltningen har inga ytterligare synpunkter att förmedla.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 15 april 2021 följande.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.

Särskilt uttalande gjordes av Angelo Tapia (Fi) och Özlem Körhan m.fl. (V), *bilaga 1*.

Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 23 mars 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen konstaterar att inga större trafikförändringar är planerade inom Hässelby-Vällingby stadsdelsområde. Förvaltningen tar ofta emot synpunkter från allmänheten om kollektivtrafiken och anser med anledning av detta att följande förslag till förändringar i kollektivtrafiken inom Hässelby-Vällingby stadsdelsområde är nödvändiga.

- Linje 541: Bättre turtäthet på linjen Vällingby - Backlura - Barkarby - Jakobsberg som ständigt kör 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. Om inte turtätheten förbättras ökar risken att fler kommer att välja bil istället för kollektivtrafik.
- Linje 119: Bättre turtäthet på linjen som ständigt kör med överfulla bussar.
- Direktbussar till större företagsområden som Ulvsunda och Kista.
- Närtrafik även på helger.

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 föreslår därför att Trafikförvaltningen utreder möjligheten till ytterligare närtrafik i form av linjetrafik och/eller beställningstrafik inom stadsdelsområdet.

Därutöver föreslår förvaltningen att möjligheten att upprätta båttrafik utreds för sträckan Stäket - Lambarön - Hässelby strand - Klara Mälarstrand. Det skulle innebära att transportmöjligheterna för boende på Lambarön förbättras eftersom förbindelse mellan Lambarön och fastlandet saknas idag.

Kungsholmens stadsdelsnämnd

Kungsholmens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 29 april följande

Remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande.

Reservation anfördes av Johanna Karlsson (S) och Daniel Nilsson Brodén (V), *bilaga 1*.

Kungsholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 18 mars 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är positiv till att trafikförvaltningen visar vilka kollektivtrafikförändringar som kommer att genomföras under 2021/2022. 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 vill understryka vikten att trafikeringen mellan Hornsberg och Fridhemsplan samt övriga Kungsholmen behöver vara god. Förvaltningen är således frågande till varför busslinje 405 föreslås kortas av och inte längre trafikera Moa Martinssons torg. Vidare anser förvaltningen att det är angeläget att det finns god kollektivtrafikförsörjning till Lindhagensgatan 76 där stadsdelsförvaltningens handläggare inom äldreomsorg och socialtjänst sitter. På samma adress återfinns dessutom skatteverket och försäkringskassan. 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 22 april 2021 följande.

Remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande.

Norrmalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 18 mars 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är positiv till att trafikförvaltningen visar vilka kollektivtrafikförändringar som kommer att genomföras 2021/2022. 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 och i tider utan pandemi använder många förskolor buss för att ta sig fram. 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. Förvaltningen är också positiv till utveckling av kollektivtrafik på vattnet och välkomnar remissens ambitioner om att utveckla tidtabellen för sjötrafiklinje 89 (Klara Mälarstrand – Ekerö) samt att möjligheterna för den att anlöpa Gamla Stan utreds. 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 27 maj 2021 följande.

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

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

Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 13 april 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen ser positivt på trafikförsörjningsprogrammets fokus på långsiktig hållbarhet och att transportsystemet planeras för att främja kollektivt resande. Trafikförvaltningens målsättning att upprätthålla full trafik under 2021, trots de förändrade resenivåerna på grund av pandemin, bedöms även positivt. Förvaltningen vill framföra värdet av att det tidigt finns tillgång till kollektivtrafik när nya bostadsområden etableras för att invånare i möjligaste mån ska kunna välja kollektivtrafik framför bilen.

Stadsdelsförvaltningen kommenterar endast de föreslagna trafikförändringar som berör Rinkeby-Kista stadsdelsområde. Förvaltningen noterar att remissen endast i mycket begränsad omfattning beskriver förslag till trafikförändringar vad gäller busstrafiken i Rinkeby-Kista stadsdelsområde.

Att linje 175 mellan Barkarbystaden och Akalla anpassas för att åstadkomma bättre anslutningar under lågtrafik välkomnas. Vad gäller föreslagen nedläggning av linje 686 mellan Kista centrum och Norrtälje, när Arninge station tas i bruk har förvaltningen inga synpunkter på. Detta då alternativa resvägar kommer att finnas, som exempelvis den förstärkta trafiken på linje 612 mellan Kista och Danderyds sjukhus, via Arninge station.

Det vore önskvärt med en busshållplats på Lagtingsgatan, nära rondellen mot Torshamnsgatan, och att någon av de bussar som passerar i närheten till Kista, Husby eller Akalla skulle kunna stanna där. Förskolan på Kistahöjden har åtta avdelningar med plats för 144 barn. Närhet till en buss skulle underlätta både för dem som lämnar och hämtar barn och för personalen på förskolan.

Förvaltningen har tidigare påtalat vikten av att förstärka busslinje 179 mellan Sollentuna och Vällingby. Det ökade antalet skolelever på Internationella engelska skolan, Kista International School, Kista grundskola och Järva grundskola har bidragit till en ökad belastning på linjen. Pågående och planerad nybyggnation i stadsdelsområdet väntas leda till ännu högre belastning.

Skarpnäcks stadsdelsnämnd

Skarpnäcks stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 22 april 2021 följande.

1. Att godkänna förvaltningens svar på remissen med följande ändring och tillägg.
2. Att prioriteringsordningen mellan särskilt angelägna upprustningar i tunnelbanan är Skarpnäck, Bagarmossen, Björkhagen och Kärrtorp.
3. Att Trafiknämnden i Stockholmsregionen ges detta nämndbeslut tillkänna.

Förvaltningen skriver att nämnden tidigare påtalat behovet av att tidigarelägga en inkludering av Skarpnäck vid planering av Spårväg syd, senast i svar på remiss från Trafiknämnden 2014. En tvärförbindelse som knyter ihop flera målpunkter i söderort och där Skarpnäck är en av dem är fortsatt högt prioriterat. Nämnden har också tidigare beskrivit behovet av att samplanera ny bebyggelse i Skarpnäck med en ny entré vid Skarpnäcks ändstation. Något som även belyst i stadens Översiktsplan. Nu är stadsbyggnadsplanerna i gång men än har vi inte noterat att planering för ny entré påbörjats. Ändstationen ligger långt ner under jord vilket i sig är en riskfaktor vid händelse där behov av utrymning påkallas. Den arbetstunnel som sprängdes av säkerhetsskäl för dem som arbetade med tunneln så långt ner i berget finns redan på plats att använda för att öka kollektivtrafikanters säker- och tillgänglighet och möta den ökande efterfrågan på att åka kollektivt.

Vi ser gärna kollektivtrafiken i ett större perspektiv. Under åren som gått har flera allvarliga situationer inträffat i vår tunnelbana. Den ena är att rulltrappan i Bagarmossen frekvent har stått stilla under långa tider då den utsatts för sabotage och reparatörer varit svåra att tillgå. Det har skapat stor otrygghet och kraftigt minskat tillgängligheten för alla de som bor i Bagarmossen. Trafikinformationen som getts är att de boende föreslagits att välja en annan station vilket exkluderat flera människors möjligheter att röra sej. Även den stationen ligger långt ner i berg så om en brand eller annat uppstår som kräver snabb evakuering är det omöjligt. Vi vill därför att planering för en till uppgång snarast inleds. Det andra är den mordbrand som anlades våren 2018 i Björkhagens tunnelbaneentré. Skarpnäcks stadsdelsnämnd skrev direkt till regionens Trafiknämnd med förslag om gemensam upprustning av stationen. Ett ungdomsgång härjade i området och orsakade systematiskt social oro och otrygghet genom att hota, råna, åsamka skadegörelse och även anlägga mordbranden. De som kom med tågen kunde inte komma ut och stor oro utbröt. Nämnden lyfte i det sammanhanget olägenhet med endast en utgång och föreslog att vi tillsammans skulle göra platsen mer socialt trevlig för att också passa på att öka tryggheten när ändå upprustning måste ske efter branden. Det ville inte trafiknämnden och entrén ser fortsatt otrevlig ut. Björkhagens stadsdels Pensionärsråd har också i flera omgångar till nämnden påtalat behov av en utgång till i Björkhagen för att öka tillgängligheten, detta för att nå centrum direkt och inte behöva gå runt, vilket nämnden helhjärtat stödjer. Sist vill vi nämna Kärrtorp där nya bostäder nu byggs. Om en ny entré tillkommer kan det innebära minskat kundunderlag för lokalt näringsliv som är koncentrerat till centrum. Men vi är väl medvetna om att nya stationer alltid har två entréer ur säkerhetssynpunkt, därför behöver också den stationen uppraderas varefter.

Reservation anfördes av Tina Kratz m.fl. (V) och Monica Lövström m.fl. (S), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Carl Svensson (SD), *bilaga 1*.

Ersättaryttrande gjordes av Emelie Rasby (KD), som instämmer i nämndens förslag till beslut.

Skarpnäcks stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 25 mars 2021 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 skulle innebära en utökad yta i Hökarängen för linjerna 172 och 173. Vidare ser förvaltningen positivt på förslaget om att ett antal busslinjer (812C, 813C samt 815C) övervägs att börja trafikeras även mellan morgon- och eftermiddagsrusningen. Förslaget ger fler direktresor från och till centrala Stockholm och Tyresö och frigör utrymme i Gullmarsplansterminalen vilket innebär att det går att köra annan trafik dit.

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 5000 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 27 maj 2021 följande.

1. Skärholmens stadsdelsnämnd beslutar att delvis bifalla förvaltningens förslag till beslut samt att därutöver anföra:

Varje år skickar Region Stockholms ut en kollektivtrafiksremiss till samtliga stadsdelsnämnder och vissa facknämnder för synpunkter. Från Skärholmens stadsdelsnämnd vet vi att kollektivtrafiken är en viktig del i människors vardag och den måste fungera smidigt, oavsett var i Stockholm du bor. I vår dialog med förvaltningen i Skärholmen valt att slå vakt om några viktiga saker i förslaget till svar på remiss som kommer behandlas på stadsdelsnämndens möte i maj.

Vi söker stora medel från Stockholm vid vatten för att stärka Sätmaskogen och vår strandlinje som besökspunkt och i samarbete med lokala föreningar satsar vi stort på att göra vår stadsdel mer attraktiv.

Satsningarna syftar både till en platsaktivering för att öka tryggheten, och förväntas också innebära en avsevärd förstärkning av strandlinjen som målpunkt under hela året och erbjuda våra invånare såväl rekreativa värden som goda förutsättningar för stärkt gemenskap på platsen och invånare emellan.

När vi nu svarar på remissen vill vi uppmana att regionens tjänstemän och politiker att hjälpa oss att utveckla 127-området ytterligare och vi vill därför trycka på tre saker i svaret på remissen.

Båtlinje 89 som går mellan Klara Mälarstrand – Tappström är här för att stanna och dessutom föreslås att utredas med stopp i Gamla stan. Det verkar de flesta vara överens om. Vi i den grönbå majoriteten tycker att den även ska stanna i Skärholmen, förslagsvis vid bryggan vid Mälarhöjdsbadet. Detta skulle inte bara möjliggöra för våra invånare att pendla till stan och arbete, det skulle också ge stadens och Ekerös invånare en ny och smidig väg till Skärholmen. De nya båtarna tillåter även cyklar, vilket skulle underlätta för många cykelpendlare att kunna delvis cykelpendla utan att behöva cykla hela vägen. Ett båtstopp skulle även det stärka attraktiviteten för målpunkten Sätmaskogens naturreservat. Om båten i framtiden angör vår stadsdel ser vi att kvällsturer självklart ska bli kvar.

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 Sätmaskogsbadet. 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 Sätmaskogsbadet är att tillgängliggöra badet för fler när vi nu gör satsningar för att göra vår strandlinje ännu mer attraktiv som besökspunkt. 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, i normalläge, 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 dramatiskt. För att inte folk ska tvingas stå vill vi att SL ser över möjligheten till tätare trafik i rusningstrafiken från Norsborg/Alby. 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.

Avslutningsvis vill vi från Skärholmens stadsdelsnämnd poängtera att den regionala utvecklingsplanen pekar ut Skärholmen tillsammans med Kungens kurva som en viktig del i Stockholmsregionens fortsatta utveckling. För att Fokus Skärholmen ska bli riktigt bra måste mycket fungera, en väl fungerande kollektivtrafik är en av dessa delar.

Tillsammans bygger vi ett Skärholmen för framtiden!

2. Beslutet justeras omedelbart.

Skärholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 6 april 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Gällande förslagen i remissen är förvaltningen positiv till införandet av nya fordon i tunnelbanesystemet och har ingen erinran gällande att ta bort korta turer under helgdagar i sträckan Kungens Kurva - Skärholmen.

I övrigt vill förvaltningen lyfta följande:

Buss - sommarbussförbindelse till Sättrastrandsbadet

Under sommaren uppgår antalet besök till Sättrastrandsbadet, vid slutet av Alsättravägen, 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. Möjliga lösningar kan vara att sträckan Sättra centrum-Sättrastrandsbadet trafikeras med buss alternativt att linje 135, åtminstone på sommaren och på vissa avgångar passerar Sättrastrandbadet. Pensionärsrådet lyfter särskilt behovet av en sommarförbindelse till Sättrastrandsbadet.

Buss - Sena avgångar till Mälarhöjdens ridskola med busslinje 135 Mälarhöjden – vårberg.

Förvaltningen vill också återigen uppmana till senare avgångar, samt trafikering till Mälarhöjdens ridskola i Sättra sträckan Mälarhöjden – Vårberg samt en flytt av busshållplatsen närmare ridskolan för linje 135.

Pendlingsbåt - möjlighet för pendlingsbåtlinje 89 att stanna vid Mälarhöjdsbryggan under sommarsäsongen.

Båtarna på pendlingsbåtlinje 89 från Ekerö till Klara Mälarstrand passerar i nuläget Skärholmen utan att angöra någon brygga. Förvaltningen vill se över möjligheten till angöring i Skärholmen särskilt sommartid då fritidsbesökare attraheras av diverse besöksmål i området. Infrastrukturen för detta finns, till exempel kajen vid Mälarhöjdsbadet.

Jämställdhetsanalys

Forskning visar att kvinnor och män har olika resmönster. Män åker oftare bil medan kvinnor oftare reser med kollektivtrafik. Kvinnor gör i högre grad än män resor med kollektivtrafik med flera mål, exempelvis hem-förskola-arbete-butik-skola-fritidsaktivitet-hem. Tidpunkten för resorna skiljer sig också mellan könen. Män reser oftast i rusningstid medan kvinnor i högre grad reser vid andra tidpunkter och inom närområdet. Förvaltningen gör i ärendet ingen vidare analys av dessa mönster men lyfter vikten av att beakta frågan i den kompletterande utredning som Trafikförvaltningen genomför innan trafikförändringar för 2022 beslutas.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 27 maj 2021 följande.

1. Spånga-Tensta stadsdelsnämnd överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Omedelbar justering.

Spånga-Tensta stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 4 maj 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsdelsförvaltningen har inga synpunkter på att trafiken stängs av i samband med utbyggnad av Mäljarbanan, men anser att informationen om ersättningstrafiken behöver förbättras. Framför allt avseende skyltning i Hjulsta där ersättningsbussar går från flera olika platser beroende på destination. Det är överlag svårt att orientera sig till rätt buss och ofta är det vana resenärer som måste bistå då skyltningen är otydlig eller rent av obefintlig. Skyltningen måste också kontrolleras under avstängningsperioden så att den inte försvinner. Även skyltning på fler språk än svenska är önskvärt.

De föreslagna förändringar i busstrafiken som rör stadsdelen rör samtliga indragen trafik nattetid. Stadsdelsförvaltningen anser att trafikförvaltningen ska redovisa anledningen till tre av dessa neddragningar (linjerna 119, 514 och 540), då det inte framgår av remissen. Nattetid kan alternativa resmöjligheter vara svåra att finna varför stadsdelsförvaltningen efterlyser en redogörelse på hur förslagen påverkar de resande och en hänvisning till alternativa färdmedel.

Beträffande busstrafiken anser stadsdelsförvaltningen fortfarande att det behövs en ny linje mellan Tensta/Hjulsta och Barkarbystaden respektive Barkarby handelsplats. En ny linje – 175 – introducerades mellan Akalla och Barkarbystaden under 2020, men alltså saknas förbindelse till södra Järva. Barkarbystaden är regionens största stadsutvecklingsområde och en mycket viktig handelsplats för boende även i södra Järva. Förslagsvis skulle en ny linje kunna gå sträckan Rinkeby – Tensta – Hjulsta – Stora torget (Barkarbystaden) – Barkarby handelsplats. När den nya Veddestabron öppnar under 2022 skulle en alternativ sträckning kunna vara Rinkeby – Tensta – Hjulsta – Ekvägen – Barkarby station – BAS Barkarby – Barkarbystaden – Barkarby handelsplats.

I övrigt har förvaltningen inga synpunkter på remissen.

Södermalms stadsdelsnämnd

Södermalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 22 april 2021 följande.

Stadsdelsnämnden överlämnar stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Ersättaryttrande gjordes av Antonia Simon (Fi), *bilaga 1*.

Södermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 24 mars 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsdelsförvaltningen anser 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 ser positivt på trafikförvaltningens målsättning att upprätthålla full trafik under 2021 trots de förändrade resenivåerna på grund av pandemin. Förvaltningen har vidare

förståelse för att trafiken måste anpassas utifrån redovisad prognos som uppskattar att resandet under 2022 kommer att uppgå till omkring 80 % av 2019 års nivåer.

Förvaltningen noterar att remissen endast i mycket begränsad omfattning beskriver förslag till trafikförändringar vad gäller busstrafiken i innerstaden. Förvaltningen förutsätter därmed att inga förändringar av trafiken, utöver det som anges i remissen, är planerade.

Förvaltningen välkomnar 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.

I remissen uppges att Saltsjöbanan ska vara avstängd under perioden mars – december 2022 för byggnation av två nya mötesstationer. I remissen anges inte någon information om ersättningstrafik under den period som banan är avstängd. Förvaltningen förutsätter att ersättningstrafik är inplanerat. Förvaltningen föreslår att stadsdelsnämnden överlämnar detta tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Östermalms stadsdelsnämnd

Östermalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 27 maj 2021 följande.

1. Östermalms stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen.
2. Omedelbar justering.

Särskilt uttalande gjordes av Andréa Hedin m.fl. (M), Christina Messick m.fl. (L), Vivianne Gunnarsson m.fl. (MP) och Caroline Blomberg (C) med instämmande av Birgit Marklund Beijer m.fl. (S), *bilaga 1*.

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

Östermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 7 april 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är positiv till att trafikförvaltningen genom denna remiss visar förslagen till kollektivtrafikförändringar som planeras att genomföras under 2021/2022. Inget av förslagen på större förändringar och störningar inför 2021/2022 sker inom eller till – och från Östermalms stadsdelsområde.

Förvaltningen vill framhålla att 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.

Den äldre befolkningen inom Östermalm 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. Det är exempelvis viktigt att sittplatser görs tillgängliga på hållplatser som flyttats tillfälligt. 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. Förvaltningen vill betona vikten av att trafikförvaltningen kontinuerligt kommunicerar med allmänheten om de trafikförändringar som planeras.

Förvaltningen har fått in många synpunkter på den nya dragningen av buss 55 mellan Tanto och Hjorthagen som presenterades i remissen Trafikförändringar i SL-trafiken 2020/2021, och som Östermalms stadsdelsnämnd lämnade synpunkter på i april 2020. Förvaltningen har förståelse för de synpunkter som kommit in. Många av dessa framhåller att kopplingen med buss 55 mot city och Södermalm blivit sämre med den nya linjedragningen.

Då det är Region Stockholm som ansvarar för kollektivtrafiken i länet har inte Östermalms stadsdelsnämnd rådighet i frågan. Förvaltningen har dock varit i kontakt med regionen kring de inkomna synpunkterna. Den nya dragningen av buss 55 är en del av en paketlösning som också innebär att buss 54 har förlängts från Rindögatan och kör därifrån samma väg som buss 55. Detta innebär att ytterligare kopplingar från Hjorthagen till andra delar av Östermalm blir möjliga, vilka inte fanns tidigare. Från Hjorthagen finns också buss 6 och buss 75 mot övriga Östermalm och City med möjlighet till anslutning till tunnelbanan. Regionen har i dagsläget ingen plan på att lägga tillbaka buss 55 till sin tidigare sträckning, men ser löpande över vilka behov som finns och vilka möjligheter som finns för att skruva på tidtabeller och linjesträckningar.

Kommunstyrelsens pensionärsråd

Kommunstyrelsens pensionärsråds yttrande daterat den 20 maj 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Vi har i vårt svar inte gått in på enskilda fordons linjesträckningar utan vill genom vårt svar se på vissa övergripande frågor.

Inom Stockholm man arbetat fram en plan för ”En äldrevänlig stad”. Det är av stor vikt att man vid trafikplaneringen tar hänsyn till och beaktar vad den har kommit fram till

Följande synpunkter är viktiga i samband med trafikplaneringen:

- Hållplatser måste ligga i nära anslutning till sjukhus, vårdcentraler och begravningsplatser.
- Matarbussar måste ha en tidplan som medger möjligheter att hinna med buss i anslutning till tunnelbana och pendeltåg.
- Alla nya bostadsområden måste ha bra förbindelser inom kollektivtrafiken.
- Avståndet mellan hållplatserna får inte vara för långa då man med tilltagande ålder kan ha svårigheter att gå långa sträckor.

Vi vill inom KPR gärna ha möjlighet att delta på de möten som trafiknämnden har där frågor om trafikplanering tas upp.

Kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor

Kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågors yttrande daterat den 19 maj 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Rådet har fått Trafikförvaltningens remiss av Trafikförändringar i SL-trafiken 2021/2022 och vill anföra följande: Rådet konstaterar att förslaget innebär stora neddragningar i trafiken som en följd av pandemin vilket drabbar personer med en funktionsnedsättning extra hårt. Vid eventuella förändring av hållplatser måste närmiljön beaktas så att man inte flyttar hållplatser som ligger nära exempelvis äldreboenden, gruppboenden, vårdcentraler osv. Det vill säga sådana miljöer där personer som av olika skäl kan ha svårt att ta sig fram i staden drabbas. Det kan inte nog understrykas vikten av att Trafikförvaltningen säkerställer detta. Det skulle i remissen behövas en generell beskrivning kring hur man arbetar med trafikförändring i förhållande till personer med en funktionsnedsättning/funktionshinder.

Vidare är det av stor vikt med god och transparent information kring förändringar av tidtabeller, linjer och nya biljettförslag. Rådet vill å det bestämdaste betona trygghet i

kollektivtrafiken, en förutsättning för att skapa en kollektivtrafik som är till för alla. Slutligen vill rådet påtala vikten av att vid såväl faktiska som vid tillfällig flytt av stationer, ska dessa vara utrustade med sittplatser.

Reservationer m.m.

Miljö- och hälsoskydds nämnden

Särskilt uttalande gjordes av Deniz Butros m.fl. (V) enligt följande.

Pandemin och dess effekter lyfts upp starkt i inledningen till trafikförändringsdokumentets remissversion. Det framhålls att trafikförvaltningen i sitt planeringsarbete behöver ta hänsyn till att prognosen för resandet 2022 ligger omkring 20 procent under 2019 års nivåer, för att säkerställa att regionens ekonomiska medel används så effektivt som möjligt. Vi ser med oro över utvecklingen och anser att fokus måste ligga på att locka tillbaka resenärerna för att andelen kollektivtrafikresor ska öka, inte minska. En neddragning av turer kvällar, nätter och tidiga morgnar drabbar de med obehagliga arbetstider, ofta samhällsnyttiga arbeten, hårt. Det är viktigt att kollektivtrafiken förblir ett reellt alternativ för alla.

Vi är nyfikna på hur folkliga synpunkter på förändringarna tas om hand. I samband med införandet av T21 förekom det t.ex. massiva protester mot förändringarna av linje 53 och linje 55, och även mot förkortningen av linje 50. Och från Östbergabor har det länge kommit önskemål om en utökad trafikförsörjning, tätare och senare turer samt nya linjer. Vänsterpartiet vill gärna se att dessa typer av synpunkter beaktas i processen inför de kommande trafikförändringarna och att trafikförvaltningen omvärderar mindre lyckade trafikförändringar. Vi vill utveckla kollektivtrafiken utifrån stockholmarnas behov och efterlyser därför en analys om hur de förändringarna gör trafikutbudet bättre. I ett klimatnödläge behöver vi en stark kollektivtrafik som är tillgänglig för alla.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande gjordes av Gustav Johansson m.fl. (M), Urban Rybrink (L), Ola Gabrielson (MP) och Christina Peterson (C) enligt följande.

Majoritetspartierna i stadsdelen tycker att förvaltningens svar på remissen är bra. Majoritetspartierna vill dock understryka att det krävs en god planering för att utöka kapaciteten i kollektivtrafiken i stadsdelen de närmaste åren med tanke på den stora befolkningsökningen som förväntas här. Innan pandemin var kollektivtrafiken väldigt högt belastad under högrafik i stadsdelen och i Söderort. Vi är medvetna om att förslagen tillförändringar gäller fram till 2022, men vill ändå framföra de ökande behoven de närmaste åren.

Särskilt uttalande gjordes av Veronica Palm m.fl. (S) och Hassan Jama m.fl. (V) enligt följande.

Vi bygger ut i områden i vår stadsdel. Årstafältet och Slakthusstaden är de större projekten hos oss. Vår stadsdel expanderar i befolkning och befolkningsstrukturen ändras. Kollektivtrafiken får inte stagnera utan det behövs en expansion även här. Det behövs mer spårbunden trafik. Östberga saknar för närvarande spårbunden trafik och busskommunikationerna är otillräckliga. Här behövs spårbunden trafik eftersom att vi vill att fler skall åka kollektivt, när nu pandemin närmar sig sitt slut.

Stadsdelarna Rågsved och Hagsätra ligger precis vid ett pendeltågspår, men har inte möjlighet att nyttja det. Dessutom bör tunnelbanan förlängas till Älvsjö från Hagsätra. Ett krav som stadsdelen i enighet framfört tidigare. Ny tunnelbana Fridhemsplan-Älvsjö med stopp Liljeholmen Årstaberget, Årstafältet, Östberga föreslås bli klar omkring 2027. Vi anser att tunnelbaneförlängning från Hagsätra till Älvsjö bör komplettera denna nya tunnelbana.

Det ska vara en självklarhet för alla att kunna välja att resa kollektivt enligt Trafikförvaltningens riktlinjer. Detta gäller även den äldre delen av befolkningen. I planeringen bör även utredas behov av närtrafik i vår stadsdel. För närvarande används inte närtrafiken i normal utsträckning pga. pandemin. Den stora mängden lastbilar vid tunnelbanebygget i Enskede och den framtida nedläggningen av T-banestationen Enskede Gård kräver närtrafiklösningar för de äldre, vilket seniorklubben i bostadsområdet Träskolan framfört. Med en förändrad åldersstruktur i Snösätra, Rågsvedshöjden och Östbergahöjden behövs närtrafik här. Färdtjänst är också en del av kollektivtrafiken och bör fungera med hög kvalitet.

Tunnelbanans nedläggning mellan Sockenplan-Enskede Gård-Globen behöver kompenseras med kollektivtrafik och man bör fundera på stomlinjer kring Slakthusstaden och Årstafältet mot Södersjukhuset och Centrala Södermalm. Det behövs komfort i kollektivtrafiken. Kvalitet i avtal bör vara huvudkrav och innehålla komfort och spårsäkerhet. Kollektivbussfält är viktiga även för uttryckningsfordon.

Farsta stadsdelsnämnd

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

Vi håller med förvaltningen om att det behövs tätare bussförbindelser till stadsdelar som är beroende av buss- Fagersjö och Sköndal. Fagersjö måste ha tätare förbindelser med linje 165 än var 20:nde minut under dagen som det är nu.

Vi motsätter också nedläggningen av nattbussen 828 Farsta C-Dreviksstrand. Tillgång till nattbuss är en viktig samhällsfunktion och bidrar till ökad trygghet.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande gjordes av Angelo Tapia (Fi) och Özlem Körhan m. fl. (V) enligt följande.

Feministiskt initiativ tycker att förvaltningen föreslår goda förslag till förbättringar i remissförslaget. Dock anser vi att flexibla nattstopp också ska ingå i förslagen till förbättringar, för att stärka ambitionen att alla stockholmare ska kunna känna sig trygga i staden, dygnet runt.

Flexibla nattstopp i kollektivtrafiken innebär att en resenär erbjuds möjligheten att nattetid kliva av bussen mellan två ordinarie hållplatser som angörs av linjen med syfte att öka känslan av upplevd trygghet. Resenärer ska kunna stiga av närmare sitt slutliga resmål, t.ex. bostaden, och då undvika att behöva gå en längre sträcka från den ordinarie hållplatsen på kvällen eller natten.

Detta är viktigt ur ett jämställdhetsperspektiv då kvinnor oftare uttrycker oro över att åka hem sent på kväll och natten. Vi vet att unga tjejer upplever det offentliga rummet som mer otryggt än unga killar. Staden måste värna om alla invånares rätt att tryggt kunna röra sig oavsett plats och tid på dygnet. För att nå dit behövs en tydlig kommunpolitik som förstår vikten av att integrera ett jämställdhetsperspektiv i all trygghets- och säkerhetsskapande arbete."

Kungsholmens stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Johanna Karlsson (S) och Daniel Nilsson Brodén (V), enligt följande.

1. Att bifalla tjänsteskrivelsen
2. Att därutöver anföra

Samtidigt som Kungsholmen och Essingeöarna förtätas och en allt större befolkning ska dela på kollektivtrafiken går Trafikförvaltningen i riktningen att försämra, snarare än förbättra, kollektivtrafikutbudet. Redan i samband med beslutet om trafikförändringar inför 2020/2021 beslutade tjänstepersoner inom Trafikförvaltningen om att ändra ändhållplatsen för busslinje 50 mellan Stora Lappkärrsberget från Hornsbergs Strand till Odenplan. Den fulla konsekvensen av detta beslut återstår att se när samhället öppnar upp igen efter vaccinationskampanjen, men redan nu ser vi konsekvenser av förändringen, och nu föreslås även linje 405 förkortas så att inte heller den längre ska löpa till Moa Martinssons torg.

Framför allt är det möjligheten att enkelt och smidigt kunna resa mellan Hornsbergs och Fridhemsplan som har påverkats av ändringen av linje 50. Förutom att det påverkar möjligheten för boende i Hornsbergsområdet att enkelt kunna ta sig till och från sina arbeten eller ärenden i andra delar av staden har det också blivit svårare att resa till många av de större verksamheter och arbetsplatser som ligger längs Lindhagensgatan, vilket nu försvåras ytterligare med anledning av den föreslagna ändringen av linje 405. Det här är också något som förvaltningen uppmärksammar i tjänsteskrivelsen.

Trafikförvaltningen verkar nu gå i en stadig riktning för att låta bilismen utgöra ett konkurrenskraftigt alternativ till kollektivtrafiken snarare än det omvända. Boende och verksamma i Hornsberg har alltså ökade incitament att välja bilen framför bussen och tunnelbanan. I en tid när Stockholms Stad behöver ställa om till ett hållbart samhälle är det här helt fel väg att gå. Även om den något förkortade turtätheten på den Gröna linjen, mellan Odenplan och Alvik inte skulle påverka möjligheten att resa kollektivt i någon stor utsträckning är det ett olyckligt förslag, som bekräftar Trafikförvaltningens linje. Ett bättre alternativ hade varit att öka antalet avgångar till och från Vällingby eller Hässelby Strand eftersom de tågen ofta är fulla och därmed få ett mer jämnt tryck på avgångarna.

För att sammanfatta våra synpunkter:

- Det är bra att linje 405 förlängs till Nacka sjukhus, men oförsvarbart att linje i väst inte ska löpa till Moa Martinssons torg längre. Det är också dåligt att turtätheten föreslås försämrats för linjen.
- Linje 50 behöver återigen förlängas så att ändhållplatsen är i Hornsberg istället för Odenplan eftersom det behövs en stabil linje med hög turtäthet mellan city och västra Kungsholmen som kan användas av boende och verksamma i Hornsberg.
- Det är olyckligt att turtätheten på Gröna linjen mellan Odenplan och Alvik föreslås minska. Om ändringar ska göras är det bättre att fler tåg fortsätter till och från Vällingby och Hässelby Strand, i syfte att få ett mer jämnt tryck på tågen.

Avslutningsvis vill vi återigen understryka orimligheten i att gå i en riktning där bilism uppmuntras i allt högre utsträckning. Därför vill vi skarpt uppmana Trafiknämnden att dels säkerställa att boende och verksamma i Hornsberg och längs Lindhagensgatan får ett smidigare och mer konkurrenskraftigt sätt att resa kollektivt till och från Fridhemsplan, dels återta makten från tjänstepersonerna gällande beslut som är avgörande för stadens omställningsarbete.

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd

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

Förutom de synpunkter som framförs i förvaltningens förslag till beslut vill vi återigen framföra att det saknas en bussförbindelse direkt mellan stadsdelarna på norra sidan av Järvafältet och Järva Närsjukhus på Rinkeby allé.

Vi vill också understryka behovet av att förbindelsen mellan Rinkeby och Ursvik färdigställs så att den planerade bussträckan på bron mellan Rinkebysvängen och Ursvik kan förverkligas.

Skarpnäcks stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Tina Kratz m. fl. (V) och Monica Lövström m.fl. (S) enligt följande.

1. Att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut
2. Att därutöver anför följande

Vi delar förvaltningens tankar och förslag som lämnas i remissvaret. Utöver förvaltningens förslag om fler uppgångar till tunnelbanestationerna i Skarpnäck, Kärrtorp och Björkhagen ser vi ett liknande behov för stationen i Bagarmossen. Framförallt på lång sikt sett till den byggnation som kommer ske i området kommande år.

Vi vill även påtala behovet om nya rulltrappor och hiss för Bagarmossens station. Rulltrapporna har under många år haft problem och ofta stått still på grund av tekniska problem. Det är tydligt att nuvarande rulltrappor inte klarar den belastning som de förväntas utstå. Det är inte rimligt med rulltrappor som frekvent står still, framför allt inte för våra äldre samt de med funktionsvariationer, men det är även ekonomiskt oansvarigt med konstanta utgifter för reparationer av rulltrappor som alldeles uppenbart inte står pall.

Reservation anfördes av Carl Svensson (SD) som yrkar bifall till förvaltningens förslag till beslut.

Södermalms stadsdelsnämnd

Ersätтарыttrande gjordes av Antonia Simon (Fi) enligt följande.

Feministiskt initiativ tycker att förvaltningen föreslår goda förslag till förbättringar i remissförslaget. Dock anser vi att flexibla nattstopp också ska ingå i förslagen till förbättringar, för att stärka ambitionen att alla stockholmare ska kunna känna sig trygga i staden, dygnet runt.

Flexibla nattstopp i kollektivtrafiken innebär att en resenär erbjuds möjligheten att nattetid kliva av bussen mellan två ordinarie hållplatser som angörs av linjen med syfte att öka känslan av upplevd trygghet. Resenärer ska kunna stiga av närmare sitt slutliga resmål, t.ex. bostaden, och då undvika att behöva gå en längre sträcka från den ordinarie hållplatsen på kvällen eller natten.

Detta är viktigt ur ett jämställdhetsperspektiv då kvinnor oftare uttrycker oro över att åka hem sent på kväll och natten. Vi vet att unga tjejer upplever det offentliga rummet som mer otryggt än unga killar. Staden måste värna om alla invånares rätt att tryggt kunna röra sig oavsett plats och tid på dygnet. För att nå dit behövs en tydlig kommunpolitik som förstår vikten av att integrera ett jämställdhetsperspektiv i all trygghets- och säkerhetsskapande arbete.

Östermalms stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande gjordes av Andréa Hedin m.fl. (M), Christina Messick m.fl. (L), Vivianne Gunnarsson m.fl. (MP) och Caroline Blomberg (C) med instämmande av Birgit Marklund Beijer m.fl. (S) enligt följande.

Vi tackar förvaltningen för ett bra remissvar. Vi delar uppfattningen att det är viktigt att prioritera äldreperspektivet och framkomlighet för funktionshindrade vid framtida ändringar. Vi ser också att det finns ett stort behov av att fortsätta utveckla och förbättra tillgången på kollektivtrafik i Norra Djurgårdsstaden och Hjorthagen. Bostadsområdena Norra Djurgårdsstaden och Hjorthagen saknar idag busstrafik nattetid, vilket försvårar

tillgängligheten i områdena, inte minst för de många unga som bor där. Många boende är också missnöjda med den nya dragningen och turtätheten för buss 54, som ersatt buss 55. Vi anser att det är viktigt att detta ses över i framtida planerade trafikförändringar, för att säkerställa god tillgänglighet i en växande stadsdel.

Särskilt uttalande gjordes av Birgit Marklund Beijer m.fl. (S) och Jaime Barrios m.fl. (V) enligt följande.

Eftersom det i tjänsteutlåtandet omnämns busslinje 55 vill vi tillägga följande. Paketlösningen innebär ett ingrepp i tusentals stockholmares vardag. Syftet med paketet 53, 54, 55 angavs vara att förbättra kommunikationen för boende på Finnberget. Resultatet är att boende i Hjorthagen, Tanto och Finnberget/Henriksdalsberget samt boende längs med förra sträckningen för 53 och 55, anser sig ha fått betydande försämringar och dessutom blivit överkörda i sina kontakter med Regionen och Kommunen.

Vi socialdemokrater och vänsterpartiet anser att detta är ytterligare ett misslyckande för styret i Regionen.