

**PM Rotel V (Dnr KS 2022/303)**

## **Trafikförändringar i SL-trafiken 2022/2023 (T23)**

Remiss från Region Stockholm

Remisstid den 10 juni 2022

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.  
Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadens promemoria.

**Föredragande borgarrådet Daniel Helldén** anför följande.

### Ärendet

Region Stockholm har remitterat förslag till *Trafikförändringar i SL-trafiken 2022/2023 (T23)* bland annat till Stockholms stad för yttrande. Dokumentet *Trafikförändringar (T23)* är trafikförvaltningens förslag till trafikförändringar inför trafikåret T23. Remissen är en del i trafikförändringsprocessen som genomförs årligen.

Trafikförändringarna utgår ifrån det regionala trafikförsörjningsprogrammet som har *ett ökat kollektivt resande* som mål, med hänvisning till befolkningsutvecklingen i Stockholms län. Förslagen i remissen avser förändringar i bland annat linjesträckningar, turtäthet och trafikeringstid. Med hänsyn till regionens ekonomiska ramar kommer inte alla förslag att kunna genomföras. För Stockholms stad föreslås mindre justeringar för enskilda busslinjer, hållplatser och färjor som ska vara bestående. Den större åtgärd som föreslås är en tillfällig avstängning av tunnelbanan på sträckan Farsta Strand – Hökarängen under sommaren.

### Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, fastighetsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafiknämnden, äldrenämnden, 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 råd för funktionshinderfrågor och kommunstyrelsens pensionärsråd.

Kommunstyrelsens pensionärsråd har inte inkommit med svar.

*Stadsledningskontoret* ser positivt på att kollektivtrafiken ska anpassas till en ökande efterfrågan, eftersom befolkningen i Stockholms län växer. Stadsledningskontoret konstaterar samtidigt att Region Stockholm saknar långsiktiga strategier som omfattar både kollektivtrafikens långsiktiga utveckling och dess finansiering. Stadsledningskontoret pekar även på att planeringen för kollektivtrafik även behöver ta hänsyn till att det pågår ett omfattande bostadsbyggande i staden, samt konstaterar

att det finns ett stort antal bytespunkter och terminaler i regionen som behöver byggas ut och byggas om. Stadsledningskontoret vill slutligen lyfta fram behovet av god tillgänglighet på sommaren till större badplatser, framförallt gäller detta Ängbybadet i Bromma och i söderort Sättrastrandsbadet.

*Fastighetsnämnden* berörs, som en del av Stockholms stad, främst indirekt av de presenterade förslagen. Generellt välkomnas alla förslag till trafikförbättringar i form av ökad turtäthet, ökad kapacitet, förlängda tidtabeller etcetera. Nämnden anser att turtäthet och dragning av linjer primärt ska baseras och utformas efter de resandes preferenser, men vill framhålla behovet av en framtida busslinje till Sturehovs slott.

*Miljö- och hälsoskyddsnämnden* anser att indragning av linjer ska ske med försiktighet. Vidare vill nämnden understryka att det är viktigt att beakta miljö- och hälsoaspekter, som buller och vibrationer, vid analyser av omdragning av busslinjer/nya busslinjer. Kollektivtrafiken har betydelse för hur nya resmönster etableras hos de som flyttar in i nya områdena. Trafikförvaltningen bör starta/bedriva tät kollektivtrafik i nya områden redan när första invånaren flyttar in. Detta betyder att Region Stockholm behöver ta höjd för överkapacitet i ett inflyttningsskede.

*Trafiknämnden* planerar och genomför åtgärder i gaturummet för att främja kollektivtrafiken. Åtgärder som bland annat gör att bussen kommer fram snabbare och förbättrar regulariteten. Samtidigt väntas länets befolkning öka. Det ställer krav på utveckling av kollektivtrafiken. Långsiktiga strategier och tidig medverkan i stadens planeringsarbete är därför viktigt.

*Äldrenämnden* vill understryka vikten av att det alltid ska finnas en fungerande, trygg och tillgänglig kollektivtrafik i hela staden eftersom många äldre är beroende av den. Trygghet och tillgänglighet gäller såväl färdmedel, hållplatser, perronger som bytessträckor.

*Bromma stadsdelsnämnd* har starka invändningar mot förslaget att dra in tureorna mellan Nockebyhov och Blackebergs gård då detta påverkar både föräldrar och verksamheten vid förskolan Tyska Botten samt tillgängligheten till Brommas största strandbad, Ängbybadet. Nämnden vill framhålla behovet av attraktiv kollektivtrafik i Mariehällsområdet inklusive Annedal genom att initialt förlänga sträckningen för linje 127. Nämndens pensionärsråd och funktionshinderråd önskar att återfå hållplats Bromma Sjukhus på buss linje 115.

*Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd* uppger att remissen inte innehåller förslag till förändringar i busstrafiken i Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsområde. Nämnden ser vikten av god turtäthet i kollektivtrafiken och ser ett starkt behov av att se över turtätheten till Östberga.

*Farsta stadsdelsnämnd* ser att det i Farsta stadsdelsområde inte föreslås några förändringar men att trafikstörande arbete på tunnelbanelinje 18 kan innebära att det blir besvärligt och det är viktigt att ersättningstrafiken har hög kapacitet. Nämnden har sedan länge påpekat behovet av en förbättrad busstrafik i Sköndal och Fagersjö eftersom båda stadsdelarna saknar andra kollektiva färdmedel.

*Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd* avstyrker förslaget om försämring av turen på buss 153 men har i övrigt inga synpunkter på årets förslag till trafikförändringar.

*Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd* konstaterar att inga trafikförändringar är planerade inom Hässelby-Vällingby stadsdelsområde men önskar att Trafikförvaltningen utreder möjligheten till ytterligare närtrafik. Nämnden lyfter åter behovet av båttrafik utreds för sträckan Stäket - Lambarön - Hässelby strand - Klara Mälarstrand samt bättre turtäthet för linje 541 och 119.

*Kungsholmens stadsdelsnämnd* kan konstatera att i remissen inte föreslås några större förändringar för innerstadens kollektivtrafik. Det föreslås endast mindre justeringar för vissa bussar och färjor som förbinder innerstaden med vissa ytterstadsstadsdelar och kranskommuner. En övergripande synpunkt är att förvaltningen anser att busstrafiken till Lilla och Stora Essingen bör utvecklas samt att all kollektivtrafik behöver utvecklas utifrån äldre och funktionsnedsattas förutsättningar.

*Norrmalms stadsdelsnämnd* kan konstatera att remissen inte föreslår några större förändringar för innerstadens kollektivtrafik. Det föreslås endast mindre justeringar för vissa bussar och färjor som förbinder innerstaden med vissa ytterstadsstadsdelar och kranskommuner. Norrmalms stadsdelsnämnd vädjar till Region Stockholm att se över möjligheterna att genom t.ex nya hållplatser underlätta för resande med kollektivtrafik i innerstaden. Grupper som äldre, barnfamiljer och personer med funktionsnedsättning är beroende av goda kommunikationer med kollektivtrafik.

*Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd* noterar att remissen endast i mycket begränsad omfattning gäller busstrafiken i Rinkeby-Kista stadsdelsområde. Gällande nedläggning av linje 686 mellan Kista centrum och Norrtälje och införande av en ny förbindelse 612X ser förvaltningen positivt på att fler och snabbare förbindelser mellan Norrtälje och Kista tillkommer. Nämnden påtalar även behovet av att förstärka busslinje 179.

*Skarpnäcks stadsdelsnämnd* konstaterar att av de förändringar som föreslås är det inga som berör Skarpnäcks stadsdelsområde. Nämnden har inget att erinra mot de föreslagna trafikändringarna men önskar generellt bättre tvärförbindelser genom nya busslinjer och Spårväg syd. Slutligen efterlyser nämnden en lösning på situationen för rulltrapporna och hissen vid Bagarmossens tunnelbanestation.

*Skärholmens stadsdelsnämnd* är positiv till införandet av ytterligare fem hållplatser på linje 153 Bredäng – Fridhemsplan och har ingen erinran gällande att ta bort kortturerna i sträckan Kungens Kurva – Skärholmen. Nämnden lyfter även önskemål om sommarbussförbindelse till Sättrastrandsbadet, Sena avgångar till Mälarhöjdens ridskola samt möjlighet för pendlingsbåtlinje 89 att stanna vid Mälarhöjdsbryggan under sommarsäsongen.

*Spånga-Tensta stadsdelsnämnd* har inga synpunkter på att trafiken stängs av i samband med utbyggnad av Mälarbanan, men anser att informationen om ersättningstrafiken behöver förbättras. Nämnden ser positivt på att förlänga buss 540 till Spånga station, och vill tillägga att se över om restiden kan minskas till den andra ändhållplatsen Universitetet. Nämnden saknar även en förbindelse till södra Järva.

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

*Östermalms stadsdelsnämnd* noterar att inget av förslagen i remissen rör Östermalms stadsdelsområde. Enligt nämnden behöver kollektivtrafiken utvecklas i takt med att Stockholm växer, både strukturellt i till exempel Norra Djurgårdsstaden, och demografiskt med en ökande befolkning. Nämnden understryker vikten av att äldreperspektivet och framkomligheten för funktionsnedsatta tas i beaktan när förflyttningar- eller ombyggnation av hållplatser sker.

*Kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor* framhåller vikten av tydlighet kring tillgängligheten till vårdinrättningar och betonar vikten av att inga ändringar sker som kan försvåra tillgängligheten till dessa. Ett mer heltäckande demografiskt underlag för behovsbedömningarna är av stor vikt. Om större hänsyn tas till behoven

för personer med funktionsnedsättning kan också kollektivtrafiken vara ett gott komplement till den dyra färdtjänsten.

## Mina synpunkter

När Stockholm växer måste kollektivtrafiken byggas ut och förstärkas. Goda kommunikationer med kollektivtrafik är en förutsättning för att Stockholms län ska fungera som en god livsmiljö för människor och vara en attraktiv och hållbar region för företag och andra verksamheter. Stockholms stad har som mål att Stockholm ska vara en fossilfri och klimatpositiv stad 2040 och målet är att trafiken i Stockholms innerstad ska vara utsläppsfri år 2030.

Jag ser positivt på att kollektivtrafiken anpassas till en ökande efterfrågan, eftersom befolkningen i Stockholms län växer. Detta ställer krav på en fortsatt utveckling av kollektivtrafiken. Region Stockholm saknar idag långsiktiga strategier som omfattar både kollektivtrafikens långsiktiga utveckling och dess finansiering. Regionen ansvarar samtidigt för finansiering av utbyggd kollektivtrafik.

Det pågår ett omfattande bostadsbyggande i staden. Det är tusentals bostäder som blir klara långt innan den nya tunnelbanan öppnar för trafik till exempel i områdena omkring Årsta, Slakthusområdet och Hagastaden. Bostäder färdigställs även i Norra Djurgårdsstaden utan tillräcklig kollektivtrafik, där staden och regionen med stöd från Lidingö har bedömt Spårväg City som det bästa alternativet utifrån kollektivtrafikens attraktionskraft för det framväxande miljöprofilsområdet. Det är av stor vikt att trafikförvaltningen tidigt medverkar i stadens planeringsarbete, eftersom det är en förutsättning för att kollektivtrafiken ska utvecklas anpassat till nya bostäder. Vidare bör också hänsyn tas i planeringen av busslinjer till stadsdelar där alternativ spårbunden kollektivtrafik saknas eller är bristfällig, som till exempel Östberga, Fagersjö och Sköndal.

En central del i kollektivtrafikens utveckling utgörs av bytespunkter och terminaler och de är en avgörande förutsättning för att kollektivtrafiken ska vara tidseffektiv och attraktiv för resenärerna. Det finns ett stort antal bytespunkter och terminaler i regionen som behöver byggas ut och byggas om. Staden anser därför att det behövs en prioritering av terminaler utifrån regional nytta och med en finansiering som är baserad på regionens kollektivtrafikansvar. 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 är positiv till utveckling av kollektivtrafik på vattnet och välkomnar remissens förslag om utökad pendelbåtstrafik. Möjligheten till sommartrafik som angör bryggan vid Mälärhöjdsbadet kan studeras.

Den planerade upprustningen av tunnelbanan mellan Hökarängen – Farsta strand är mycket positiv, men avstängningen av tunnelbanan kan bli besvärlig för resenärerna. Jag vill därför understryka vikten av att ersättningstrafiken har hög kapacitet så att störningarna blir minsta möjliga.

Stockholms stad arbetar aktivt för att förbättra tillgängligheten i och till stadens naturområden. Jag vill därmed föra fram att det behövs fler bussturer, till de naturområden som idag saknar goda kollektivtrafikförbindelser, exempelvis tillgänglighet till naturreservat och på sommaren till större badplatser, framförallt gäller detta Ångbybadet i Bromma och i söderort Sätrastrandsbadet.

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

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

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadens promemoria.

Stockholm den 1 juni 2022

DANIEL HELLDÉN

#### Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Remissen

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

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

En välfungerande kollektivtrafik är en av de viktigaste faktorerna för Stockholms klimatomställning i och med att trafiken står för ungefär hälften av klimatutsläppen i staden. Stockholms landbaserade kollektivtrafik är redan fossilfri, och att få fler stockholmare att använda den är ett effektivt sätt att få ner utsläppen.

Det är positivt att trafikförändringsremissen nu grundar sig på ”normala förutsättningar” och inte de lägre resenärnivåerna som rått under pandemin. Vänsterpartiet anser att fokus måste ligga på att locka tillbaka resenärerna för att andelen kollektivtrafikresor ska öka, inte fortsätta minska. Neddragning av turer kvällar, nätter och tidiga morgnar drabbar de med oönskade 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, men även mot förkortningen av linje 50. Från Östbergabor har det länge kommit önskemål om en utökad trafikförsörjning, tätare och senare turer samt nya linjer. Det har även i detta ärende inkommit ett flertal synpunkter från stadsdelsnämnderna. Det är angeläget

att öka de berördas insyn och inflytande i trafikplaneringsprocessen, och vi undrar hur dessa typer av synpunkter beaktas i processen inför kommande trafikförändring.

#### **Kommunstyrelsen**

**Särskilt uttalande** gjordes av Rashid Mohammed (V) med hänvisning till Vänsterpartiets särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

## Remissammanställning

### Ärendet

Region Stockholm har remitterat förslag till *Trafikförändringar i SL-trafiken 2022/2023 (T23)* bland annat till Stockholms stad för besvarande. Dokumentet *Trafikförändringar (T23)* är trafikförvaltningens förslag till trafikförändringar inför trafikåret T23. Remissen är en del i trafikförändringsprocessen som genomförs årligen.

Trafikförändringarna utgår ifrån det regionala trafikförsörjningsprogrammet som har *ett ökat kollektivt resande* som mål, med hänvisning till befolkningsutvecklingen i Stockholms län. Förslagen i remissen avser förändringar i bland annat linjestreckningar, turtäthet och trafikeringstid. Med hänsyn till regionens ekonomiska ramar kommer inte alla förslag att kunna genomföras. För Stockholms stad föreslås mindre justeringar för enskilda busslinjer, hållplatser och färjor som ska vara bestående. Den större åtgärd som föreslås är en tillfällig avstängning av tunnelbanan på sträckan Farsta Strand – Hökarängen under sommaren.

### Beredning

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

Kommunstyrelsens pensionärsråd har inte inkommit med svar.

Innehållsförteckning	Sid
Stadsledningskontoret.....	7
Fastighetsnämnden.....	8
Miljö- och hälsoskyddsnämnden .....	9
Trafiknämnden.....	10
Äldrenämnden.....	11
Bromma stadsdelsnämnd .....	12
Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd.....	13
Farsta stadsdelsnämnd .....	14
Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd.....	14
Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd .....	15
Kungsholmens stadsdelsnämnd .....	16
Norrmalms stadsdelsnämnd.....	16
Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd.....	18

Skarpnäcks stadsdelsnämnd.....	18
Skärholmens stadsdelsnämnd .....	19
Spånga-Tensta stadsdelsnämnd .....	20
Södermalms stadsdelsnämnd .....	21
Östermalms stadsdelsnämnd.....	21
Kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor.....	22

## Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 13 maj 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Av kommunfullmäktiges budget 2022 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 fossilfri 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.

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 och hållbar region för företag och andra verksamheter.

Stadsledningskontoret ser positivt på att kollektivtrafiken ska anpassas till en ökande efterfrågan, eftersom befolkningen i Stockholms län växer. Stadsledningskontoret håller med regionen om att detta ställer krav på en fortsatt utveckling av kollektivtrafiken. Stadsledningskontoret konstaterar samtidigt att Region Stockholm saknar långsiktiga strategier som omfattar både kollektivtrafikens långsiktiga utveckling och dess finansiering. Stadsledningskontoret vill i sammanhanget lyfta fram att regionen ansvarar för finansiering av utbyggd kollektivtrafik.

Vidare vill stadsledningskontoret peka på att planeringen för kollektivtrafik även behöver ta hänsyn till att det pågår ett omfattande bostadsbyggande i staden. Det är tusentals bostäder som blir klara långt innan den nya tunnelbanan öppnar för trafik till exempel i områdena omkring Årsta, Slakthusområdet och Hagastaden. Stadsledningskontoret vill föra fram vikten av att trafikförvaltningen tidigt medverkar i stadens planeringsarbete, eftersom det är en förutsättning för att kollektivtrafiken ska utvecklas anpassat till nya bostäder. Vidare bör också hänsyn tas till stadsdelar där alternativ till buss, genom spårbunden kollektivtrafik, saknas eller är bristfällig till exempel Fagersjö och Sköndal.

En central del i kollektivtrafikens utveckling utgörs av bytespunkter och terminaler och de är en avgörande förutsättning för att kollektivtrafiken ska vara tidseffektiv och attraktiv för resenärerna. Stadsledningskontoret konstaterar att det finns ett stort antal bytespunkter och terminaler i regionen som behöver byggas ut och byggas om samtidigt som Region Stockholm saknar ett strategiskt dokument för prioritering av bytespunkter och terminaler.

Stadsledningskontoret anser därför att det behövs en prioritering av terminaler utifrån regional nytta och med en finansiering som är helt baserad på regionens kollektivtrafikansvar. Stadsledningskontoret tycker också 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 noterar att remissen inte föreslår några större förändringar för innerstadens kollektivtrafik. Det föreslås endast mindre justeringar för vissa bussar och färjor

som förbinder innerstaden med vissa ytterstadsstadsdelar och kranskommuner. Stadsledningskontoret är positivt till utveckling av kollektivtrafik på vattnet och välkomnar remissens förslag om utökad pendelbåttrafik. Stadsledningskontoret är också positivt inställda till förslaget att införa ytterligare fem hållplatser på busslinje 153 Bredäng – Fridhemsplan.

Stadsledningskontoret tycker att en planerad upprustning av tunnelbanan mellan Hökarängen – Farsta strand är mycket positiv. Stadsledningskontoret konstaterar dock att den planerade avstängningen av tunnelbanan kan bli besvärlig för resenärerna. Stadsledningskontoret vill därför understryka vikten av att ersättningstrafiken har hög kapacitet så att störningarna blir minsta möjliga. Vidare är det viktigt med bra informationsinsatser och störningsinformation till resenärerna. Stadsledningskontoret vill även lyfta vikten av att avstängningar i ett tidigt skede stäms av med den regionala trafikgruppen så att projekten kan samordnas med andra trafikstörande arbeten i Stockholms stad och i länet.

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. Stadsledningskontoret vill därmed föra fram att det behövs fler bussturer, till de naturområden som idag saknar goda kollektivtrafikförbindelser. Stadsledningskontoret vill exempelvis lyfta fram behovet av god tillgänglighet på sommaren till större badplatser, framförallt gäller detta Ängbybadet i Bromma och i söderort Sättrastrandsbadet.

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

## **Fastighetsnämnden**

**Fastighetsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 26 april 2022 följande.

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

**Fastighetskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 21 mars 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Fastighetskontoret berörs, som en del av Stockholms stad, främst indirekt av de presenterade förslagen. Generellt välkomnas alla förslag till trafikförbättringar i form av ökad turtäthet, ökad kapacitet, förlängda tidtabeller etcetera. Det är viktigt att förändringar i SL-trafiken svarar upp mot resenärernas preferenser på aggregerad nivå. Dock har SL ett uppdrag att även tillhandahålla mindre frekventerade turer för att möjliggöra resor för alla som bor i eller besöker Stockholms län, även om linjerna på aggregerad nivå har en låg efterfrågan.

I Botkyrka kommun ligger Sturehovs slott med anor från medeltiden och som ägs av fastighetsnämnden. Slottet har höga kulturhistoriska värden och bör tillgängliggöras även för resor utan bil. Idag ligger den närmsta busstationen Norsborgsvägen knappt 3 km från slottet. Fastighetskontoret anser att turtäthet och dragning av linjer primärt ska baseras och utformas efter de resandes preferenser, men vill i likhet med tidigare remissvar (dnr FSK 2018/163 samt FSK 2019/124) framhålla behovet av en framtida busslinje till Sturehovs slott.



## Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 26 april 2022 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 Rose-Marie Rooth m.fl. (V), *bilaga 1*.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 29 mars 2022 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 hänvisas det i flera fall till andra Tunnelbanelinjer, men för tunnelbanespåret mellan Fruängen och Västertorp framgår det inte vilken sorts ersättningstrafik som planeras. Förvaltningen förutsätter att sträckan ersätts av busstrafik.

### *Busstrafik*

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

Förslagen på indragna linjer och delsträckor 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.

### *Anpassning av trafik*

Förvaltningen ser positivt på att kollektivtrafiken anpassas efter efterfrågan och att studier görs för att på sikt införa trafikförändringar som kan leda till ökad efterfrågan. Genom att förenkla för bilpendlare att resa kollektivt bidrar det till positiva miljöeffekter för klimatet, utsläpp av luftföroreningar och trafikbuller.

Förvaltningen ser även positivt på att trafikförvaltningen har dialog med kommunen inom ramen för kommunens planarbete och andra specifika projekt och utredningar. Förvaltningen förutsätter att trafikförvaltningen även deltar i remisser av förslag till ny bebyggelse och redan i tidigt skede bedömer möjligheterna att i framtiden kunna trafikera/erbjuda kollektivtrafik när bebyggelsen är på plats. Detta kan ha betydelse för var någonstans ny bebyggelse bör lokaliseras. Det har även betydelse för hur nya resmönster etableras hos de som flyttar in i de nya områdena. Trafikförvaltningen bör starta/bedriva tät kollektivtrafik i nya områden redan när första invånaren flyttar in. Detta betyder att Region Stockholm behöver ta höjd för överkapacitet i ett inflyttningskede, men på detta sätt säkrar resenärsunderlag för hög kapacitet i kollektivtrafiken när området växer. Idag sker det motsatta. Det är olyckligt och leder med stor sannolikhet till att kollektivtrafiken inte når lika höga resandandelar som den hade gjort med en tidig närvaro och hög kapacitet.

### *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 tunnelbanenätet, men några områden skulle få en betydligt bättre tillgänglighet med en tätare busstrafik. Under corona-pandemin ökade antalet besök i stadens alla naturområden väsentligt. Det ökade besöksstrycket håller fortfarande i sig om än inte på samma nivåer som våren 2020. Det skapar ett stort tryck på områdenas besöksparkeringar då många väljer att ta egen bil. Tätare bussturer till de naturområden som idag saknar goda förbindelser med tunnelbana skulle öka tillgängligheten och underlätta för fler att ta sig dit.

Förvaltningen anser att en kartering av bussturer fördelat över sommar och vinter till respektive naturområde vore lämpligt för att ta reda på vilka områden som har mest behov av tätare turer. Som exempel vore det dock fördelaktigt om buss 180 till Orhem i Flatens naturreservat får tätare turer på befintlig sträcka, under helger, samt perioden maj till oktober då området frekvent används som utflyktsmål för förskolor i Skarpnäck. Aktuell besöksstatistik från området visar på en markant ökning av besökare de senaste åren. Besöksstrycket är fortsatt högt jämfört med före pandemin. Vidare anser förvaltningen att det vore fördelaktigt med tätare busstrafik till Ågesta friluftsområde i försök att ändra besökarnas bilvanor till området.

En teknisk förbättringsåtgärd som skulle öka tillgängligheten är en framtida möjlighet att hitta stadens naturreservat och större naturområden i SL-appen utan att behöva ange en adress. För personer som är beroende av färdtjänst skulle det också underlätta och öka tillgängligheten att komma ut i naturen om det fanns möjlighet att beställa resor till punkter som saknar gatuadress. Dessa åtgärder skulle bidra till att uppfylla Trafikförsörjningsprogrammets övergripande mål att kollektivtrafiken ska bidra till ökad jämlikhet och jämställdhet genom att skapa tillgänglighet till arbete, service och fritidsaktiviteter utifrån olika behov och förutsättningar.

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.

## **Trafiknämnden**

**Trafiknämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 21 april 2022 följande.

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

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 18 mars 2022 har i huvudsak följande lydelse.

### *Övergripande synpunkter*

Trafikkontoret och trafikförvaltningen samarbetar för att göra kollektivtrafiken attraktiv. Trafikkontoret planerar och genomför åtgärder i gaturummet för att främja kollektivtrafiken. Åtgärder som bland annat gör att bussen kommer fram snabbare och förbättrar regulariteten.

Samtidigt väntas länets befolkning öka från dagens 2,2 miljoner till knappt 2,9 miljoner 2030. Det ställer krav på utveckling av kollektivtrafiken. Långsiktiga strategier och tidig medverkan i stadens planeringsarbete är därför viktigt.

En minskad turtäthet på linjer med lågt resandeunderlag kan vara rimligt, men behöver mötas av ökad trafik där behoven är större för att sammantaget öka kollektivtrafikens attraktivitet. Hänsyn måste också tas till stadsdelar eller delar av stadsdelar där alternativ saknas eller är bristfälliga.

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

Nedan redogörs för kontorets synpunkter på konkreta förslag i remissen.

#### *Busstrafiken i västerort*

Linje 546 har fått förslag på en ny sträckning på grund av Ekvägens framtida ombyggnation, vilket påverkar Lunda industriområdes kollektivtrafikförsörjning. Enligt Järfälla kommun ligger Ekvägens ombyggnation tidigast 2024. Trafikkontoret önskar att frågan diskuteras mellan trafikförvaltningen, Järfälla kommun och Stockholms stad innan Ekvägens ombyggnation. Trafikkontoret undrar också om flytten från Ekvägen är permanent eller tillfällig tills Ekvägen byggs om.

Motsvarande diskussion gäller linje 591 som har föreslagits en ny linjesträckning som inte trafikerar Ekvägen, vilket påverkar ett hållplatsläge i Stockholms stad.

#### *Busstrafiken i söderort*

Linje 710 föreslås dras in och trafikkontoret undrar om linjen täcks upp av en annan buss som går samma sträcka. Det pågår en omfattande ombyggnation i området vilket kan tänkas påverka belastningen. Det är viktigt att resenärerna kan ta sig mellan Kungens kurva och Skärholmen med buss.

Ovanstående fråga gäller även linje 740 där kortturena mellan Skärholmen och Kungens kurva föreslås dras in.

Trafikkontoret efterfrågar en tydligare motivering kring förslaget att dra in skolförstärkningsturena på morgonen från Skogås och Vallstigen på linje 742.

#### *Tunnelbanetrafiken i söderort*

Tunnelbanas gröna linje mellan Farsta Strand och Hökarängen planeras att stängas av och ersättas med buss under hela sommarperioden 2023 (8 veckor). Trafikkontoret behöver i god tid meddelas om det anses krävas åtgärder i gatumiljön för den busstrafik som ska ersätta tunnelbanetrafiken på sträckan. Kontoret vill även lyfta vikten av informationsinsatser och störningsinformation till resenärerna vid tillfälliga trafikförändringar.

#### *Pendelbåtstrafik*

Trafikkontoret välkomnar den föreslagna utökningen av pendelbåttrafiken för att möta efterfrågan på arbetspendling samt till följd av ökat turistresande efter pandemi.

## **Äldrenämnden**

**Äldrenämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 19 april 2022 följande.

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

**Äldreförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 14 mars 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholms stad arbetar efter Världshälsoorganisationens modell för äldrevänlig stad där intentionen bland annat är att stadsplaneringen ska utgå från äldres varierande förutsättningar och funktionsförmåga. Kollektivtrafiken är en viktig del av stadsplanering.

Förvaltningen har inte lokalkännedom om de presenterade trafikförslagen utan hänvisar till stadsdelsförvaltningarnas svar. Förvaltningen vill däremot understryka vikten av att det alltid ska finnas en fungerande, trygg och tillgänglig kollektivtrafik i hela staden eftersom många äldre är beroende av den. Trygghet och tillgänglighet gäller såväl färdmedel, hållplatser, perronger som bytessträckor. Tillgång till exempelvis information, ramper, belysning, hissar, rulltrappor och sittplatser är viktigt, även vid tillfälliga förändringar. Tiden för bytet mellan bussar och spårtrafik behöver vara tillräckligt lång för att även personer som rör sig långsamt ska hinna med. Hållplatser behöver ha vind- och regnskydd, finnas relativt tätt och ligga i nära anslutning till samhällets service och andra platser som äldre besöker, såsom vårdinrättningar.

## **Bromma stadsdelsnämnd**

**Bromma stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 28 april 2022 följande.

1. Stadsdelsnämnden godkänner delvis förvaltningens förslag till yttrande.
2. Stadsdelsnämnden förklarar paragrafen omedelbart justerad, samt att därutöver anföra följande:

Det är positivt att förvaltningen med kraft och engagemang belyser de negativa konsekvenserna av förändrad linjedragning av busslinje 127, i synnerhet med utgångspunkt från tillgängligheten till det välbesökta Ängbybadet och behovet av att boende i Blackebergs Gård har fortsatt tillgång till sträckningen.

Närområdet kring Blackebergs Gård, Mälarbackens vård- och omsorgsboende och Blackebergsvägen vidareutvecklas kontinuerligt med fastigheter och antalet boende ökar, vilket ytterligare understryker behovet av effektiv turtäthet och linjedragning.

Vi vill ytterligare framhålla behovet av attraktiv kollektivtrafik i Mariehällsområdet inklusive Annedal där det idag endast erbjuds en busslinje 113. Som påpekats tidigare år är buss 113 hårt ansträngd och accentueras med kommande exploatering av Södra Solvallastaden. En initial förbättringsåtgärd kan vara att förlänga sträckningen för linje 127 till Sundbyberg från Brommaplan (Brommaplan – Nockebyhov - Ängby camping/Ängbybadet - Blackebergsbacken - Islandstorget - Mariehäll - Sundbyberg). Med en sådan linjedragning och utökad turtäthet på denna linje skulle man uppnå en bättre kollektivtrafik, då denna linje skulle passera Brommaplans T-banestation, Islandstorgets T-banestation samt Sundbybergs station. Dessutom skulle en sådan linjedragning underlätta för alla som vill ta sig kollektivt till Mälarbackens vård och omsorgsboende, Ängbybadet eller Ängby camping.

**Bromma stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 30 mars 2022 har i huvudsak följande lydelse.

En viktig faktor för att resenären skall välja att avstå bilen till förmån för kollektivtrafikmedel är att de är tillförlitliga, går ofta och snabbt. Förvaltningen vill därför framhålla behovet av att SL håller en hög servicenivå, ser över kommunikationerna i nybyggda områden samt tillämpar en tät tidtabell för tvärgående trafik. För den äldre befolkningen och funktionshindrade är det viktigt med en hög grad av tillgänglighet. Ur detta perspektiv är det därför viktigt att beakta turtäthet samt hållplatsers placeringar. Därutöver är det önskvärt med uppvärmda vänthallar vid Brommaplan och Alvik då det där kan uppstå längre väntetider, särskilt avseende busstrafiken.

Stadsdelsförvaltningen har starka invändningar mot förslaget att dra in turerna mellan Nockebyhov och Blackebergs gård då detta påverkar både föräldrar och verksamheten vid förskolan Tyska Botten samt tillgängligheten till Brommas största strandbad, Ångbybadet.

Om linjesträckningen för linje 127 förändras till det sämre kan det innebära stora utmaningar för de familjer som har sina barn på förskolan Tyska Botten samt även de som i framtiden kommer att få en plats på förskolan. I vanliga fall går barnen på en förskola i sitt närområde men i perioder kan barn som bor inom andra områden i Bromma få en placering på förskolor längre bort utifrån Stockholms stads kö- och antagningsregler. Här berörs exempelvis föräldrar i Blackeberg. Hänsyn tas till vårdnadshavarnas önskemål så långt som möjligt men om plats inte kan erbjudas där vårdnadshavaren har valt att stå i kö kan då en annan förskola bli aktuell. Detta för att säkerställa att platsgarantin uppfylls. Förskolan Tyska Botten ligger geografiskt mer avsides och om man inte äger en bil är därför behovet av busslinjen stort. Utifrån ett jämställdhetsperspektiv är tillgången till kommunala färdmedel därför ett viktigt medel för att säkerställa att ensamstående kvinnor får möjligheten att arbeta. En annan viktig förutsättning för detta är att barnen går på en förskola. Möjligheten till att kunna lämna och hämta barnen får därför inte bli en avgörande faktor för om detta ska vara möjligt.

När det gäller tillgänglighetsfrågan till strandbadet är det cyniskt att föreslå att äldre, handikappade och barnfamiljer ska ta en promenad på ytterligare 300-400 meter till/från busshållplatsen. Sommartid bör därför turtätheten vara extra hög förbi badplatsen. Även trafikförvaltningen borde kunna se att behovet av linje 127 under sommarsäsongen är stort då busslinjen till badplatsen täcker behovet för en stor del av invånarna i områden som Blackeberg, Norra och Södra Ångby, Nockeby, Nockebyhov, Åkeslund etc.

Stadsdelsförvaltningen vill även i remissvaret framföra medborgarnas önskemål samt önskemålen från förvaltningens pensionärsråd och funktionshinderråd om att återfå hållplats Bromma Sjukhus på buss linje 115. Denna hållplats ökar tillgängligheten samt minskar beroendet av färdtjänst.

## **Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd**

**Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 21 april 2022 följande

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

*Särskilt uttalande* gjordes av Bo Hansson m.fl. (S) och Kent Ludvigsson m.fl. (V), *bilaga 1*.

*Ersättaryttrande* gjordes av Tomas Agnemo (Fi) som ställer sig bakom Socialdemokraternas och Vänsterpartiets gemensamma särskilda uttalande.

**Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 16 mars 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är positiv till att man utreder förändringar och omfördelningar av SL-trafiken i regionen.

Det är viktigt ur många hållbarhetsperspektiv att kollektivtrafiken är tillgänglig. Tillgängligheten är speciellt viktig för personer som inte har tillgång eller möjlighet att köra bil, som barn, ungdomar, äldre och funktionshindrade samt personer med lägre ekonomiska förutsättningar.

Remissen innehåller inga förslag till förändringar i busstrafiken i Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsområde. Förvaltningen ser ändå vikten av god turtäthet i kollektivtrafiken i stadsdelsområdet som helhet.

I tätt befolkade stadsdelar där det saknas tunnelbane- eller pendeltågsstation såsom i Östberga stadsdel, finns det i nuläget ett starkt behov av att se över turtätheten. Förvaltningen välkomnar förslag på förändringar i busstrafiken som ökar möjligheten för Östbergaborna att resa kollektivt och minska behovet av bil.

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

## **Farsta stadsdelsnämnd**

**Farsta stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 21 april 2022 följande. Stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som svar på remissen av förslag till trafikförändringar i SL-trafiken 2022/2023.

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

**Farsta stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 11 mars 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Det är överlag väldigt få trafikförändringar som föreslås vid tabellskiftet i december 2022. I Farsta stadsdelsområde föreslås inga förändringar alls.

Däremot kommer alltså trafikstörande arbete att märkas på tunnelbanelinje 18 med totalavstängning av tunnelbanan mellan Hökarängen och Farsta strand under åtta veckor sommaren 2023. Ersättningstrafik med buss kommer att sättas in under tiden arbetet pågår. För resenärer på sträckan kan det bli besvärligt och det är viktigt att ersättningstrafiken har hög kapacitet så att störningarna blir minsta möjliga.

Förvaltningen har sedan länge påpekat behovet av en förbättrad busstrafik i Sköndal och Fagersjö eftersom båda stadsdelarna saknar andra kollektiva färdmedel. I Sköndal pågår dessutom en omfattande nybyggnation av bostäder sedan flera år. I Fagersjö behövs fler än tre avgångar per timme dagtid för busslinje 165. 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 kvinnor och ungdomar i större utsträckning än män använder kollektivtrafiken.

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

## **Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd**

**Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 28 april 2022 följande.

1. Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd beslutar i huvudsak godkänna förvaltningens förslag.
2. Därutöver anför följande:

Buss 153 är ett smidigt sätt att pendla från vår stadsdel till Fridhemsplan på morgonen och tillbaka hem på kvällen. Bussen fyller en viktig funktion och är ett komplement till den spårburna kollektivtrafiken. I ärendet föreslås 20-minuterstrafik istället för 15-minuterstrafik. Att dra ner på turen kan leda till att attraktiviteten för att resa med buss minskas och kan leda till att färre utnyttjar den busslinjen. Konsekvenserna på sikt kan bli en avveckling av busslinjen och mer bilåkande.

Nämnden avstyrker förslaget om försämring av turen på buss 153.

3. Paragrafen justeras omedelbart.

*Ersättaryttrande* gjordes av Lolita Lovén Johnsen (KD) som instämde med sitt ersättaryttrande i det gemensamma beslutet.

**Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 11 mars 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen har inga synpunkter på årets förslag till trafikförändringar.

### **Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd**

**Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 28 april 2022 följande.

1. Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd justerar beslutet omedelbart.

*Särskilt uttalande* gjordes av Lisa Carlsson m.fl. (S), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Özlem Körhan m.fl. (V) som anslöt sig till (S) särskilda uttalande.

*Ersättaryttrande* gjordes av Angelo Tapia (Fi) anslöt sig till (S) särskilda uttalande.

**Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 29 mars 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen konstaterar att inga trafikförändringar är planerade inom Hässelby-Vällingby stadsdelsområde och önskar med anledning av detta särskilt lyfta följande behov:

Remissförslaget berör inte förändringar inom närtrafiken trots att närtrafiken är en del av kollektivtrafiken. Förvaltningen önskar 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 samt att närtrafik införs även på helger.

Därutöver önskar förvaltningen åter lyfta behovet av en förbindelse mellan Lambarön och fastlandet. Förvaltningen föreslår att frågan om 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.

I övrigt efterlyses:

- Bättre turtäthet på linje 541 Vällingby – Jakobsbergs station. Linjen har sedan många år en mycket hög belastning och kör oftast med överfulla bussar. Linjen är den enda kollektivtrafik som finns längs sträckan och är nödvändig för att invånarna ska kunna ta sig till arbete och skola. Nämnden har i tidigare samråd påtalat behovet av ökad turtäthet på linje 541. Om inte turtätheten förbättras ökar risken att fler kommer att välja bilen istället.
- Bättre turtäthet på linje 119 Backlura – Spånga station som ständigt kör med överfulla bussar.

## **Kungsholmens stadsdelsnämnd**

**Kungsholmens stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 28 april 2022 följande.

Remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande.

**Kungsholmens stadsdelsförvaltning**s tjänsteutlåtande daterat den 16 mars 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är positiv till att trafikförvaltningen visar vilka kollektivtrafikförändringar som kommer att genomföras under 2022/2023. 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.

Förvaltningen kan konstatera att remissen inte föreslår några större förändringar för innerstadens kollektivtrafik. Det föreslås endast mindre justeringar för vissa bussar och färjor som förbinder innerstaden med vissa ytterstadsstadsdelar och kranskommuner.

Enligt förvaltningen behöver kollektivtrafiken utvecklas i takt med att Stockholm växer, både strukturellt och demografiskt med en snabbt ökande befolkning. En övergripande synpunkt är att förvaltningen anser att busstrafiken till Lilla och Stora Essingen bör utvecklas med tanke på kommande bostadsexploatering i dessa stadsdelar. Bussarna är redan idag överfulla när de lämnar Fridhemspan respektive Stora Essingen. Hållplatslägena vid Primusgatan bör ses över och utvecklas. Förvaltningen anser att trafikförvaltningen bör delta i den fortsatta planeringen av dessa stadsutvecklingsområden.

Enligt Stockholms stads strategi för äldrevänlig stad är möjligheten att ta sig fram samt tillgängliga och prisvärda allmänna kommunikationsmedel, en förutsättning för att äldre invånare ska kunna delta fullt ut i samhället. Förvaltningen 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.

## **Norrmalms stadsdelsnämnd**

**Norrmalms stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 21 april 2022 följande.

1. Remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande.
2. Där utöver anförs följande:

Norrmalms stadsdelsnämnd vädjar till Region Stockholm att se över möjligheterna att genom tex nya hållplatser underlätta för resande med kollektivtrafik i innerstaden. Grupper som äldre, barnfamiljer och personer med funktionsnedsättning är beroende av goda kommunikationer med kollektivtrafik för att klara av vardagspusslet.

Nämnden vill även lyfta att en väl fungerande kollektivtrafik bidrar till att fler kan leva på Norrmalm utan tillgång till bil och bidrar därmed till ökad framkomlighet, bättre luftkvalitet och minskad påverkan på klimatet.



**Norrmalms stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 16 mars 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är positiv till att trafikförvaltningen visar vilka kollektivtrafikförändringar som kommer att genomföras under 2022/2023. 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.

Förvaltningen kan konstatera att remissen inte föreslår några större förändringar för innerstadens kollektivtrafik. Det föreslås endast mindre justeringar för vissa bussar och färjor som förbinder innerstaden med vissa ytterstadsstadsdelar och kranskommuner.

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.

I de östra delarna av stadsutvecklingsområdet Hagastaden finns idag en F-6 skola, Roslagstullsskolan, som ligger bakom den byggnad som tidigare utgjorde Sveaplans gymnasium/Socialhögskolan. Förvaltningen efterfrågar en busshållplats som ligger på samma sida av vägen som skolan så att elever och föräldrar tryggt och säkert ta sig till skolan med buss. Detta behov kommer troligtvis öka ytterligare när föreslagen detaljplan för Östra Hagastaden genomförs och området utvecklas med bland annat bostäder och idrottshall.

För många förskolor i innerstaden är utflykter en viktig del av utomhusverksamheten och många förskolor använder 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 efterfrågar att busslinje 67 åter börjar köra via Torsplan, för att bland annat förenkla dessa förskolors möjlighet att göra utflykter till Djurgården. 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 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. Förvaltningen är också positiv till utveckling av kollektivtrafik på vattnet och välkomnar remissens ambitioner om att utveckla tidtabellen för sjötrafiklinje 89 (Klara Mälarstrand – Ekerö).

## Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd

**Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 28 april 2022 följande.

Remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande.

*Särskilt uttalande* gjordes av Ole-Jörgen Persson m.fl. (M), Johan Bergelin (L), Tomas Beer (MP) och Patrick Amofah (C), *bilaga 1*.

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

**Rinkeby-Kista stadsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 7 mars 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen ser positivt på trafikförsörjningsprogrammets fokus på långsiktig hållbarhet och att transportsystemet planeras för att främja kollektivt resande. 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 och i viss mån vad gäller trafikstart av tvärbanans sträckning till Ursviks torg, vilket ansluter till stadsdelen Rinkeby.

Gällande förslagen nedläggning av linje 686 mellan Kista centrum och Norrtälje och införande av en ny förbindelse 612X ser förvaltningen positivt på att fler och snabbare förbindelser mellan Norrtälje och Kista tillkommer.

Förvaltningen har vid flertal tidigare tillfällen påtalat behovet av att förstärka busslinje 179 mellan Sollentuna och Vällingby och tar tillfället i akt att återigen påtala detta. Pågående och planerad nybyggnation i stadsdelsområdet väntas på sikt leda till ytterligare ökat antal resenärer.

I övrigt har förvaltningen inga synpunkter.

## Skarpnäcks stadsdelsnämnd

**Skarpnäcks stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 28 april 2022 följande.

1. Förvaltningens tjänsteutlåtande överlämnas som svar på remissen.
2. Ärendet förklaras omedelbart justerat.

**Skarpnäcks stadsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 18 mars 2022 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, Björkhagen och Kärrtorp. 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.

## **Skärholmens stadsdelsnämnd**

**Skärholmens stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 21 april 2022 följande.

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

*Särskilt uttalande* gjordes av Johan Kling m.fl. (C), Sophia Granswed Baat m.fl. (M), Conny Gabriellsson m.fl. (L) Wilhelmina Liewendahl m.fl, (MP) Salar Rashid m.fl. (S), Anna Hagnefur m.fl. (V), *bilaga I*.

*Ersätтарыttrande* gjordes av Sara Soumah EY (Fi) som instämmer med det särskilda uttalandet från Johan Kling m.fl. (C), Sophia Granswed Baat m.fl. (M), Conny Gabriellsson m.fl. (L) Wilhelmina Liewendahl m.fl, (MP) Salar Rashid m.fl. (S), Anna Hagnefur m.fl. (V)

**Skärholmens stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 16 mars 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Gällande förslagen i remissen är förvaltningen positiv till införandet av ytterligare fem hållplatser på linje 153 Bredäng – Fridhemsplan och har ingen erinran gällande att ta bort kortturerna 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 Alsätravägen, 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 återigen uppmana till fler sena 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 pendlingsbåtslinje 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 2022/2023 beslutas.

### **Spånga-Tensta stadsdelsnämnd**

**Spånga-Tensta stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 28 april 2022 följande.

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

*Särskilt uttalande* gjordes av Annika Friberg m.fl. (M), Carolina Rosén (L), Mansur Jama (MP) och Ismail Ali (C), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Rashid Mohammed m.fl. (V) och Anna Jonazon m.fl. (S) som ställer sig bakom särskilt uttalande från Annika Friberg m.fl. (M), Carolina Rosén (L), Mansur Jama (MP) och Ismail Ali (C).

*Ersätтарыttrande* gjordes av Jessica Stjernström (KD) som ställer sig bakom särskilt uttalande från Annika Friberg m.fl. (M), Carolina Rosén (L), Mansur Jama (MP) och Ismail Ali (C).

*Ersätтарыttrande* gjordes av Karin Ploen (Fi) som ställer sig bakom särskilt uttalande från Annika Friberg m.fl. (M), Carolina Rosén (L), Mansur Jama (MP) och Ismail Ali (C).

**Spånga-Tensta stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 8 april 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen har inga synpunkter på att trafiken stängs av i samband med utbyggnad av Mälarbanan, 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. Ytterligare ser förvaltningen att ersättningstrafiken bör anordnas med hänsyn till boende i Hjulsta så att störningar undviks och tryggheten inte påverkas negativt.

Beträffande busstrafiken ser förvaltningen positivt på att förlänga buss 540 till Spånga station, och vill tillägga att se över om restiden kan minskas till den andra ändhållplatsen Universitetet då det skulle öka linjens attraktivitet för anknytning till pendeltåg och resande från Tensta med omnejd till universitet. Idag är restiden 45min från Tensta centrum till Universitetet, en resa som kan göras via tunnelbanan på 35min, beroende på tid på dygnet. Ytterligare anser förvaltningen 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. Linje 546 kan även ändra eller addera alternativ linjesträckning 546X Tensta Allé – Hagstråket – Hjulsta – Herrestavägen – Barkarby Handelsplats – Säby Kulle – Ikea Barkarby – Säby Gård – Aspnäs skola – Drabantvägen – Jakobsbergs centrum. För en sådan linje som kan trafikera Tensta och Barkarby handelsområde är det önskvärt trafikera till efter kl. 20:00, då handel och jobbpending kan ske efter kontorstid, och då med 30 minuters turtäthet.

I övrigt har förvaltningen inga synpunkter på remissen.

## **Södermalms stadsdelsnämnd**

**Södermalms stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 28 april 2022 följande.

1. Stadsdelsnämnden överlämnar stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Beslutet justeras omedelbart.

**Södermalms stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 16 mars 2022 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 noterar att remissen inte innehåller några nämnbara förslag till trafikförändringar inom samtliga trafikslag som rör Södermalms stadsdelsområde. Förvaltningen förutsätter därmed att inga betydande förändringar av kollektivtrafiken inom stadsdelsområdet är planerade.

## **Östermalms stadsdelsnämnd**

**Östermalms stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 28 april 2022 följande.

Östermalms stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det som sitt yttrande till kommunstyrelsen.

*Särskilt uttalande* gjordes av Andréa Hedin m.fl. (M), Christina Messick m.fl. (L), Vivianne Gunnarsson m.fl. (MP) och Louise Gellin m.fl. (C), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Birgit Marklund Beijer m.fl (S) ansluter sig till det särskilda uttalandet.

**Östermalms stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 23 mars 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är positiv till att trafikförvaltningen genom denna remiss visar förslagen till kollektivtrafikförändringar som planeras att genomföras under 2022/2023. Inget av förslagen på större förändringar och störningar inför 2022/2023 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. Enligt förvaltningen behöver kollektivtrafiken utvecklas i takt med att Stockholm växer, både strukturellt med till exempel stadsutvecklingen i Norra Djurgårdsstaden, och demografiskt med en ökande befolkning.

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 äldre perspektivet 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.

## **Kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor**

**Kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor** yttrande daterat den 28 mars 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Rådet vill framhålla vikten av tydlighet kring tillgängligheten till vårdinrättningar (ex. äldreboenden, sjukhus, vårdcentraler, vårdhem, socialkontor). Alltså heltäckande analyser kring i vilken mån förslagen på ändrade körsträckor och tidtabell påverkar möjligheten att ta sig till dessa? Rådet vill betona vikten av att inga ändringar sker som kan försvåra tillgängligheten till vårdinrättningarna i regionen.

Ett mer heltäckande demografiskt underlag för behovsbedömningarna (linjesträckningar, turtäthet, hållplatser etc.) är av stor vikt. Att man exempelvis beaktar var det finns områden med stor andel äldre. Statistiken för ”blippandet” kan också vara missvisande, därför att t.ex. personer med rörelsehjälpmedel sällan blippar.

Ur ett funktionshinderperspektiv bör hållplatser i möjligaste mån inte finnas nära gathörn, detta då alla kanske inte har hunnit sätta sig vid svängen med risk för skador som följd. För personer med funktionsnedsättning och för t.ex. äldre som inte orkar så länge bör också en buss köra fram så fort som möjligt vid ändhållplatserna, efter att föraren gjort sin tekniska kontroll och kontroll av ev. kvarglömda saker. Vidare är det av vikt att mer regelbundet ser

över knapparna vid stationerna för de yttre hållplatsutropen då dessa till och från inte fungerar.

Om större hänsyn tas till behoven för personer med funktionsnedsättning kan också kollektivtrafiken vara ett gott komplement till den dyra färdtjänsten.

## Reservationer m.m.

### Miljö- och hälsoskyddsmyndigheten

*Särskilt uttalande* gjordes av Rose-Marie Rooth m.fl. (V) enligt följande.

En välfungerande kollektivtrafik är en av de viktigaste faktorerna för Stockholms klimatomställning i och med att trafiken står för ungefär hälften av klimatutsläppen i staden. Stockholms landbaserade kollektivtrafik är redan fossilfri, och att få fler stockholmare att använda den är ett effektivt sätt att få ner utsläppen.

Det är positivt att trafikförändringsremissen nu grundar sig på ”normala förutsättningar” och inte de lägre resenärsnivåerna som rått under pandemin. Vänsterpartiet anser att fokus måste ligga på att locka tillbaka resenärerna för att andelen kollektivtrafikresor ska öka, inte fortsätta minska. Neddragning av turer kvällar, nätter och tidiga morgnar drabbar de med oönskade 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, men 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. Det är angeläget att öka de berördas insyn och inflytande i trafikplaneringsprocessen, och vi undrar hur dessa typer av synpunkter beaktas i processen inför kommande trafikförändring.

### Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd

*Särskilt uttalande* gjordes av Bo Hansson m.fl. (S) och Kent Ludvigsson m.fl. (V) enligt följande.

Vi, (S), (V) och (Fi) tillstyrker förvaltningens förslag till svar på Remiss av trafikförändringar i SL-trafiken 2022/2023 (T23) samt framföra följande särskilda uttalande.

Vi vill även påpeka att i vår stadsdel förekommer en stor byggnation i närtid. Det behövs utöver en utökad turtäthet till och från Östberga även förstärkningar i nutid vid nybyggnationerna i Bandhagen och Årsta. Turtiderna behöver även koordineras med närtrafiken. Närtrafik i Rågsved, Östberga och kring Slakthusområdet saknas. Pandemin har dock gjort att närtrafiken inte använts som normalt. Närtrafik behöver ses över i olika delar av vår stadsdel och en speciell hänsyn behöver tas till trafiksituationen när 600 tusen ton stenmaterial under året från Slakthusområdets nedsänkning forslas bort under 2023. Framtidens tunnelbana gula linjen och blålinjens Hagsätragren kommer att svälja en hel del kollektivtrafikresande 2030, men tiden 2023 fram till 2030 kommer att bli ansträngd för regionen. SL-trafikens trafikförändringar, T23, T24, T25 osv. måste ta hänsyn till att tusentals bostäder blir klara i stadsdelen innan tunnelbanan kan avlasta 8 år framåt i tiden.

### Farsta stadsdelsnämnd

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

Liksom förvaltningen påpekar vill vi lyfta att det finns ett stort behov av förbättrad busstrafik i Fagersjö och Sköndal. I Sköndal har det byggts många nya bostäder de senaste åren samt omfattande nybyggnation pågår nu.

I Fagersjö behövs fler än tre avgångar per timme dagtid för busslinje 165.



Om vi får majoritet i Region Stockholm är vår ambition att förbättra den kollektiva buss-  
trafiken i Fagersjö och Sköndal, och det då redan inför trafikåret T24.

### **Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd**

*Särskilt uttalande* gjordes av Lisa Carlsson m.fl. (S) och Özlem Körhan m.fl. (V) enligt följande.

Vi godkänner delvis remissvaret av förvaltningen och därtill vill vi anföra följande;

Medborgare i Hässelby-Vällingby har på ett flertal tillfällen (med medborgarförslag) påpekat att parkeringssituationen vid stadsdelens badplatser är ohållbar. Fler parkeringar kan vara en del av lösningen. En annan lösning är badbussar. Vi anser att båda behövs.

Vi socialdemokrater vill öka möjligheten för icke-bilburna medborgare, familjer, äldre, att kunna ta sig till våra badplatser. På grund av klimatförändringarna blir somrarna allt varmare och möjligheten att kunna ta sig till våra badplatser viktigare, tillgångsmöjlighet till badplatser ska vara jämlika!

Vi vill också anföra att busslinjerna 541 och 119 är idag fullpackade under rusningstid.

Med tanke på den takt nya byggnationer pågår i vår stadsdel är det av största vikt att kollektivtrafiken och infrastrukturen följer den utvecklingen och möter de nya behov som därmed uppkommer.

Kollektivtrafiken är Region Stockholms ansvar och är idag styrt av Moderaterna. Vi kan konstatera att det inte görs tillräckligt när det kommer till att se till att kollektivtrafiken möter de behov som finns och som är på väg i och med nya byggnationer.

Socialdemokraterna vill se tätare turer, en plan för hur kollektivtrafiken ska möta behoven samt badbussar under sommarsäsongen.

### **Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd**

*Särskilt uttalande* gjordes av Ole-Jörgen Persson m.fl. (M), Johan Bergelin (L), Tomas Beer (MP) och Patrick Amofah (C) enligt följande.

Det är bra och positivt att det finns trafikförsörjningsprogram där långsiktig hållbarhet står i fokus och det är bra att programmet främjar kollektivt resande. Remissen beskriver förslag till trafikförändringar för busstrafiken i Järva och Rinkeby-Kista stadsdelsområde. Eftersom det finns många olika byggprojekt för bostäder i olika faser i området vilket innebär att det kan komma att bo många fler invånare i området framöver som kommer att påverka ett fortsatt stort behov av förstärkning av busslinje 179 mellan Sollentuna och Vällingby genom Tensta, den linjen har mycket hög belastning med stort antal resenär eftersom den är mycket populär. Den går med hög turtäthet (ca var 5:e min i rusning), men det uppstår trots allt trängsel under delar av dagen. Därför bör region Stockholm utreda ytterligare kapacitetsstarka lösningar för området, t.ex. tvärbanans förlängning. Med tvärbanan skapas goda förutsättningar för både etablering av arbetsplatser och fler bostäder i området.

*Särskilt uttalande* gjordes av Elvir Kazinic m.fl. (S), Ahmed Sharaf Abdi m.fl. (V) enligt följande.

Vi socialdemokrater vill särskilt understryka behovet av förstärkning av busslinje 179 mellan Sollentuna och Vällingby. Här färdas både många skolelever och föräldrar med barnvagnar förutom andra Järvabor som åker till och från Kista Centrum. Speciellt under eftermiddagarna är trängseln stor och alla resenärer kommer inte med bussen.

Sedan flera år finns färdiga busshållplatser på Rinkebysvängen vid Rinkeby allé. Vi utgår från att det är tänkt att buss 540 ska trafikera hållplatserna på väg till Ursvik och mot den

kommande tvärbanan där. Detta ska väl ske så fort som anslutningsvägar till bron byggts i Sundbyberg? Vad kan göras för att skynda på detta vägbygge?

## Skärholmens stadsdelsnämnd

*Särskilt uttalande* gjordes av Johan Kling m.fl. (C), Sophia Granswed Baat m.fl. (M), Conny Gabrielsson m.fl. (L) Wilhelmina Liewendahl m.fl, (MP) Salar Rashid m.fl. (S), Anna Hagnefur m.fl. (V), enligt följande.

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 har vi valt att slå vakt om några viktiga delar i förslaget till svar på remiss, som behandlas på stadsdelsnämndens möte i april. Vi vill uppmana regionens tjänstemän och politiker att hjälpa oss att utveckla 127-området ytterligare, och vi vill därför belysa tre delar in remissvaret.

### Båtlinje 89

Vi har sökt och satsat stora medel från Stockholm vid vatten för att stärka Sätmaskogen och vår strandlinje som besökspunkt. I samarbete med lokala föreningar gör vi stora satsningar på att göra vår stadsdel ännu mer attraktiv. Satsningarna syftar både till platsaktivering för att öka tryggheten, och förväntas också innebära en avsevärd förstärkning av strandlinjen som målpunkt under hela året. Vi erbjuder skärholmsborna såväl rekreativa värden, som goda förutsättningar för stärkt gemenskap på olika platser. Båtlinje 89 som går mellan Klara Mälarstrand – Tappström är här för att stanna så även i Skärholmen. Ett första steg är att region Stockholm vågar satsa på sommartrafik som angör vår stadsdel, förslagsvis vid bryggan vid Mälarhöjdsbadet. Detta skulle inte bara möjliggöra för våra invånare att pendla till arbetet och staden, det skulle också ge Stockholms och Ekerös invånare en ny och smidig väg in till ett av Stockholmsregionens mest spännande, expansiva områden, nämligen Skärholmen. De nya båtarna tillåter även cyklar, vilket skulle underlätta för många cykelpendlare att delvis kunna cykelpendla utan att behöva cykla hela vägen. Ett båtstopp skulle även stärka attraktiviteten för målpunkten Sätmaskogens naturreservat. Om båten i framtiden angör vår stadsdel ser vi även kvällsturer som en självklarhet. Vem vill inte strosa i Engelska parken, äta en bit mat på Cafe Lyran eller ta en romantisk promenad längs Mälarens strand.

### Buss 135

Mälarhöjden och Vårberg, linjesträckning bör ses över och förstärkas. Under sommaren vill vi be Stockholmsregionens trafikförvaltning att se över möjligheten för bussen att göra extrastopp vid Sättrastrandsbadet. Vägen ner till badet från busshållplatsen är besvärlig att ta sig fram på för våra äldre medborgare och personer med funktionsvariation. I samband med att vi tillgängliggör vår vackra strandlinje, bör det även kompletteras med en tillgänglig kollektivtrafik. Det bidrar till att Skärholmen och hela Stockholm blir en ännu mer attraktiv besökspunkt.

En extra hållplats vid Mälarhöjdens ridskola i Sättra, eftersom det i dagsläget är långt att gå från befintlig kollektivtrafik. Ridskolan används främst av unga tjejer och deras trygghet skulle öka markant om de fick möjlighet att ta bussen istället för att gå till ridskolan. Dessutom bör kvällstidstabellen ses över för att skapa smidigare avgångar för dem som jobbar sena kvällar, och därmed ska slippa gå hem i mörkret. Senare avgångar vore en viktig del i vårt gemensamma trygghetsarbete.

### Buss 153

Buss 153 är ett smidigt sätt att pendla från Bredäng till Kungsholmen, morgonen som kväll. Bussen fyller en viktig funktion för den som arbetar eller studerar i den delen av staden. Det är med oro vi ser att regionens tjänstemän nu föreslår 20-minuterstrafik istället för 15-minuterstrafik. Att dra ner en tur i timmen kan vara ett första steg mot att avveckla bussen.

När 5 nya hållplatser föreslås kommer det bidra till ytterligare resenärer på sträckan. Att då minska turtätheten sänder dubbla signaler, och istället bör turtätheten öka.

Buss 710 och 740

Vi anser att människor som är beroende av kollektivtrafiken som inte har bil bortprioriteras när man drar ner på kortturerna mellan sträckan Kungens kurva och Skärholmen. Förbindelserna mellan Kungens kurva och Skärholmen är viktiga för utvecklingen av Skärholmen. Många invånare är beroende av att kunna åka över med kollektivtrafik till Kungens kurva för att handla. Vi ser därför också att regionen sänder fel signaler till kollektivtrafikanter om man drar ner på kortturerna för linje 710 och 740.

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 allting fungera. En väl fungerande kollektivtrafik är en viktig aspekt för att vi tillsammans ska kunna bygga ett Skärholmen för framtiden och en världsstad i miniatyr.

## **Spånga-Tensta stadsdelsnämnd**

*Särskilt uttalande* gjordes av Annika Friberg m.fl. (M), Carolina Rosén (L), Mansur Jama (MP), Ismail Ali (C), Rashid Mohammed m.fl. (V) och Anna Jonazon m.fl. (S) enligt följande.

Vi instämmer i förvaltningens förslag, men vill skicka med ytterligare ett par synpunkter.

Spånga station är underdimensionerad och sliten. Vi menar att regionen omgående bör investera i en modernare och tillgängligare station. Det behövs ytterligare en entré i den västra delen av perrongen för att minska trängseln och öka tillgängligheten.

Stationsbyggnaden behöver renoveras eller helt byggas om, och en mer välplanerad bussterminal behövs för det stora antal bussar som trafikerar stationen. Pendeltågsstationen och busstationen bör hänga ihop på ett bättre sätt än nu, så att det blir enkelt att byta färdmedel. Det behövs också bättre parkeringar för både bilar och cyklar.

Inför byggnationen av den nya Bromstensstaden är det viktigt att se över turtätheten för linje 118 och 512. Ett ökat antal invånare i Bromsten kommer att kräva en tätare trafikering av linjerna genom Bromsten. Men redan nu bör man se över avgångs- och ankomsttiderna till Spånga station. Det är olyckligt att bussarna ofta lämnar Spånga station nästan samtidigt. Om de istället kunde avgå med 5-10 minuters mellanrum skulle bussen bli ett attraktivare alternativ för de många Bromstensbor som behöver ta sig till Spånga station eller Rissne T-bana.

Två områden som redan idag har bristande tillgänglighet med kollektivtrafik är Spånga kyrka/ Sörgården och Lunda företagsområde. Bussarna går så sällan att många tar bil för att kollektivtrafiken inte upplevs fylla behoven.

Vi vill också lyfta behovet av tätare turtäthet för busslinje 179. Linjen har hög belastning med stort antal resenärer, och det uppstår trängsel under delar av dagen.

Vi välkomnar också den satsning på kollektivtrafiken i Västerort som nu görs i och med utbyggnaden av tvärbanan till Kista. Det kommer att skapa goda förutsättningar för både etablering av arbetsplatser och fler bostäder i området. Tvärbanan minskar också barriäreffekterna, ökar attraktivitet i området, och ökar närheten till grönområden.

## **Östermalms stadsdelsnämnd**

*Särskilt uttalande* gjordes av Andréa Hedin m.fl. (M), Christina Messick m.fl. (L), Vivianne Gunnarsson m.fl. (MP), Louise Gellin m.fl. (C) och Birgit Marklund Beijer m.fl. (S) enligt följande.

I stadsdelen finns många äldre och barnfamiljer som gärna använder kollektivtrafiken och det är då generellt en fördel om det inte är alltför långt mellan hållplatserna. Att dra in hållplatser bör därför motiveras tydligt med statistik över på och avstigande. Något sådant under-

lag finns inte avseende förslaget att dra in buss 676 s hållplatser vid Roslagstull och Universitetet södra. Andelen människor som bor i Norrtälje och har målpunkt vid universitetet och Roslagstull/ Tekniska Högskolan ökar. Den minimala tidsvinsten för indragen hållplats kan i dessa fall inte anses väga upp försämringen i service.