



Trafikförändringar i SL- och WÅAB-trafiken 2024/2025 (T25)

Remiss från Region Stockholm
Remisstid den 21 juni 2024

Förslag till beslut

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen *Trafikförändringar i SL- och WÅAB-trafiken 2024/2025 (T25)* hänvisas till vad som sägs i stadens promemoria.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Lars Strömgren

Sammanfattning av ärendet

Region Stockholm har skickat en remiss till Stockholms stad för yttrande. Remissen avser en bruttolista med förslag på trafikförändringar i kollektivtrafiken och skärgårdstrafiken inför tidtabellsskiftet i december 2024 (T25). Bruttolistan innehåller förslag avseende bland annat linjesträckningar, turtäthet och trafikeringstid. Den har tagits fram i samarbete med trafikutövarna och bygger bland annat på kommunala bebyggelseplaner, resandestatistik samt input från kommunerna inom ramen för trafikförvaltningens kommundialog. Alla förslag som finns i remissen kommer inte att genomföras.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden samt samtliga stadsdelsnämnder. Stadsbyggnadsnämnden, Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd och Skärholmens stadsdelsnämnd har inte inkommit med svar. Då remisstiden varit kort har majoriteten av remissvaren lämnats in som kontorsyttranden. Norra Innerstadens stadsdelsnämnd har svarat genom ett ordförandebeslut.

Stadsledningskontoret konstaterar att de justeringar av trafikutbudet som föreslås har som syfte att stärka kollektivtrafiken och kontoret ställer sig därför i huvudsak positiv till förslagen, då de samverkar med stadens egna mål inom transportsektorn. Stadsledningskontoret anser att Region Stockholms trafikförvaltning och staden

tillsammans, bör fortsätta att diskutera vilka strategiska stråk och noder som är viktigast för busstrafiken.

Exploateringskontoret har inga synpunkter på rubricerat ärende.

Miljöförvaltningen vill säkerställa att riktlinjer efterlevs gällande bl.a. buller, luftkvalitet och vibrationer och att kommunikation sker i god tid gällande miljöfrågor. Förvaltningen vill se utökad möjlighet att resa kollektivt till fritidsanläggningar och naturområden, även för personer beroende av färdtjänst.

Trafikkontoret ser att både regionen och staden vill åstadkomma överflyttning från bil till kollektivtrafik. Kontoret välkomnar att förändringarna till 2025 är mindre efter tidigare års neddragning och är positiv till ökad turtäthet på linje 176 och 177 samt på satsningar på Roslagsbanan. Vid ersättningstrafik vill kontoret ha dialog tidigt.

Bromma stadsdelsnämnd är positiv till att öka turtätheten på linje 176 och 177 samtidigt som en överflytt görs från de röda bussarna. Nämnden är kritisk till neddragningar som gjordes på linje 127 under 2023. Nämnden vill se förbättrad busstrafik i Mariehällsområdet, förlängning av linje 127 samt en hållplats vid Bromma sjukhus.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning är positiva till att förslaget inte innehåller neddragningar. Under 2023 drogs linje 168 mellan Östberga och Gullmarsplan in, vilket fortsätter att ge problem. Även om det kommer tunnelbana på sikt behövs bättre förbindelser idag. Förvaltningen är positiv till att öka den demokratiska insynen men ser att en kort remisstid motverkar ambitionen.

Farsta stadsdelsförvaltning ser att det är viktigt att Region Stockholms trafikförvaltning är med tidigt i stadsplaneringen och ser fortsatt ett stort behov av förbättrad busstrafik i framför allt Sköndal och Fagersjö. Vid ombyggnation av Farstas tunnelbana är det viktigt att ersättningstrafiken fungerar väl.

Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd ser att få förändringar påverkar stadsdelsområdet. Nämnden är positiv till att inga ytterligare neddragningar i trafiken planeras. Det viktigt att trafiken kan återgå till tidigare nivåer så snart som möjligt.

Järva stadsdelsförvaltning anser det är ohållbart att turtätheten på linje 518 föreslås att minska. Förvaltningen är positiv till att linje 687 föreslås få nya avgångar. Förvaltningen ser behov av stärkt kollektivtrafik mellan Rinkeby, Tensta och Hjulsta och Barkarby samt över Järvafältet då linje 179 är överbelastad. Förvaltningen är kritisk till den korta remisstiden.

Kungsholmens stadsdelsnämnd konstaterar att remissen inte innehåller större förslag på förändringar. Under 2024 har en översyn gjorts av busstrafiken i Stockholms innerstad, där nämnden anser att dialogen varit bristande. Nämnden välkomnar en översyn av processen för att öka transparensen och ser att god remisstid är viktigt.

Norra innerstadens stadsdelsnämnds svar är likalydande med Kungsholmens stadsdelsnämnds.

Skarpnäcks stadsdelsförvaltning ser att inga förändringar i remissen berör stadsdelen. Förvaltningen påtalar behovet av bättre tvärförbindelser samt att planering av

Spårväg syds sträckning till Skarpnäck inleds. Förvaltningen pekar på behovet av fler upp- och nedgångar ur tunnelbanan och förbättrad skötsel av Bagarmossens station.

Södermalms stadsdelsförvaltning anser att det är positivt att programmet genomsyras av hållbar utveckling. Förvaltningen noterar att remissen inte innehåller några större förändringar i området. Förvaltningen vill att neddragningarna under 2024 av t.ex. buss 2 och 4 utvärderas, även kopplat till busstrafikens attraktivitet. Förvaltningen påpekar vikten av tillräckligt god remisstid.

Föredragande borgarrådets synpunkter

Kollektivtrafiken är viktig för den rödgröna majoriteten. Följande går att läsa i stadens budget för 2024: Bostäder, service, arbetsplatser och fritidsaktiviteter ska vara lätta att nå med kollektivtrafik. Det behövs en offensiv framkomlighetssatsning för bussarna. Busstrafiken ska prioriteras i hela staden, till exempel genom fler busskörfält på lämpliga sträckor, bättre trafikövervakning och ökad prioritering i trafiksignaler. Bussarna ska komma fram i tid. Det ska alltid vara mest attraktivt att välja ett klimatsmart och kapacitetsstarkt färdmedel.

Region Stockholm har skickat en remiss som avser en bruttolista med förslag på trafikförändringar i kollektivtrafiken och skärgårdstrafiken inför tidtabellsskiftet i december 2024 (T25).

Förslagen är baserade på inriktningen att förändringarna ska

- bidra till att nå uppsatta mål genom utveckling av kollektivtrafiken i syfte att öka attraktiviteten och därmed attrahera fler resenärer
- bidra till de långsiktiga mål som beskrivs i trafikförsörjningsprogrammet
- identifiera åtgärder som ska möta resenärernas förändrade resandebehov och beteende efter pandemin.

Vi har förståelse för regionens ekonomiska situation och att resemönster ändrats sedan pandemin. Utöver det har statsbidragen, både generellt och riktat till kollektivtrafiken, minskat kraftigt i förhållande till kostnadsutvecklingen. Den rödgröna majoriteten tycker likväl att det är djupt problematiskt att busstrafiken under 2024 minskar och att den inte förväntas kunna öka i tillräcklig utsträckning under 2025. Det gäller exempelvis busslinjerna i Östberga, Sköndal, Fagersjö, Järvafältet samt i innerstaden. Tvärförbindelserna och busstrafiken dit det inte finns spårbunden trafik är extra viktiga att utveckla och förbättra, bland annat för att motverka segregation och orättvis tillgång till mobilitet samt för att minska utsläppen från trafiken. Från stadens sida gör vi vad vi kan för att förbättra framkomligheten för busstrafiken och för att fortsatt driva på för gemensamma satsningar på spårbunden trafik.

En väl fungerande kollektivtrafik är en förutsättning för utveckling av stadens olika stadsdelar och områden med många nya bostäder som ska byggas. Det är därför viktigt att regionen och staden tillsammans fortsätter att diskutera vilka stråk och noder som är viktigast att trafikera. Det gäller även fritidsresandet, som idag har en

alltför hög andel bilresor. Kollektivtrafiken behöver bli mer attraktiv och finnas tillgänglig på fler platser och i andra stråk för att kunna konkurrera om de resorna. Det gäller exempelvis resor till friluftsområden och natur, men också till stadens idrotts- och fritidsanläggningar.

Då intresset för kollektivtrafiken är mycket stort är det också problematiskt att denna remiss skickats från Region Stockholm med så kort remisstid. För att stadens politiska organisation ska kunna involveras på ett bra och demokratiskt sätt behöver remisstiden vara minst tre månader.

Stockholm den 19 juni 2024

Lars Strömgren

Bilaga

Remiss - Trafikförändringar i SL- och WÅAB-trafiken 2024/2025 (T25), dnr KS 2024/445-1

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation av borgarråden Christofer Fjellner och Dennis Wedin (båda M) och borgarrådet Jan Jönsson (L) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Att delvis tillstyrka förslag på svar på remiss
2. Att därutöver anföra

Tillgänglig, pålitlig och trygg kollektivtrafik är avgörande för att Stockholm ska fungera. Dels för att få stockholmarnas livspussel att gå ihop och för att fler ska kunna jobba, plugga och bo i Stockholm. Dels för att kollektivtrafiken spelar en avgörande roll för att vi som stad ska nå våra klimatmål.

Samtidigt som de föreslagna trafikförändringarna för 2025 inte kommer innebära en lika stor minskning från ett år till ett annat – står det klart att de massiva neddragningarna som gjordes för 2024 ser ut att förbli. Det innebär bland annat att blåbussarna i innerstan fortsatt kommer vara så lågtrafikerande delar av dygnet att de inte kan kallas stombussar, att tillgängligheten till ytterstaden fortsatt kommer begränsas genom färre tunnelbaneavgångar och att fler stockholmare kommer ha längre till en busshållplats än under tidigare mandatperioden.

Resultatet kommer inte bara fortsatt bli trängre bussar i rusningstrafik och att fler kommer behöva vänta längre innan bussen kommer. Det innebär också att tillgängligheten till Stockholm påverkas starkt negativt för många stockholmare. Det är uppenbart att regionen fortsätter på den negativa spiral som påbörjats där

hänvisning till bristande passagerarunderlag leder till neddragningar som i sin tur leder till att färre litar på och väljer kollektivtrafiken.

Det måste bli lättare att ta sig fram i Stockholm. För att nå dit har Stockholms stad ett stort och viktigt ansvar varpå stora satsningarna nu görs för att öka framkomligheten i Stockholm. Men oavsett vad staden själv gör är Region Stockholms ansvar för kollektivtrafiken avgörande för att invånarna både i Stockholm och kranskommunerna ska kunna röra sig i vår stad.

Kommunstyrelsen

Reservation av Christofer Fjellner, Annika Friberg, Jonas Nilsson (alla M) och Jan Jönsson (L) som är likalydande med Moderaternas och Liberalernas gemensamma reservation i borgarrådsberedningen.

Ärendet

Remissen avser en bruttolista med förslag på trafikförändringar i kollektivtrafiken och skärgårdstrafiken inför tidtabellsskiftet i december 2024 (T25).

Förslagen är baserade på inriktningen att förändringarna ska

- bidra till att nå uppsatta mål genom utveckling av kollektivtrafiken i syfte att öka attraktiviteten och därmed attrahera fler resenärer
- bidra till de långsiktiga mål som beskrivs i trafikförsörjningsprogrammet
- identifiera åtgärder som ska möta resenärernas förändrade resandebehov och beteende efter pandemin.

Bruttolistan innehåller förslag avseende bland annat linjestreckningar, turtäthet och trafikeringstid. Den har tagits fram i samarbete med trafikutövarna och bygger bland annat på kommunala bebyggelseplaner, resandestatistik samt input från kommunerna inom ramen för trafikförvaltningens kommundialog. Alla förslag som finns i remissen kommer inte att genomföras.

Förslagen är uppdelade per trafikslag. I sjötrafiken föreslås viss utökning i trafikutbudet. För linje 89 Klara Mälarstrand – Ekensberg – Tappström studeras möjligheten till en förlängning av linjen till Gamla stan, vilket förutsätter att en tillgänglig kajplats skapas på denna plats. För den spårbundna trafiken föreslås marginella förändringar samt att påverkan av trafikstörande arbeten redovisas. I remissen finns även trafikförvaltningens inriktning för pendel- och regionalstågstrafiken för tidtabell 2026 och framåt.

För busstrafiken föreslås ändringar med syfte att anpassa utbudet bättre till resandet. Det innebär såväl nerdragningar som ökad trafiktäthet. Bland annat ökar trafikutbudet för att skapa bättre anslutningar till pendeltåg och Roslagsbanan. Utöver de föreslagna trafikförändringarna inför T25 meddelas att det under 2024 pågår en översyn av busstrafiken i Stockholms innerstad och Lidingö i syfte att anpassa trafikutbudet utifrån förändrat resande.

I remissen konstateras att framdriften av projekt Slussen kommer att medföra att den nuvarande bussterminalen ersätts av en provisorisk bussterminal. Den provisoriska bussterminalen kommer inte att ha samma kapacitet som den nuvarande terminalen, varför anpassningar i busstrafiken mellan Slussen och Nacka samt Värmdö kommer att vara nödvändiga. Frågan är komplex och utredningar pågår i syfte att anpassa trafiken till de nya förutsättningarna samtidigt som resenärer med buss till och från Slussen kan erbjudas en så bra lösning som möjligt. Dialog pågår mellan Stockholms stad, Nacka stad, Värmdö kommun, trafikförvaltningen och trafikutövare i frågan.

Remissammanställningen

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden samt samtliga stadsdelsnämnder. Stadsbyggnadsnämnden, Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd och

Skärholmens stadsdelsnämnd har inte inkommit med svar. Då remisstiden varit kort har majoriteten av remissvaren lämnats in som kontorsyttranden. Norra Innerstadens stadsdelsnämnd har svarat genom ett ordförandebeslut.

Innehållsförteckning

Stadsledningskontoret.....	7
Exploateringskontoret.....	8
Miljöförvaltningen	8
Trafikkontoret	9
Bromma stadsdelsnämnd.....	10
Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning	12
Farsta stadsdelsförvaltning	13
Hägersten-Älvsjös stadsdelsnämnd.....	14
Järva stadsdelsförvaltning.....	15
Kungsholmens stadsdelsnämnd	16
Norra Innerstadens stadsdelsnämnd	17
Skarpnäcks stadsdelsförvaltning	17
Södermalms stadsdelsförvaltning	18

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 30 maj 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Av kommunfullmäktiges budget 2024 framgår att transporter är den största källan till klimatutsläpp i Stockholm och att utsläppen från trafiken behöver minska.

Stockholms stad har skarpa klimatmål som innebär 30 procent minskad biltrafik och en utsläppsfri innerstad 2030. För att uppnå detta ska fler kunna välja kollektivtrafik, cykel och gång. Bostäder, service, arbetsplatser och fritidsaktiviteter ska vara lätta att nå med kollektivtrafik. Kollektivtrafiken är en viktig förutsättning för stadens framtida utveckling.

Stadsledningskontoret konstaterar att de justeringar av trafikutbudet som föreslås i remissen har som syfte att stärka kollektivtrafiken och kontoret ställer sig därför i huvudsak positiv till förslagen, då de samverkar med stadens egna mål inom transportsektorn.

Stadsledningskontoret vill föra fram att en väl fungerande kollektivtrafik är en förutsättning för utveckling av stadens olika stadsdelar och områden med många nya bostäder som ska byggas. Stadsledningskontoret anser därför att trafikförvaltningen

och staden tillsammans, ur ett strategiskt perspektiv, bör fortsätta att diskutera vilka stråk och noder som är viktigast för busstrafiken. Det finns ett stort antal bytespunkter och bussterminaler i regionen som behöver byggas ut och byggas om, vilket är Region Stockholms ansvar.

Stadsledningskontoret vill även lyfta behovet av att öka fritidsresandet med kollektivtrafik. Idag är andelen biltrafik bland fritidsresor hög och kollektivtrafiken behöver bli mer attraktiv för att kunna konkurrera om resorna.

Exploateringskontoret

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande daterat den 3 maj 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Exploateringskontoret har inga synpunkter på rubricerat ärende.

Miljöförvaltningen

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 26 april 2024 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. Förvaltningen vill lyfta vikten av att trafikförvaltningen säkerställer att entreprenörer och underentreprenörer efterlever gällande riktlinjer för byggbuller vid spårarbeten. Vid eventuella avsteg från riktlinjerna ska underrättelse skickas till miljöförvaltningen.

Om det påträffas föroreningar under spårarbetet behöver Trafikförvaltningen skicka in en underrättelse om förorenat område eller byggnad till miljöförvaltningen. Mer information om förorenad mark samt blanketter finner ni här: [Förorenad mark - Stockholms stad \(tillstand.stockholm\)](https://www.stockholm.se/om-staden/fororenad-mark)

Busstrafik

De föreslagna förändringarna i busstrafiken innefattar tätare busstrafik på somliga linjesträckningar och glesare på andra, samt ändrade linjesträckningar, indragna linjer och ändrad natttrafik. Förslagen på indragna linjer och delsträckor motiveras med lågt resande och att sträckorna trafikeras av andra buss- eller spårtrafiklinjer.

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

Sjötrafik

De föreslagna förändringarna i sjötrafiken innefattar en förlängning av linjen till Gamla stan (T) där en tillgänglig kajplats ska anordnas nära tunnelbanestationen. Förvaltningen anser att Trafikförvaltningen bör beakta tillkomsten av eventuella luftföroreningar och buller som kan uppstå vid en ny kajplats och pendlare trafik, vilket kan medföra olägenhet enligt miljöbalken för närboende.

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 kollektivtrafik har stor betydelse för tillgängligheten. Det finns goda möjligheter att ta sig till de flesta större naturområden via tunnelbanenätet men några områden skulle få en betydligt bättre tillgänglighet med en tätare busstrafik. Det är idag ett stort tryck på naturområdenas besöksparkeringar då många väljer att ta egen bil.

Förvaltningen föreslår en översyn av kollektivtrafiken till respektive naturområde för att ta reda på vilka områden som har mest behov av tätare turer.

Förvaltningen tycker att Trafikförvaltningens förbättringsåtgärd för att söka efter naturreservat utan en adress i SL-appen är bra. Förvaltningen föreslår ytterligare en förbättringsåtgärd för att ge personer som är beroende av färdtjänst ökad möjlighet att komma ut i naturen genom att möjliggöra beställning av resor till punkter som saknar gatuadress. Detta skulle bidra till att uppfylla Region Stockholms trafikförsörjningsprogramms 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.

Utöver naturområden anser förvaltningen att det även är viktigt med god tillgänglighet till stadens fritidsanläggningar som t.ex. idrottshallar. Dels med anledning av att fler då skulle ha möjlighet att ta sig till anläggningarna men också för att fler barn då på egen hand skulle kunna ta sig kollektivt till anläggningarna och på så sätt minska trafikbelastningen på stadens gator, särskilt intill dessa anläggningar. Minskad trafikbelastning vore positivt både ur miljö- och säkerhetssynpunkt.

Trafikkontoret

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 3 maj 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Generellt

Både Region Stockholm och Stockholms stad har ambitiösa mål för kollektivtrafiken, där vi tillsammans vill åstadkomma en överflyttning från bil till kollektivtrafik. Mot bakgrund av de omfattande neddragningar av framförallt busstrafiken som görs inom T24 välkomnar trafikkontoret att trafikförvaltningen är mer återhållsam med förändringar inför T25. Kontoret ser fram emot att trafikförvaltningen noggrant utvärderar effekterna av de justeringar som beslutats inom T24 för att förstå hur kollektivtrafikresandet påverkats och vilka konsekvenser det kan få för den långsiktiga måluppfyllelsen.

Busstrafik

Trafikkontoret välkomnar förslaget på ökad turtäthet på stombusslinjerna 176 och 177 mellan Ekerö och Mörby, via bland annat Brommaplan. Staden planerar framkomlighetsförbättrande åtgärder för busstrafiken vid Brommaplan och utmed Kvarnbacksvägen som, tillsammans med den ökade turtätheten, stärker kollektivtrafikens attraktivitet längs stråket. Kontoret noterar också att de mångåriga satsningarna på Roslagsbanan möjliggör att de parallellgående busslinjerna till Tekniska högskolan kan kortas till Danderyds sjukhus. Kontoret är positiva till den föreslagna paketlösningen då den avlastar stadens vägnät och frigör gatuutrymme vid Tekniska högskolan för annan användning. Genom att resenärer i högre utsträckning kan matas till de kapacitetsstarka spårsystemen frigörs utrymme i de centrala delarna av regionen, där konkurrensen om utrymmet är som högst. Kontoret förutsätter att liknande mervärden kommer att uppstå på andra håll till följd av pågående och planerade investeringar i den regionala spårinfrastrukturen.

Spårtrafik

Under 2025 planeras trafikstörande arbeten på tunnelbanans gröna och röda linjer som ibland innebär att tunnelbanetrafiken kommer att behöva ersättas med buss. Om detta föranleder behov av temporära åtgärder i gatunätet behöver trafikkontoret kontaktas i god tid innan avstängningen för att kunna ge bra förutsättningar för en attraktiv och effektiv ersättningstrafik.

Sjötrafik

Trafikförvaltningen studerar möjligheten att förlänga linje 89 mellan Ekerö (Tappström) och Klara Mälarstrand till Gamla stan (T), vilket skulle förutsätta att en tillgänglig kajplats och infrastruktur skapas vid Munkbrohamnen. Trafikkontoret medverkar i diskussionerna och delar synen på att Munkbrohamnen har potential att bli en attraktiv omstigningsplats för båtresenärer. Som en del i stadens kajstrategi jobbar kontoret parallellt med åtgärder för att aktivera platsen och skapa fler vistelsevärden på kajen, bland annat byggs en temporär kajbalkong och kajen ges en ny gestaltning. Möjligheten att i framtiden kunna angöra med pendelbåt påverkas inte av de planerade åtgärderna på kajen.

Bromma stadsdelsnämnd

Bromma stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 25 april 2024 följande.

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

Bromma stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 17 april 2024 har i huvudsak följande lydelse.

En paketlösning föreslås som påverkar flertalet busslinjer som bland annat trafikerar Brommaplan. Paketlösningen syftar till att utveckla Ekerös busslinjenät genom att stärka trafiken på de stråk som trafikeras av stombusslinjer 176 och 177 mellan Ekerö och Mörby station via Brommaplan och Solna centrum. Turtätheten ökas på stombusslinjerna 176 och 177 under hela dagen genom en överflyttning av trafik från röda linjer till stombusslinjerna. Med förslaget kan en jämnare trafik erbjudas längs den trafikmässigt tungt belastade Ekerövägen och sträckan Tappström – Brommaplan under hela trafikdygnet. Den högre turtätheten på sträckan jämnar ut belastningen mellan avgångarna vilket ger en mer förutsägbar restid samt så förbättras bytes- och passningsmöjligheter till andra linjer. Bromma stadsdelsförvaltning ställer sig positiv till att förslaget innebär en utökad turtäthet på stombusslinjerna 176 och 177, vilket förväntas innebära en jämnare trafik och förbättrade bytes- och passningsmöjligheter till andra linjer. Förvaltningen är också positiv till att förslaget inte innebär att några ekonomiskt motiverade neddragningar ska genomföras utan att fokus är på utökad effektivitet och en mer pålitlig kollektivtrafik.

Förvaltningen vill framhålla vikten av en tillförlitlig kollektivtrafik med hög turtäthet på relevanta sträckor för att resenärer ska välja kollektivtrafik över bil. För den äldre befolkningen och personer med funktionshinder är det särskilt viktigt att beakta turtäthet och hållplatsers placeringar ur ett tillgänglighetsperspektiv.

Förvaltningen vill understryka att de förändringar som genomförts på linje 127, som nämnden framförde invändningar mot i samband med remissen av T23, har inneburit en negativ påverkan för boende, föräldrar med barn på förskolan i Tyska Botten samt anhöriga och personal på Mälarbackens vård- och omsorgsboende. De har också inneburit en försämrad tillgänglighet till Ängbybadet. Planerad bebyggelse kring Blackebergs Gård, Mälarbackens vård- och omsorgsboende och Blackebergsvägen understryker ytterligare behovet av effektiv turtäthet och linjedragning.

Vidare vill förvaltningen framhålla behovet av attraktiv kollektivtrafik i Mariehällsområdet, där det idag endast erbjuds en busslinje som är hårt belastad. För att avlasta linje 113 föreslår förvaltningen att linje 127 förlängs från Brommaplan till Sundbyberg C, via Islandstorgets T-banestation. Detta skulle innebära förbättrade anslutningar till andra färdmedel och underlätta kollektivt resande till Mälarbackens vård- och omsorgsboende, Ängbybadet samt Ängby camping.

Förvaltningen vill även lyfta behovet av en busshållplats vid Bromma sjukhus i Beckomberga.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 15 april 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen kan konstatera att årets ärende inte innehåller förslag på permanenta förändringar på kollektivtrafiken, som direkt berör möjligheterna att resa kollektivt i stadsdelsområdet. Enligt förvaltningen är ett robust kollektivtrafiksystem en utgångspunkt för den stadsutveckling som pågår, och det är därför positivt att Trafikförvaltningen i år inte föreslår neddragningar på samma sätt som i förra årets ärende.

Under 2023 drog Trafikförvaltningen in busslinje 168, som trafikerade sträckan mellan Östberga och Gullmarsplan. Förvaltningen vill i detta förvaltningsvar upprepa och betona att det var ett problematiskt beslut.

Östberga är del av Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsområde, och förvaltningshuset är beläget i närheten av Gullmarsplan. I och med att linje 168 drogs in försämrades boende i Östbergas tillgång till den service som förvaltningen erbjuder, samtidigt som det har försvårat för invånare i Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsområde och anställda på förvaltningen att ta sig till Östbergahöjden och de målpunkter som finns där.

Förvaltningen anser att det är positivt att Östberga kommer få en station i samband med tunnelbanans utbyggnad, men att det samtidigt finns behov av att förbättra bussförbindelserna till och från Östberga i väntan på att tunnelbanan är färdig. Dagens relativt låga turtäthet för busstrafik genom Östbergahöjden anser förvaltningen bidrar till att området upplevs som isolerat från sin omgivning, trots att det ligger relativt nära kollektivtrafiksknutpunkter. Detta är något som också har framkommit i dialogen med boende vid olika tillfällen.

Det pågår flera detaljplaneprocesser på Östbergahöjden, och nya byggnader kommer färdigställas innan den nya tunnelbanelinjen är färdig. Förvaltningen bedömer därför att busstrafiken till och från området behöver utvecklas för att säkerställa att nyinflyttade enkelt kan resa kollektivt som en del i arbetet med att främja hållbara resmönster i staden.

Ett aktuellt projekt är studentbostäderna i Östberga centrum som kommer färdigställas under 2024. Svenska Bostäder lyfter på sin hemsida fram linje 168 som ett viktigt alternativ för framtida boendes möjligheter att resa till lärosäten i stockholmsregionen. I planbeskrivningen för studentbostädernas detaljplan (Dnr 2015- 17627) framhäver också stadsbyggnadskontoret linje 168 som ett resealternativ för framtida hyresgäster. Eftersom den linjen inte längre är i trafik kan förvaltningen konstatera att planeringsförutsättningar har ändrats efter att detaljplanen har antagits, vilket är olyckligt.

Förvaltningen välkomnar att Trafikförvaltningen har ett uppdrag om att förbättra transparens och den demokratiska insynen i trafikförändringsprocessen. Att inte ge remissinstanser tillräckligt med svarstid för att kunna behandla sina svar i nämnd

anser förvaltningen inte ligger i linje med ett sådant uppdrag. Inför nästa år, när Trafikförvaltningen bedömer att uppdraget till fullo ska kunna implementeras, utgår förvaltningen från att remissinstanser kommer få längre svarstid på trafikändringsärendet.

Farsta stadsdelsförvaltning

Farsta stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 17 april 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Det ska vara en självklarhet för alla att kunna välja att resa kollektivt. Avsteg från trafikförvaltningens riktlinjer vid ny- och ombyggnation av fysisk infrastruktur försämrar förutsättningarna att bedriva en god kollektivtrafik. Det är därför viktigt att Trafikförvaltningen är med mycket tidigt i den fysiska planeringen och utformningen av infrastruktur.

Trafikförvaltningens dialog med kommunerna sker i löpande mötesserier, kommunernas plansamråd samt årlig remiss om trafikförändringar.

Det finns två typer av huvudavtal, produktionsavtal och incitamentsavtal. I produktionsavtal styr trafikförvaltningen trafiken och trafikförändringar i större utsträckning. För incitamentsavtal styr trafikutövaren över utbudsförändringar i högre grad.

I januari 2025 är det trafikstart för ett nytt produktionsavtal som reglerar busstrafiken i söderort med Nobina som trafikutövare.

Trafikstörande arbeten Farsta stadsdelsområde

Sommaren 2025 stängs tunnelbanans Farstagren av mellan Blåsut och Farsta strand under sju veckor för fortsatta arbeten med anslutningsspår till Högdalsdepån vid Hökarängen samt upprustning av signalsäkerhetssystemet på hela den avstängda sträckan. Trafiken ersätts med buss. Den nu pågående enkelspårstrafiken mellan Hökarängen och Farsta förlängs till sommaren 2025 och avslutas i samband med ovanstående avstängning.

Resenärerna på Farstagrenen har erfarit störningar under en längre tid i och med arbetet med nya tunnelbanan. En avstängning av tunnelbanan under större delen av sommaren 2025 är nödvändig och begriplig men blir en ny prövning för trafikanterna. Viktigt att den ersättningstrafik med buss som resenärerna hänvisas till har tillräcklig kapacitet och frekventa avgångar.

I övrigt berörs inte kollektivtrafiken i Farsta stadsdelsområde av några förändringar. Inte heller av några förbättringar av till exempel turtäthet vilket hade varit önskvärt för vissa busslinjer.

Förvaltningen tar tillfället i akt att i år igen påpeka det stora behovet av en förbättrad busstrafik i Sköndal och Fagersjö. Stadsdelarna saknar andra kollektiva färdmedel. I Sköndal har det byggts många nya bostäder de senaste åren och en fortsatt omfattade

nybyggnation planeras. Förändringar i kollektivtrafiken ska baseras på bland annat kommunala bebyggelseplaner vilket inte har märkts i Sköndal.

I Fagersjö går buss 165 med 20-minuterstrafik dagtid. Det är drygt två kilometer att promenera till Farsta centrum för tillgång till service och tunnelbana. Med en kollektivtrafik som har låg turtäthet väljer många att åka bil istället vilket är dåligt för miljön och klimatet.

Fler kvinnor än män åker kollektivt så ur ett jämställdhetsperspektiv är det viktigt att det finns en god och fungerande kollektivtrafik.

Hägersten-Älvsjös stadsdelsnämnd

Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 25 april 2024 följande.

Sara Grolander (MP), Andrea Törnестam m.fl. (S), Maria Ljuslin (V), Johan Nilsson m.fl. (M), tjänstgörande ersättare Henrik Åkerlund (SD), Inger Swahn (L) och Henrik Falk (C) lade fram ett gemensamt förslag och föreslog att nämnden skulle ställa sig bakom det. Ordförande fann att nämnden beslutat enligt det gemensamma förslaget från samtliga partier i stadsdelsnämnden.

Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen anför därutöver:

Stadsdelsnämnden har tidigare i olika omgångar påtalat betydelsen av buss 153 för stadsdelen. Sedan hösten 2023 har SL avvecklat denna busslinje. Buss 153 var ett smidigt sätt att pendla från vår stadsdel till Fridhemsplan på morgonen och tillbaka hem på kvällen. Bussen fyllde en viktig funktion för jobbpendlare och var ett komplement till den spårburna kollektivtrafiken. Vi anser att linje 153 ska återinföras.

Buss 142, samt del av linje 144 (mellan Älvsjö station och Gullmarsplan) är redan nu drabbad av stor trängsel, turtätheten bör utökas för att möta behovet av de många boende, inte minst äldre och barnfamiljer, som använder sig av bussen.

Trots flera års påpekanden från Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd har ingen förbättring skett.

Buss 707 med koppling Fruängen-Skärholmen-Tumba fick minskad turtäthet under 2023 till 30-mintrafik. Detta skapar en mer otillgänglig kollektivtrafik i ett redan kollektivtrafiksnålt läge. Vi anser att turtätheten bör återgå till de nivåer som rådde 2022.

Även turtätheten på linje 133 har försämrats vilket är mycket olyckligt då det är det enda kollektiva färdmedlet för boende och besökare i Ekensberg.

Vi ser också negativa konsekvenser av nedläggningen av röda linjens insatståg. Insatstågen bör återinföras då de syftar till att minska trängseln.

Sammanfattningsvis, om vi vill ha en stark kollektivtrafik och minska bilresandet, behöver kollektivtrafiken i Hägersten-Älvsjö stärkas till de nivåer som rådde för ett par år sedan.

Ersättaryttrande av Lolita Lovén Johnsen (KD), som instämde i det gemensamma förslaget från samtliga partier.

Hägersten-Älvsjös stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 15 april 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Det är endast få av de föreslagna förändringarna i årets remiss som påverkar kollektivtrafiken i Hägersten-Älvsjös geografiska område. Inga av förändringarna berör busstrafik.

Inom tunnelbanetraffiken föreslås inga förändringar. Under året kommer de anpassningar som gjorts inför 2024 att utvärderas. Det gäller både anpassningar av tunnelbanetraffiken och anslutande busslinjer.

Ett trafikstörande arbete aviseras på tunnelbanan på sträckan Västertorp-Fruängen, som kommer att stängas av under 2-3 veckor sommaren 2025. Orsaken är Stockholms stads arbeten med en gång-och cykeltunnel under tunnelbanespåren.

Pendeltågstrafiken har länge varit utsatt för omfattande störningar, främst på grund av förarbrist och brister i underhållet av fordonen. Trafikförvaltningens mål är att resenärerna ska återfå förtroendet för pendeltågstrafiken. Trafiken kommer att planeras på en nivå som kan levereras över tid, och därefter ska trafiken öka när resurserna så medger.

Båtlinje 89 trafikerar Klara Mälarstrand – Ekensberg – Tappström. Där utreds möjligheten att förlänga linjen till Gamla Stan, vilket förutsätter en tillgänglig kajplats där.

Förvaltningen är positiv till att inga ytterligare neddragningar i trafiken planeras, utöver dem som genomförts inför 2024. För att tillgodose en växande befolknings behov av hållbara transporter är det viktigt att trafiken kan återgå till tidigare nivåer så snart som möjligt.

Järva stadsdelsförvaltning

Järva stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 30 april 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Järva stadsdelsförvaltning har tagit del av förslaget till trafikförändringar i SL och Waxholmsbolagets trafik 2024/2025.

Förvaltningen har följande synpunkter och förslag:

- Linje 518 Kista Centrum – Vällingby föreslås ingå i en s.k. paketlösning som syftar till att förbättra linjenätet i Järfälla. Enligt förslaget ska turtätheten minskas från 15-

till 30- minuterstrafik under högtrafik under högsommaren. Detta anser förvaltningen är helt ohållbart då det redan idag är mycket hög belastning på linjen, även sommartid. Turtätheten bör under inga omständigheter minskas. Förvaltningen anser att trafiken på sträckan istället kan utökas under övriga delen av året då det ofta är högt tryck på befintliga bussar. Linjen är en av mycket få förbindelser mellan de stora målpunkterna i Kista och Barkarby station/Barkarbystaden och många skulle drabbas av minskade möjligheter att pendla till och från arbetsplatser och handel om turtätheten försämrades.

- Linje 687 Vallentuna – Kista centrum föreslås få tre nya avgångar på eftermiddagen under delar av sommaren. Detta anser förvaltningen vara ett bra förslag.

- Förvaltningen anser att det bör tillkomma en lösning som förbinder stadsdelarna Rinkeby, Tensta och Hjulsta med Barkarby station och Barkarbystaden. En ökad tillgänglighet till den kommande knutpunkten i Barkarby station samt de stora arbetsplatserna i Barkarbystaden skulle bidra till att gynna arbetsmarknaden i södra Järva.

- Linje 179 mellan Tensta och Kista Centrum är idag mycket överbelastad och behöver utökad trafik under morgnar och eftermiddagar. Förbindelserna över Järvafältet har länge varit underdimensionerade och behöver ses över. Om det inte är möjligt med tätare trafik på linje 179 kan en möjlighet vara att skapa en särskild linje under rusningstrafiken på nämnda sträcka.

- Det är beklagligt att remisstiden är så kort att ärendet inte hinner behandlas på nämndnivå. Detta är ett återkommande problem med remissen om trafikförändringar och Järva stadsdelsförvaltning anser att den korta svarstiden innebär att det finns risk för att viktiga synpunkter inte hinner behandlas.

I övrigt har Järva stadsdelsförvaltning inga synpunkter på remissen.

Kungsholmens stadsdelsnämnd

Kungsholmens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 25 april 2024 följande.

Remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande.

Kungsholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 18 april 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen kan konstatera att remissen inte innehåller några förslag på förändringar som påverkar innerstadens kollektivtrafik i någon större utsträckning. De förändringsförslag som påverkar innerstaden avser bussar som trafikerar vissa kranskommuner till och från innerstaden samt ett antal mindre utvecklingsförslag i pendelbåt- och skärgårdstrafiken.

I remissen framkommer emellertid att det under 2024 genomförs en översyn av busstrafiken i Stockholms innerstad och Lidingö i syfte att anpassa trafikutbudet

utifrån förändrat resande. Den översynen presenteras inte i denna remiss och förvaltningen tolkar det som att den grundar sig i förra årets förslag till förändringar som medför nedskärningar i innerstadens busstrafik, både vad gäller turtäthet och linjesträckningar. Förra årets förslag till trafikförändringar fick dessvärre varken stadsdelsnämnden eller stadsdelsförvaltningen på remiss, vilket förvaltningen anser är högst olyckligt. Förvaltningen anser att det är svårt att följa processen kring förra årets förslag till trafikförändringar och anser att det borde förts en bättre dialog kring de förändringarna.

Förvaltningen välkomnar att Trafikförvaltningen enligt remissen avser att genomföra en översyn av trafikförändringsprocessen med syfte att öka transparensen och den demokratiska insynen. Enligt förvaltningen bör Stockholms stad och regionen förbättra rutinerna för remisshanteringen av de årligen föreslagna förändringarna i kollektivtrafiken. Det är angeläget att tillräckliga ledtider tillämpas så att Stockholms stad får möjlighet att lämna relevanta och förankrade synpunkter. Vidare anser förvaltningen att staden internt också behöver ta fram fungerande rutiner för hur remissen ska hanteras.

Övergripande vill förvaltningen framföra att det i Stockholms stads framkomlighetsstrategi (2022) anges att kollektivtrafiken är ryggraden i Stockholms transportsystem och en förutsättning för yteffektiva transporter i en växande stad och region. En väl fungerande och tillgänglig kollektivtrafik anges som en grundläggande förutsättning i stadens arbete för ett klimatsmart Stockholm med en infrastruktur som främjar effektiva och hållbara transporter samt god framkomlighet för alla. Förvaltningen anser att en välfungerande kollektivtrafik är särskilt viktig för att innerstadens växande äldre befolkning ska kunna delta fullt ut i samhället samt för rörelsefriheten för funktionsnedsatta samt barn och unga.

Norra Innerstadens stadsdelsnämnd

Norra Innerstadens stadsdelsnämnd har genom ordförandebeslut den 1 maj 2024 beslutat följande.

Norra innerstadens stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och lämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Beslutet fattas av stadsdelsnämndens ordförande Petter Martinsson med stöd av punkt 1.1 i stadsdelsnämndens delegationsordning.

Norra Innerstadens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 15 april 2024 är likalydande Kungsholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande.

Skarpnäcks stadsdelsförvaltning

Skarpnäcks stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 11 april 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen kan konstatera att av de förändringar som föreslås i årets bruttolista är det inga som berör Skarpnäcks stadsdelsområde. Förvaltningen har inget att erinra mot de föreslagna trafikändringarna.

När det gäller kollektivtrafiken i ett större perspektiv, och då främst utbyggnad, har förvaltningen påtalat behovet av bättre tvärförbindelser samt att planeringen av Spårväg syds sträckning till Skarpnäck inleds i flera olika remissvar. Tunnelbanans gröna linje är redan i dag hårt belastad under morgon och kväll med trängsel som följd. Cirka 7000 nya bostäder planeras inom stadsdelsområdet, vilket medför ytterligare trafikanter och att kollektivtrafiken behöver förstärkas. Utbyggnaden av tunnelbanan är välkommen, men även andra alternativ behövs, inte minst utökad möjlighet till tvärförbindelser mellan flera målpunkter inom Skarpnäcks stadsdelsområde och övriga söderort genom nya busslinjer och Spårväg syd.

Förvaltningen vill även påtala behovet av fler upp/nedgångar till tunnelbanestationerna. Det gäller stationerna i Skarpnäck, Bagarmossen, Kärrtorp och Björkhagen. Slutligen efterlyser förvaltningen en hållbar och långsiktig lösning på situationen för rulltrapporna och hissen vid Bagarmossens tunnelbanestation. Såväl rulltrappor som hiss har under många år haft återkommande problem och ofta stått stilla under längre perioder på grund av tekniska problem. Trots otaliga reparationer återkommer problemen som innebär att rulltrappor och hiss ofta är ur funktion. Detta minskar tillgängligheten för alla som bor i Bagarmossen men blir särskilt problematiskt för äldre, personer med funktionsnedsättning och personer med barn i barnvagn.

Södermalms stadsdelsförvaltning

Södermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 26 april 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsdelsförvaltningen anser att det är positivt att samtliga mål i det kommande trafikförsörjningsprogrammet genomsyras av hållbar utveckling. Det är också tillfredsställande att de övergripande målen för trafikförsörjningsprogrammet handlar om att planera transportsystemet så att kollektivt resande främjas, att smarta kollektivtrafiksystem som hushållar med resurser utvecklas och att kollektivtrafiken ska bidra till ökad jämlikhet och jämställdhet.

Förvaltningen noterar att remissen inte innehåller några nämnbara förslag till trafikförändringar inom samtliga trafikslag som rör Södermalms stadsdelsområde.

Förvaltningen har vid sidan om denna remiss erhållit information om att busstrafiken inom bland annat Södermalms stadsdelsområde kommer att påverkas i form av nya linjedragningar (till exempel vad gäller linje 57) och glesare trafik (till exempel för linje 2 och 4) från och med augusti 2024, detta i enlighet med ett förslag till beslut i trafiknämnden i Region Stockholm 2024-04-17. Förvaltningen vill i detta sammanhang efterlysa att en noggrann uppföljning av konsekvenserna av dessa

förändringar görs med syftet att säkerställa att busstrafiken fortsättningsvis ska vara attraktiv och i övrigt uppfylla trafikförsörjningsprogrammets målsättningar.

Förvaltningen vill avslutningsvis framföra önskemålet att kommande remisser med förslag till trafikförändringar i SL-trafiken skickas ut i god tid så att de hinner tas upp till stadsdelsnämnden för beslut.