

**Tid** Torsdagen den 26 augusti 2021 kl. 16.00 – 16.45  
**Plats** Bolindersalen, Tekniska nämndhuset  
**Justering** Tisdagen den 7 september 2021 §§ 1-21, 24-32

*Omedelbart justerade paragrafer*

**Justering** Torsdagen den 26 augusti 2021, §§ 22, 23

Daniel Helldén

Rikard Warlenius

**Närvarande**

**Beslutande ledamöter:**

Daniel Helldén (MP), ordföranden  
Rikard Warlenius (V), vice ordföranden

Ulla Hamilton (M)  
Jan Tigerström (M) §§ 1-26, 28-31  
Eva Ekmehag (M) §§ 1-26, 28-31  
Patrik Silverudd (L) §§ 2-32  
Johan Fälldin (C)  
Mikael Valier (KD)  
Jan Valeskog (S)  
Inger Edvardsson (S) §§ 1-26, 28-31  
Emmelie Renlund (S) §§ 1-26, 28-31  
Marlene Karlén (V) §§ 1-26, 28-31  
Peter Wallmark (SD)

**Tjänstgörande ersättare:**

Malin Ericson (Fi) §§ 27, 32 för Inger Edvardsson (S)  
Åsa Nilsson Söderström (L) §1 för Patrik Silverudd (L)

**Ersättare:**

Bo Arkelsten (M) §§ 1-26, 28-31  
Bo Lindner (M) §§ 1-26, 28-31  
John Backvid (M) §§ 1-26, 28-31  
Åsa Nilsson Söderström (L) §§ 2-26, 28-31  
Camilla Kylanfelt (MP) §§ 1-26, 28-31  
Svante Linusson (C) §§ 1-26, 28-31  
Bengt Ohlsson (S) §§ 1-26, 28-31  
Emil Stensson (S) §§ 1-26, 28-31  
Joel Höglund (V) §§ 1-26, 28-31  
Katja Jassey (V) §§ 1-26, 28-31  
Inge Pihlström (SD) §§ 1-26, 28-31  
Malin Ericson (Fi) §§ 1-26, 28-31

**Tjänstemän:**

Förvaltningschefen Gunilla Glantz §§ 1-26, 28-31, Ulrika Falk §§ 1-26, 28-31, Åse Geschwind, Anna Green §§ 1-26, 28-31, Philip Hall, Kersti Hedqvist §§ 1-26, 28-31, Sara Högne §§ 1-26, 28-31, Anne Kemmler §§ 1-26, 28-31, Mattias Lundberg §§ 1-26, 28-31, Bengt Stenberg §§ 1-26, 28-31 och personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-17.

**§ 20****Framkomlighetsåtgärder för stomlinje 4. Svar på uppdrag från kommunfullmäktige**

Dnr T2020-00789

**Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Patrik Silverudd (L), Johan Fälldin (C) och Mikael Valier (KD):

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets redovisning av budgetuppdraget.
- 2 Trafiknämnden ger kontoret i uppgift att fortsätta utredningsarbetet till en utgift om 1,5 mnkr och under 2021 återkomma till nämnden med ett inriktningsbeslut.
- 3 Trafiknämnden ger kontoret följande inriktning för det fortsatta arbetet med ett kommande inriktningsbeslut.

Stombusslinje 4 är till antalet resenärer Sveriges mest trafikerade busslinje och binder ihop viktiga målpunkter och bytespunkter. Linjen har en avlastande funktion till tunnelbanan och merparten av samtliga resor är korta resor och ofta i anslutning till olika byten. Buss 4 går utefter i huvudsak större och trafikerade huvudgator och åtgärder för att öka linjens framkomlighet och regularitet innebär målkonflikter med flera andra funktioner i gatan.

Vi ser inte att en BRT-linje är fullt ut möjlig att uppnå i en befintlig och tät stadsmiljö då det skulle ge allt för kraftig påverkan på övrig trafik och andra funktioner. Det presenterade alternativet SuperFyran är inte rimligt, men delar av förslagen kan studeras tillsammans med andra lösningar. Det är fortsatt angeläget att hitta lösningar för att ytterligare förbättra linje 4. Påverkan på andra funktioner i gatan behöver vägas mot den samlade nyttan för dessa åtgärder. I det

fortsatta arbetet är det viktigt att såväl nyttan för bussresenärerna som konsekvenserna för övrig trafik och gatans olika funktioner utreds och redovisas. Genomsnittshastigheten på buss 4 behöver öka.

I första hand ska åtgärder övervägas som till exempel innebär målning, skyltning, signalreglering, hållplatslägen eller åtgärder som kräver mindre och kostnadseffektiva ombyggnationer. Arbetet för att öka framkomligheten är gemensamt och förutsätter att även åtgärder som ligger under Trafikförvaltningens rådighet, som påstigning i samtliga dörrpar, prövas. På längre sikt kan mer omfattande åtgärder bli aktuella som kan genomföras ensamt när utrymme finns eller i samband med andra investeringsprojekt längs linjesträckningen. Vid eventuella andra projekt längs linjesträckningen ska möjliga åtgärder för ökad framkomlighet för buss 4 studeras.

Vi ser det inte som önskvärt att sluta trafikera Rosenlundsgatan sett till Södra station som viktig bytespunkt. Vi ställer oss inte heller bakom att anlägga ytterligare körbanor i Valhallavägens mittremsa. I övrigt välkomnar vi att det fortsatta arbetet identifierar de mest lämpliga åtgärderna utifrån denna inriktning bland de redovisade alternativen och att kontoret återkommer till nämnden med ett inriktningsbeslut med konsekvensanalyser.

### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 12 juni 2021. Kontoret föreslår att nämnden beslutar följande:

- 1 Godkänna kontorets redovisning av budgetuppdraget.
- 2 Ge kontoret i uppgift att fortsätta utredningsarbetet till en utgift om 1,5 mnkr och under 2021 återkomma till nämnden med ett inriktningsbeslut.

### **Nämndens behandling av ärendet**

#### **Framlagda förslag till beslut**

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Patrik Silverudd (L), Johan Fälldin (C) och Mikael Valier (KD) föreslår (se beslutet).

- 2) Vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V), Jan Valeskog m.fl. (S) och Peter Wallmark (SD) föreslår att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

### **Beslutsgång**

Ordföranden Daniel Helldén (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Patrik Silverudd (L), Johan Fällidin (C) och Mikael Valier (KD).

### **Reservation**

Vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V), Jan Valeskog m.fl. (S) och Peter Wallmark (SD) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till kontorets förslag.

### **Särskilt uttalande**

Vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Tjänsteutlåtandet visar med tydlighet att det krävs omfattande ingrepp i stadsmiljön för att stomlinje 4 ska kunna hålla en genomsnittlig hastighet om minst 20 km/h inklusive hållplatsstopp. Även om det förstås är ett önskvärt mål behöver det vägas mot andra angelägna mål, som framkomligheten för andra trafikslag och busslinjer och att inte antalet hållplatser glesas ut för mycket. Inför det fortsatta utredningsarbetet vill vi fastställa några principer.

För att öka hastigheten menar vi att fler kollektivtrafikkörfält, öppna för samtliga busslinjer, kan införas på lämpliga gatusträckningar, ungefär i enlighet med förslaget Gående och cyklar påverkas ej negativt. Att påstigning i bussarnas alla dörrar införs är också angeläget. Att prioritera bussar vid signalreglering kan också vara rimligt, men måste även vägas mot gående och cyklars framkomlighet. Vi anser vidare inte att mer än enstaka av nuvarande busshållplatser ska läggas ner.

I tjänsteutlåtandet ställs bussarnas framkomlighet ofta emot cyklisternas, en konflikt som i möjligaste mån bör undvikas eftersom de båda är miljövänliga färdssätt och prioriterade i framkomlighetsstrategin. Där så är nödvändigt är det snarare biltrafiken som behöver ge upp sin ofta privilegierade ställning och skapa rum åt kollektivtrafik, gående och cyklar. Denna prioritetsordning behöver få ett tydligare genomslag i det fortsatta arbetet, både för linje 4 och för de andra stomlinjerna. Staden behöver öka ambitionsnivån, och inte dra sig för att anlägga busskörfält även på biltrafikens bekostnad. Om ett mer ambitiöst framkomlighetsarbete i linje

med ovanstående principer inte räcker för att öka hastigheten ända till 20 km/h så må det vara hänt.

**Ersätтарыttrande**

Malin Ericson (Fi) lämnar ett ersätтарыttrande enligt följande:

Det är utan tvekan viktigt att stombusslinjerna har möjlighet att köra effektivt genom staden, och det är uppenbart att förändringar i gatumiljön kan behövas för att det ska kunna ske. Samtidigt vore det olyckligt om effektiviseringen innebär att alltför många hållplatser plockas bort. Resenärernas goda möjligheter att stiga på och av är själva förutsättningen för en busslinje, och en fördel för en busslinje gentemot spårbunden trafik är att det finns många hållplatser längs med sträckningen. Det effektiva trafikslaget buss ska inte heller ställas mot de andra effektiva trafikslagen gång och cykel, utan mot biltrafiken.

Det är därför önskvärt att undvika att ändra sträckningen på ett sådant sätt att det blir svårare för resenärer att ta buss 4. Sträckningen på Rosenlundsgatan, med bytespunkten Södra Station bör kvarstå, och inga åtgärder som begränsar gång- och cykeltrafiken ska göras.

Vid protokollet  
Åse Geschwind