

Handläggare
Niclas Andersson
08-508 35 036**Till**
Trafiknämnden
2025-04-24

Trafikförändringar i SL- och WÅAB-trafiken 2025-2026. Svar på remiss från kommunstyrelsen

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden beslutar att överlämna trafikkontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen

Gunilla Glantz
FörvaltningschefSara Bergendorff
AvdelningschefRobin Billsjö
Enhetschef

Sammanfattning

Trafikförvaltningen i Region Stockholm har skickat en bruttolista med förslag på trafikförändringar inför tidtabellsskiftet i december 2025 (T26) och inriktning för pendeltågstrafiken för tidtabellsskiftet i december 2026 (T27). Förslagen rör buss-, spår- och sjötrafik, den omfattar såväl linjeförändringar som trafikstörande arbeten på spårinfrastrukturen.

Både Region Stockholm och Stockholms stad har ambitiösa mål för kollektivtrafiken, där vi tillsammans vill åstadkomma en överflyttning från bil till kollektivtrafik. Staden har ett uttalat mål om att minska biltrafiken med 30 procent mellan 2017 och 2030. I sitt trafikförsörjningsprogram har regionen mål om att kollektivtrafikens andel av de motoriserade resor ska öka till 65 procent på sikt. Trafikkontoret ser inte att de förslag som presenteras i trafikförändringsprocessen går i linje med de mål om

ökat resande med kollektivtrafik och minskat resande med biltrafik som är politiskt beslutat. Ska kollektivtrafiken kunna vara stommen i det hållbara resandet behöver utbudet av kollektivtrafiktrafik öka.

Trafikkontoret ställer sig bakom inriktningen att fördela om resurser till linjer med ett större behov samt att trafiken stärks utanför rusningstid men vill vara tydliga med att det krävs en utökad trafikering för att kunna nå de politiskt uppsatta målen .

Resursfördelningen mellan trafikslag behöver också vara en parameter i den fortsatta planeringen så att resurserna går dit där det gör mest nytta. Kontoret anser även att trafikförvaltningen behöver återlägga den i tidigare trafikfädringsprocesser borttagna trafik i större utsträckning än vad som framgår av förslaget för att ha en förutsättning för att nå de högt ställda målen om resande med kollektivtrafik.

Remissen

Trafikförvaltningen i Region Stockholm har skickat en bruttolista med förslag på trafikförändringar inför tidtabellsskiftet i december 2025 (T26) och inriktning för pendeltågstrafiken för tidtabellsskiftet i december 2026 (T27) på remiss till kommunstyrelsen som i sin tur har remitterat ärendet till trafikinämnden för svar senast den 5 juni.

Remissen omfattar en bruttolista med förslag på trafikförändringar inför tidtabellsskiftet i december 2025 (T26). Förslagen rör buss-, spår- och sjötrafik, den omfattar såväl linjeförändringar som trafikstörande arbeten på spårinfrastrukturen. Förslagen presenterar både linjesträckningar, turtäthet och trafikeringstid. Ytterligare utredning av förslagen kommer att göras av trafikförvaltningen innan eventuellt beslut om genomförande tas.

Trafikförvaltningens sammanfattar inriktning för arbetet med trafikförändringar inför T26 med syfte att:

- bidra till att nå uppsatta mål genom utveckling av kollektivtrafiken i syfte att öka attraktiviteten och därmed attrahera fler resenärer
- bidra till de långsiktiga mål som beskrivs i trafikförsörjningsprogrammet
- identifiera åtgärder som ska möta resenärernas behov av resande till vardags och på fritiden
- justeringar av och inom trafikutbudet i syfte att förstärka och fortsatt utveckla en tillgänglig, pålitlig och trygg kollektivtrafik inom och mellan kommuner, mellan lokala knutpunkter samtidigt som tvärförbindelser stärks

- utveckla kollektivtrafiken med fokus på områden där det finns potential för överflyttning från bilresor till kollektivtrafiken, med syfte att öka kollektivtrafikens marknadsandel
- säkerställa ökad samordning mellan båt- och busstrafik

Utgångspunkten för trafikförändringsförslagen är framtagna med utgångspunkt i regionens styrande dokument såsom det regionala trafikförsörjningsprogrammet, Kollektivtrafikplan 2050 och Riktlinjer Planering av kollektivtrafik i Stockholms län.

Stockholms stad ombeds delge synpunkter på och prioriterar av förslagen utifrån kunskap, erfarenhet och lokalkännedom. De i remissen förslagna trafikförändringarna kan förändras med hänsyn till remissvaren och trafikförvaltningen kommer att ge remissinstanserna återkoppling avseende inkomna synpunkter.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Trafikkontorets synpunkter

Påverkan på mål om ökat kollektivtrafikresande

Både Region Stockholm och Stockholms stad har ambitiösa mål för kollektivtrafiken, där vi tillsammans vill åstadkomma en överflyttning från bil till kollektivtrafik. Staden har ett uttalat mål om att minska biltrafiken med 30 procent mellan 2017 och 2030. Syftet med målet är dels att frigöra utrymme till förmån för hållbart resande och vistelse i staden men det är också en bärande del arbetet för att uppnå en klimatpositiv stad 2030 som konkretiseras i en ny klimathandlingsplan för perioden 2024-2030.

För att kunna åstadkomma en sådan överflyttning krävs en attraktiv kollektivtrafik som kan vara ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen även för fritidsresor. Centralt för kollektivtrafikens attraktivitet är att den upplevs tydlig, pålitlig och förutsägbar. Kollektivtrafiken står inför en ny verklighet i takt med ett ökat distansarbete och det finns ett behov av att på ett resurseffektivt sätt allokera de tillgängliga resurserna omsorgsfullt i kollektivtrafiken. Däremot leder det minskade trafikutbud till försämrad attraktivitet, vilket riskerar att leda till minskat resande och föranleder behov av ytterligare neddragningar. För att förhindra en sådan utveckling behövs ett tillräckligt attraktivt grundutbud, som gör att resenärer kan lita på att det finns en buss som går i rätt tid och till rätt plats. Resurser behöver också allokeras till de områden som har störst potential för att locka bilresenärer över till kollektivtrafiken. Tidigare utredningar från trafikförvaltningen har visat att den största

potentialen återfinns i Stockholms söderort. Efter åren med nedskärningarna behöver kollektivtrafikens pålitlighet åter stärkas, kollektivtrafik som har försvunnit läggas tillbaka på ett resurseffektivt sätt och därigenom leda mot målen om ökat kollektivtrafikresande.

Trafikförvaltningens förslag innebär en förbättring av tunnelbanans utbud i mellantrafik och på kvällen samt medger omfördelning av resurser från busslinjer med lågt resande till busslinjer som har behov av utökade turer. Trafikkontoret ställer sig bakom inriktningen att fördela om resurser till linjer med ett större behov samt att trafiken stärks utanför rusningstid. Resursfördelningen mellan trafikslag behöver också vara en parameter i den fortsatta planeringen så att resurserna går dit där det gör mest nytta. Kontoret anser även att trafikförvaltningen bör överväga återläggning av tidigare borttagen trafik i större utsträckning än vad som framgår av förslaget för att ha en förutsättning för att nå de högt ställda målen om resande med kollektivtrafik. Kontoret förutsätter vidare att de föreslagna anpassningarna av turtäthet tar stöd i gedigna analyser av resandestatistik och beaktar variationer i resandet mellan olika veckodagar och över dygnet. Särskilt i innerstaden finns indikationer på att ökat distansarbete påverkar bussresandet framförallt på måndagar och fredagar.

Förtydligande av förändringarna

Trafikkontoret vill lyfta fram att remissen är välstrukturerad, har en bra disposition och tydligt redovisar förslagen till förändringar. Kontoret anser dock att trafikförvaltningen bör vara tydligare i både beskrivningen och motiveringen av de föreslagna förändringarna. I förslag som omfattar förändrat turutbud önskar trafikkontoret att hänvisning konsekvent ges även till dagens turutbud, för att bättre kunna bedöma storleken på förändringen. Det vore också önskvärt att förklara hur resandet på de aktuella linjerna har förändrats över tid och vilka konsekvenser på resmönster och resandevolymer som kan förväntas av de föreslagna förändringarna. I de förslag där busstrafiken föreslås tas bort helt på vissa linjer eller sträckor önskar kontoret att en mer utförlig konsekvensbeskrivning redovisas, där det bland annat anges hur många resenärer som påverkas och vilka alternativ resenärerna istället hänvisas till. Exempelvis så saknas föreslagen turtäthet på den nya linjen 519 och det framgår inte hur många turer som linje 670X har och som övergår till linje 670.

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon
Växel 08-508 27 200
niclas.andersson@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

Behov av långsiktig planering

Trafikkontoret och trafikförvaltningen samarbetar i många olika former för att långsiktigt stärka kollektivtrafikens attraktivitet och förmåga. Bland annat medverkar trafikkontoret i en rad olika stadsbyggnadsprojekt där ambitionen är att skapa attraktiva resenärsmiljöer och förutsättningar för utökad kollektivtrafik. Detta gäller inte minst i samarbeten kring bussterminaler på flera olika platser i staden, där regionen ofta ställer höga krav på att utrymme säkerställs för kraftigt utökad busstrafik.

Trafikkontoret uppfattar att trafikförvaltningens prognoser och kravställning inom projekt baseras på en målstyrd framtidsbild som inte är förenlig med den bild som signaleras i trafikförändringsremissen. Den målstyrda framtidsbilden och regionens strategiska dokument och planeringsunderlag visar på ett planerat trafikutbud som skiljer sig från den trafik som presenteras i trafikförändringsremissen. Diskrepansen riskerar att så tvivel kring kollektivtrafikens långsiktiga behov och undergräva förtroendet för trafikförvaltningens prognoser, vilket i förlängningen riskerar att drabba kollektivtrafikutbudet och därmed även resandet negativt. Trafikkontoret anser därför att det är av yttersta vikt att trafikförvaltningen också baserar sina långsiktiga prognoser och strategier på realistiska bedömningar av de ekonomiska förutsättningarna för kollektivtrafiken.

Påverkan på gatumiljö

Det framgår inte av i underlaget om trafikförvaltningen ser behov av ombyggnader i gatumiljön för att möjliggöra den föreslagna trafikeringen. Exempelvis föreslås i remissen att vissa turer för linje 113 kortas av till Mariehäll utan att det presenteras en lösning för var bussen ska ändras. Staden har en begränsad investeringsbudget, investeringsbehoven är många och justeringar i trafikmiljön för kollektivtrafiken behöver prioriteras till förbättringar där den gör störst nytta.

Kontoret noterar i remissen inte heller några anspråk på kapacitetshöjande åtgärder vid hållplatser och förutsätter därför att trafikförvaltningen anser sig kunna bedriva den föreslagna trafiken med befintlig hållplatsutformning.

Synpunkter på föreslagna förändringar

Trafikkontoret välkomnar att en genomlysning har gjorts för att lägga om resurser till linjer som behöver det mer. Kontoret vill också lyfta att motsvarande genomlysning bör ske mellan trafikslagen också så att resurser fördelas till linjer där de gör mest

nytta ökat färdmedelsslag. Kontoret vill också spela in fritidsresornas ökade andel av resorna i staden. Detta bör över tid också avspeglas i kollektivtrafiksystemets ordnande och trafikering.

Trafikkontoret tycker att det är positivt med de trafikökningar som sker för tunnelbanan och pendeltågen. Vad gäller nattrafiken på pendeltåget ser kontoret fram emot piloten och utvärderingen av effekterna, men vill lyfta fram att det inte får försämra möjligheterna till underhåll av järnvägen. Kontoret ser fram emot att fortsatt delta i dialogen kring nattrafikens utveckling och hur den kommer att påverka nattbussarna.

Trafikkontoret ser positivt på tillskapandet av linje 519 mellan Tekniska högskolan och Ursvik samt linje 122 mellan Spånga och Karolinska sjukhuset. Staden och regionen har ett behov av förbättrade möjligheter att resa på tvären och mellan spårsystemen. Linjer som dessa ökar konnektiviteten i systemet, skapar attraktiva kopplingar och stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft och attraktivitet.

Kontoret har också noterat att införandet av linje 122 och de minskade avgångarna för linje 112 och linje 129 minskar den parallellgående trafiken på Karlsbodavägen vilket verkar både rimligt och systemmässigt effektivt.

Kontoret ser också positivt på möjligheten att få till en jämnare trafikering vid Tekniska högskolans bussterminal när linje 670 utökas och avgångar med 670X tas bort. Det finns utmaningar med framkomligheten i vägnätet i det området och en mer harmoniserad trafikering lättar lite på situationen.

Vidare föreslås en ny sträckning för linje 613 genom Kista, kontoret ställer sig bakom förslaget som ger en bättre yttäckning i Kista och förordar den alternativa dragningen till Kista Bussterminal men ställer frågan varför inte linjen föreslås trafikera Borgarfjordsgatan istället för Kista Alléväg och Norgegatan. Borgarfjordsgatan är utpekad som primärt stråk i stadens Kollektivtrafikplan. Kontoret förutsätter att trafikförvaltningen anser sig kunna bedriva den föreslagna trafiken på befintlig gatumark.

Behov av tillkommande kollektivtrafik

Trafikkontoret vill också ta upp utvecklingsbehov för kollektivtrafiken i Stockholms stad. Som tidigare har konstateras har kollektivtrafiken dragits ner efter pandemin. På grund av stora besparingskrav har trafikförvaltningen under de senaste åren gjort

stora neddragningar av befintlig trafik. Utifrån det ekonomiska läget förstår trafikkontoret att det har varit nödvändigt att se över trafikutbudet men vill lyfta de behov av stärkt kollektivtrafik som kontoret ser.

I samband med tidtabellsskiftet i juni 2024 drogs trafikeringen av Bolinders plan och Pipersgatan in. Under året har trafikkontoret och trafikförvaltningen arbetat för att hitta en lösning på hur Bolinders plan kan trafikeras. Trafikkontoret föreslår att linje 65 förlängs förslagsvis längs Kungsholmsgatan, Scheelegatan och Hantverkargatan till hållplatsen John Ericssonsgatan där det finns möjlighet att tillskapa plats för tidreglering vid Pontonjärsgränd.

Trafikkontoret ser att kollektivtrafiken till Bromma Sjukhus behöver förbättras. Kollektivtrafikförsörjning av sjuk- och vårdinrättningar ser kontoret som en del i en grundläggande trafikering. Kontoret önskar återinrätta kollektivtrafiktrafikering för både patienter och personal för att tillgängliggöra den samhällsfunktionen. Idag är avståndet till närmste hållplats över 500 meter för besökande patienter till Bromma Sjukhus som inte nyttjar närförortslinje 909. När den tidigare linjen fanns var det fler än 200 resenärer som nyttjade hållplatsen. Idag finns beställningstrafik till Bromma Sjukhus, men kontoret anser att tröskeln för att nyttja den tjänsten är hög då endast enstaka resenärer väljer att använda den möjligheten. Den attraktivitet som en linje med regelbundna turer erbjuder kan inte mötas upp av en linje som behöver beställas i förväg. Vändmöjlighet för en busslinje finns idag vid Beckomberga sim- och idrottshall och har tidigare nyttjats för linjetrafik. Kontoret ser möjligheter att tillskapa ett nytt hållplatsläge längs Söderberga allé för förnyad trafikering.

I samband med tidtabellsskiftet T24 sänktes turtätheten på linje 161 mellan Gröndal och Bagarmossen. Kontoret anser att linjen fyller en viktig funktion för möjligheten till tvärgående resor i söderort och ser ett behov av en utvecklad trafikering på sträckan i hög och mellantrafik. Vid samma tidtabellsskifte lades linje 168 mellan Östberga och Gullmarsplan ned och försämrade kraftigt tillgängligheten mellan Östberga och Södermalm. Kontoret anser att möjligheten till direktresor mellan Östberga och Gullmarsplan är värdefullt. I samma paketlösning togs trafikeringen av hållplatserna Nybodahöjden och Sjöviksbacken bort. Detta har gjort att tillgängligheten till kollektivtrafik för boende på Nybodahöjden är undermålig och kontoret anser att det inte är tillräckligt att hänvisa boende till hållplats Hildebergsvägen.

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon
Växel 08-508 27 200
niclas.andersson@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

Trafikkontoret saknar en utökning av stombusstrafiken på linje 1, 2 och 3 i remissen. Resandet på stombusslinjerna har ökat under det senaste året, trots det föreslås inte nuvarande trafikering för linje 1, 2 och 3 är tre turer per timme redan från klockan 19 att utökas. Det innebär att delar av innerstaden bara får 20-minuterstrafik som bas redan då, detta är för dålig standard för att kunna anses vara stomtrafik och uppfyller inte heller trafikförvaltningens egna riktlinjer för stomtrafik i innerstaden enligt RiPlan. Trafikkontoret anser att återläggningen av stombusstrafikens trafikering på kvällstid är av särskild vikt och bör prioriteras.

Trafikkontoret saknar också trafikering av södra delarna av Stora Essingen. Linje 56s linjesträckning ändrades under förra året trafikförändringsprocess och trafiken till Stora Essingen drogs in. På Stora Essingen har avstånden blivit långa till befintliga hållplatser och tillgängligheten till dessa områden är för dålig. Kontoret vill trycka på vikten av att linje 56 åter förlängs till Stora Essingen så snart möjlighet finns, alternativt att andra lösningar presenteras för att minska avstånden

Den införda nedläggningen av linje 72 och delar av linje 54 tillsammans med minskad turtäthet på stomlinje 6, linje 75 och 76 har inneburit stora försämringar både för befintliga boende i Norra Djurgårdsstaden och för förutsättningarna för den fortsatta stadsutvecklingen. Linje 57:s nya linjesträckning har bara delvis kompensera för detta. Möjligheterna till hållbart resande är en central del av stadsdelens miljöprofil och attraktionskraft. I avvaktan på genomförande av Spårväg City är busstrafiken avgörande för att etablera hållbara resvanor. Trafikkontoret förväntar sig att kollektivtrafikförsörjningen av Norra Djurgårdsstaden förbättras avsevärt i kommande trafikförsörjningsremisser. Annars riskerar det att sås tvivel kring stadsdelens framtida kollektivtrafikförsörjning, försvåra upprätthållandet av stadsdelens miljöprofil och leda till ökad biltrafik.

På sikt vill trafikkontoret föra dialog med trafikförvaltningen om att återinrätta lokal kollektivtrafik längs Linnégatan. Området mitt på Östermalm har idag, bortsett från tunnelbanan vid Östermalmstorg och Karlaplan långt till kollektivtrafik. Det finns även få tvärgående rese-möjligheter med kollektivtrafiken i innerstaden, varför det är intressant att inleda en dialog kring hur närheten och tillgängligheten till kollektivtrafiken kan stärkas på sikt.

Trafikkontoret
TrafikplaneringFleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon
Växel 08-508 27 200
niclas.andersson@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

Slut

Bilagor

1. Remiss av trafikförändringar i SL-trafiken 2025/2026 (T26)

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon
Växel 08-508 27 200
niclas.andersson@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm