

PM 2015:168 RI+VII (Dnr 123-1396/2015)

**Anmälan om svar på remiss Samråd inför  
trafikförändringar i SL:s busstrafik fr.o.m. januari 2016**  
Remiss från trafikförvaltningen, Stockholms Läns Landsting

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.  
Anmälan om svar på remiss ”Samråd inför trafikförändringar i SL:s busstrafik  
fr.o.m. januari 2016” godkänns.

**Föredragande borgarråden Karin Wanngård och Daniel Helldén** anför  
följande.

#### Ärendet

I den remiss angående trafikförändringar som SL/Trafikförvaltningen på Stockholms läns landsting skickade till kommunerna i februari 2015 aviserades ett eventuellt behov av att minska trafik kostnaderna. Under 2015 har justeringar inom pendeltågs- trafik och busstrafiken i innerstaden genomförts. För att uppnå en budget i balans måste SL/Trafikförvaltningen nu även genomföra neddragningar i busstrafiken.

SL/Trafikförvaltningen har nu tagit fram en förslagslista på den busstrafik i Stockholms stad där man anser att neddragningar är möjliga. De vill ha in synpunkter på förslagen. Utgångspunkten är att trafikförändringarna ska träda i kraft i januari 2016.

#### Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret som i samråd med trafikkontoret och berörda stadsdelsförvaltningar har svarat med ett kontorsyttrande.

#### Våra synpunkter

Staden har i *Framkomlighetsstrategin* tydligt markerat att de kapacitetsstarka färdmedlen kollektivtrafik, gång och cykel ska prioriteras och arbetar aktivt för att möjliggöra detta. Att landstinget samtidigt som befolkningstakten ökar och satsningar på kollektivtrafiken blir allt viktigare istället väljer att föreslå neddragningar i trafikutbudet är inte acceptabelt. Risken är att detta leder till att kollektivtrafikandelen minskar och att bilandelen istället ökar, något som skulle gå emot både stadens och landstingets mål. Neddragningarna kommer att leda till försämrad tillgänglighet samtidigt som klimatmålen blir än svårare att uppnå.

Landstingets agerande riskerar också att få effekten att förtroendet för kollektivtrafiken minskar, vilket ytterligare minskar andelen kollektivtrafikresenärer.

Utöver innehållet är det dåligt att tidsplanen inte medger någon möjlighet för stadens nämnder att lämna synpunkter på de föreslagna ändringarna. Detta är olyckligt och kan innebära att viktiga lokala synpunkter inte kommer fram i remisshanteringen, vilket vi inte kan göra annat än att beklaga. Detta för ett beslut som i högsta grad påverkar stadens invånare.

Vi föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

Anmälan om svar på remiss ”Samråd inför trafikförändringar i SL:s busstrafik fr.o.m. januari 2016” godkänns.

Stockholm den 30 september 2015

KARIN WANNGÅRD

DANIEL HELLDÉN

## Bilagor

Samrådshandlingen

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådens förslag.

**Särskilt uttalande** gjordes av borgarråden Anna König Jerlmyr, Joakim Larsson och Cecilia Brinck (alla M) och borgarrådet Lotta Edholm (FP) enligt följande.

Stockholmsregionens tillväxt och höga inflyttning ställer krav på staden att säkerställa en utbyggd kollektivtrafik. Tack vare ekonomiskt ansvarstagande och tydliga prioriteringar så lyckades Alliansen i Stockholms stad tillsammans med Alliansstyrda Stockholms läns lansting samt den borgerliga regeringen att år 2013 presentera en finansiering för en utbyggd tunnelbana. Den historiska överenskommelsen visade att Alliansen är beredd att satsa på utbyggd kollektivtrafik samt att ambitionsnivån nu har höjts kraftigt. Förutom utbyggd tunnelbana så har även stora satsningar genomförts för nya pendel- och tunnelbanetåg, pendelbåtar och kollektivtrafik på vatten samt Sveriges första elbussar i ordinarie trafik.

För att ge Stockholms läns landsting de ekonomiska muskler som krävs för att bygga ut kollektivtrafiken ytterligare lanserade SL i somras ett omfattande insatspaket. I detta ingick insatser mot fusk- och tjuvåkning, minskade kostnader för administration och konsulter samt en höjning av priset för Sveriges näst billigaste månadskort. En sådan höjning skulle ge över en halv miljard kronor till en utbyggd, mer punktlig, trygg och tillgänglig kollektivtrafik.

Dessvärre valde Socialdemokraterna, Miljöpartiet, Vänsterpartiet att tillsammans med Sverigedemokraterna ge efter för politisk populism, vilket har resulterat i ett läge där SL istället för att satsa på kollektivtrafiken i regionen nu tvingas att dra in busslinjer i syfte att spara in på kostnaderna. Vi befärar att detta kommer få negativa konsekvenser för kollektivtrafikresandet vilket går stick i stäv med de ambitioner som S, MP och V i Stockholms stad har uttryckt och vi kan bara beklaga att vanliga stockholmare drabbas av att dessa partier inte tar sitt ansvar.

Med detta sagt anser vi dock att det är viktigt att SL och Stockholms läns landsting prioriterar att behålla bussförbindelserna till och från stadsdelar där bussen är den enda kollektivtrafikförbindelsen, såsom exempelvis Östberga. Det är viktigt att inte förstärka barriärer mellan stadsdelar som idag ligger fysiskt avskilda och vars enda kollektivtrafikförbindelse är bussar.

## Remissammanställning

### Ärendet

I den remiss angående trafikförändringar som SL/Trafikförvaltningen på Stockholms läns landsting skickade till kommunerna i februari 2015 aviserades ett eventuellt behov av att minska trafikkostnaderna. Under 2015 har justeringar inom pendeltågs-trafiken och busstrafiken i innerstaden genomförts. För att uppnå en budget i balans måste SL/Trafikförvaltningen nu även genomföra neddragningar i busstrafiken.

SL/Trafikförvaltningen har tagit fram en förslagslista på den busstrafik i Stockholms stad där man anser att neddragningar är möjliga. De vill nu ha in synpunkter på förslagen. Utgångspunkten är att trafikförändringarna ska träda i kraft i januari 2016. Tidsplanen för processen är pressad, dels på grund av avtalsregleringar med trafikutövarna, dels för att uppnå målet om en ekonomi i balans. Därför är svarstiden kortare än vid ordinarie remisser. Remissen ska vara trafikförvaltningen tillhanda senast den 5 oktober 2015.

Principerna för effektivisering av busstrafiken har tagits fram utifrån det regionala trafikförsörjningsprogrammet. SL/Trafikförvaltningen har utgått från att neddragningarna ska balansera påverkan för resenärer mot kostnader.

Det är enbart i ytterstaden som trafikförändringar i busstrafiken har föreslagits. Således har inga indragningar i innerstadens busstrafik föreslagits i denna omgång av trafikförändringar.

Remissen går att läsa i sin helhet på:

<http://www.sll.se/Global/Verksamhet/Kollektivtrafik/Nyheter/Forslag-effektivisering-busslinjer.pdf>

### Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret som i samråd med trafikkontoret och berörda stadsdelsförvaltningar har svarat med ett kontorsyttrande.

### Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 22 september 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Befolkningen i både Stockholms stad och i regionen har under en lång tid ökat väsentligt varje år och trenden framöver pekar på att befolkningstakten kommer att öka än mer. Staden ser befolkningsökningen som positiv och något som är bra för Stockholms stad. Samtidigt ställer det stora krav på de offentliga aktörerna att klara av att bygga ut bostäder och infrastruktur i den takt som behövs för att skapa en attraktiv och hållbar stad.

Stadens och regionens absolut viktigaste område på trafiksidan är kollektivtrafiken där den spårbundna trafiken och busstrafiken kompletterar varandra för att skapa en så bra sammanhängande helhet som möjligt. Kollektivtrafiken behöver vara tillgänglig och attraktiv för att kunna ta hand om alla de människor som behöver använda den i sin vardag och för att Stockholm ska fortsätta att vara en attraktiv och hållbar storstad att leva i. Oavsett var man bor ska det vara enkelt och smidigt att ta sig fram kollektivt, vilket även gäller tvärförbindelser. Landstinget är den part som idag är huvudman för kollektivtrafiken och som ansvarar för att utbudet möter efterfrågan.

Att landstinget samtidigt som befolkningstakten ökar varje år och satsningar på kollektivtrafiken blir allt viktigare istället väljer att föreslå neddragningar i trafikutbudet är enligt stadsledningskontoret inte acceptabelt. Risken är att kollektivtrafikandelen istället minskar, tvärtom alla mål, samtidigt som bilandelen ökar. Detta innebär att människor får försämrad tillgänglighet samt att klimatmålen blir än svårare att uppnå. Risken är även att förtroendet för kollektivtrafiken minskar och att andelen resenärer därför minskar än mer på sikt.

Stadsledningskontoret har förståelse för att SL/Trafikförvaltningen har att ta hänsyn till ekonomi och effektivitetskrav när det gäller framtida planering av busslinjer. Men kontoret anser att neddragningar i utbudet inte är motiverat.

Stadsledningskontoret anser även att SL/Trafikförvaltningen i detta förslag bortser från de sociala aspekterna av en väl utbyggd kollektivtrafik. Ett tydligt exempel på detta är att de sociala konsekvenserna av indragna turer inte ryms i de jämförande spindeldiagram som används i besparingsanalysen. För många människor i Stockholm är kollektivtrafiken det enda transportmedlet som står till buds när man ska ta sig till och från sin stadsdel. På flera platser, däribland Östberga/Östberga höjden, är dessutom kollektivtrafiken begränsad till att endast omfatta busstrafik, med långa sträckor till närmaste tunnelbane- eller pendelstågsstation. Att då minska på utbudet i busstrafiken är ett mycket drastiskt och kännbart ingrepp i dessa människors möjlighet att förflytta sig.

Indragen busstrafik på kvällstid i områden som inte har andra kollektiva färdmedel innebär försämrad service och det påverkar även människors rörelsefrihet. Många upplever det som otryggt att gå genom mörka och folktomma områden.

Staden har i Framkomlighetsstrategin tydligt markerat att kapacitetsstarka färdmedel, som kollektivtrafik, gång och cykel ska prioriteras och arbetar aktivt för att möjliggöra detta. I framkomlighetsstrategin finns bland annat följande mål:

- Transportkapaciteten i personer per timme i högtrafik på väg och gatunät ska öka mer än den procentuella befolkningsökningen till år 2030. (mål A1)
- Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna i högtrafik ska vara 80 % år 2030. (mål A2)

Kopplat till målen finns åtgärdsförslag. Ett av dessa är att skapa en ”kollektivtrafik som är kapacitetsstark och attraktiv”. Neddragning av turtäthet i rusningstrafik och minskat turtutbud skapar varken attraktiv eller kapacitetsstark kollektivtrafik.

Stockholm och framförallt söderort är därtill inne i en mycket expansiv fas. Då bör tillgången till kapacitetsstarka kollektiva färdmedel stärkas, inte tvärtom. Försämrad turtäthet och förkortad trafikeringsstid av busslinjerna som förbinder söderort och västerort på tvären, där ingen tunnelbana finns (Älvsjö – Högdalen, Älvsjö – Farsta, Islandstorget – Sundbyberg, Vällingby – Jakobsberg) medför att kollektivtrafikens attraktivitet minskar kraftigt i delar av ytterstaden.

Stadsledningskontoret anser att det är direkt felaktigt att tidsplanen inte medger någon möjlighet för stadens nämnder att lämna synpunkter på de föreslagna ändringarna. Framförallt stadsdelsnämnderna i staden är särskilt berörda och skulle ha behövt komma till tals. Stadsledningskontoret har dock inhämtat synpunkter från stadsdelsförvaltningarna men detta har ej hunnit tas upp i respektive nämnd, vilket är olyckligt och kan innebära att lokala synpunkter inte kommer fram i remisshanteringen. Tiden har inte heller medgivit en fullödig genomgång av föreslagna neddragningar, vilket kan ge missvisande svar i remissammanställningen då synpunkter kan ha uteblivit på grund av den extremt korta remisstiden. Stadsledningskontoret vill med detta betona att stadens svar inte bygger på en fullödig genomgång av föreslagna besparingar.

Vidare konstaterar stadsledningskontoret att vissa av de synpunkter som lämnades i och med remissvaret inför trafikförändringarna i SL-trafiken 2015/2016 inte tagits hänsyn till i detta förslag.

### **Särskilda synpunkter på respektive linje**

Nedan redovisas insamlade synpunkter från stadsdelsförvaltningarna för respektive linje. För vissa av de berörda linjerna har stadsledningskontoret inte hunnit få in några synpunkter från berörd stadsdelsförvaltning på grund av den mycket korta remisstiden. Det innebär inte att staden anser att de föreslagna förändringarna är acceptabla. Linjer i nummerordning:

**Linje 113      Blackebergs gård – Solna Centrum**

**Förslag:** Minskat turutbud rusningstrafik.

**Synpunkt:** Linjen utgör en viktig tvärförbindelse från Bromma (Islandstorget) och tunnelbanans gröna linje till Sundbyberg och Solna.

**Linje 127      Brommaplan – Nockebyhov (- Blackebergs gård)**

**Förslag:** Minskat turutbud rusningstrafik.

**Synpunkt:** Stadsledningskontoret har för denna linje ännu inte hunnit få in några synpunkter från berörd stadsdelsförvaltning.

**Linje 133      Liljeholmen – Ekensberg**

**Förslag:** Minskat turutbud.

**Synpunkt:** Stadsledningskontoret har för denna linje ännu inte hunnit få in några synpunkter från berörd stadsdelsförvaltning.

**Linje 134      Liljeholmen – Östbergahöjden**

**Förslag:** Minskat turutbud rusningstrafik morgon vardagar och helger.

**Synpunkt:** Östberga berörs av flera linjer, även 134, 154 och delvis 165. Östberga är redan idag isolerat mellan trafikleder och har brister i kollektivtrafikförsörjningen. Minskat turutbud och nedlagd busstrafik försämrar kollektivtrafikens attraktivitet i Östberga ytterligare. Den bristfälliga kollektivtrafikkopplingen till Östberga har varit den främsta återkommande frågan från Östbergaborna vid samråd om exploatering på Årstafältet.

**Linje 135      Mälarhöjden – Vårberg**

**Förslag:** Förkortad trafikeringsstid.

**Synpunkt:** Linjen är den enda som trafikerar denna sträcka. Färre avgångar påverkar boende i områdena Alsätra, Örsätra och på Sättragårdsvägen så att deras väg till närmaste kollektiva färdmedel fördubblas de tider som bussen inte går. Minskningen med en timme kvällstid från Vårberg är också oroande, särskilt med den otrygghetsproblematik som råder kring t-banan i Vårberg. Det påverkar också ungdomarna som besöker ridverksamheten i Sättra eftersom mycket av verksamheten pågår på kvällstid. Stadsdelsförvaltningen poängterar vikten av att den planerade omdragningen av linje 135 förbi Sättra stall verkligen blir av. Finns behov av buss till stallet som är en mötesplats för unga människor i området, och särskilt för tjejer.

**Linje 141      Telefonplan – Långsjö torg**

**Förslag:** Minskat turutbud rusningstrafik.

**Synpunkt:** Stadsledningskontoret har för denna linje ännu inte hunnit få in några synpunkter från berörd stadsdelsförvaltning.

**Linje 142      Telefonplan – Älvsjö station**

**Förslag:** Minskat turutbud rusningstrafik.

**Synpunkt:** Linje 142 utgör en viktig alternativ färdväg mellan tunnelbanans röda linje och pendeltågstrafik i Älvsjö. Stadsdelsförvaltningen i Älvsjö har tidigare framhållit att det ofta är trängsel på linje 142 genom Solberga, där resenärer med barnvagn eller rullator inte alltid kommer med. Befolkningen i Solberga har ökat till följd av förtätningar och kommer att öka ytterligare de närmaste åren. Dessutom är hela Kämpetorpsskolan evakuerad till Solbergaskolan 2015-2017, vilket innebär dubbelt så många elever.

**Linje 143      Liljeholmen – Älvsjö station – Högdalen**

**Förslag:** Minskat turutbud rusningstrafik i riktning och på sträckan mellan Älvsjö station – Liljeholmen.

**Synpunkt:** Stadsledningskontoret har för denna linje ännu inte hunnit få in några synpunkter från berörd stadsdelsförvaltning.

**Linje 144      Gullmarsplan – Älvsjö station – Fruängen**

**Förslag:** Minskat turutbud rusningstrafik i riktning och på sträckan mellan Fruängen/Älvsjö – Gullmarsplan. Minskat turutbud även övrig tid.

**Synpunkt:** Linje 144 är av stor betydelse för många boende i Älvsjö som inte har något alternativ till buss, och linjen har redan de senaste åren fått nedskärningar i turlistan.

**Linje 154 Liljeholmen – Älvsjö station**

**Förslag:** Linjen läggs ner i sin helhet.

**Synpunkt:** Stadsledningskontoret har för denna linje ännu inte hunnit få in några synpunkter från berörd stadsdelsförvaltning.

**Linje 160 Gullmarsplan – Årstaberget – Liljeholmen**

**Förslag:** Minskat turutbud.

**Synpunkt:** Linje 160 utgör Årstas kollektivtrafikryggrad. Stora delar av Årsta saknar god tillgänglighet till spårburen kollektivtrafik varför linje är viktig. Den föreslagna utglesningen från 2/4- till 5-minuterstrafik vardagar kl. 7-9 kommer troligtvis medföra ökad trängsel.

**Linje 161 Gröndal – Midsommarkransen – Bagarmossen**

**Förslag:** Förkortad trafikeringstid helgkvällar på del av sträckan.

**Synpunkt:** Stadsledningskontoret har för denna linje ännu inte hunnit få in några synpunkter från berörd stadsdelsförvaltning.

**Linje 163 Kärrtorp – Bredäng – Sätra industriområde**

**Förslag:** Minskat turutbud rusningstrafik eftermiddagar. Turutbud minskas rusningstrafik på sträckan Bredäng – Sätra industriområde. Helt indragen trafik på sträckan Bredäng – Sätra industriområde under högsommarperiod.

**Synpunkt:** Stadsdelsförvaltningen känner inte till underlaget för den sträckan och har därför svårt att bedöma effekten av trafikförändringen.

**Linje 164 Södersjukhuset – Valla torg**

**Förslag:** Förkortad trafikeringstid.

**Synpunkt:** Stadsledningskontoret har för denna linje ännu inte hunnit få in några synpunkter från berörd stadsdelsförvaltning.

**Linje 165 Liljeholmen – Farsta centrum**

**Förslag:** Minskat turutbud.

**Synpunkt:** Det har under många år funnits önskemål om en utökad trafik eftersom alternativ till busstrafiken saknas. Fagersjö har ett begränsat serviceutbud och att minska turtätheten under affärstider på lördagar och även minska utbudet under dagtid på vardagar rimmar illa med de önskemål som invånarna i Fagersjö har framfört under många år.

**Linje 167 Älvsjö station – Farsta centrum**

**Förslag:** Förkortad trafikeringstid eftermiddag.

**Synpunkt:** Förkortningen av trafikeringstiden för linjen uppfattar stadsdelsförvaltningen som marginell.

**Linje 168 Gullmarsplan – Östbergahöjden**

**Förslag:** Minskat turutbud under rusningstrafik. Förkortad trafikeringstid kvällar.

**Synpunkt:** Samma som för linje 134 ovan.

**Linje 181 Skarpnäck – Farsta strand**

**Förslag:** Minskat turutbud söndagar.

**Synpunkt:** Linje 181 är den enda busslinje som trafikerar Sköndal–Farsta centrum på söndagar. En minskning av antalet turer till Farsta under affärstid ifrågasätts därför.

**Linje 182 Sköndalsbro – Hökarängen**

**Förslag:** Helt indragna turer mellantid vardagar.

**Synpunkt:** Linje 182 tar Sköndalsborna till Hökarängens tunnelbana. Sköndal liksom Fagersjö saknar egen tunnelbanestation varför det ifrågasätts att helt dra in en busslinje mellan klockan 9 och 15 på vardagar.

**Linje 184 Ringlinje Farsta centrum – Farsta strand**

**Förslag:** Förkortad trafikeringstid förmiddagar och kvällar.

**Synpunkt:** Se linje 185V nedan.

**Linje 185V Ringlinje Farsta centrum – Farsta gård – Västboda**

**Förslag:** Förkortad trafikeringstid kvällar.

**Synpunkt:** Minskning av turutbudet på kvällstid med fem timmar upplevs som ett bristfälligt förslag ur trygghetssynpunkt. En förkortad trafikeringstid med fem timmar innebär att inga bussar går efter klockan 19.15 vilket ifrågasätts.

**Linje 518 Vällingby – Barkarby station – Kista centrum (– Kista arbetsområde)**

**Förslag:** Linjen läggs ner i sin helhet under helger.

**Synpunkt:** Busslinjen har idag hög belastning, vilket med nuvarande förslag innebär en försämring för invånarna längst med linjen. Stadsdelsnämnden har i tidigare samråd framfört önskemål om att återuppta trafiken genom Backlura.

**Linje 523 (Rudbecksskolan) – Sollentuna station – Kista centrum**

**Förslag:** Minskat turutbud.

**Synpunkt:** En försämring från 15-minuterstrafik till 30-minuterstrafik kan vara kännbar för dem som är beroende av bussen och därmed negativt.

**Linje 541 Jakobsbergs station - Vällingby**

**Förslag:** Minskat turutbud rusningstid vardagar. Avgångar Vällingby – Växthusvägen och omvänt utgår.

**Synpunkt:** Viktig kollektivtrafiklinje mellan kommunerna och mellan pendeltåg och tyngdpunkt i Vällingby. Linjen är idag den enda kollektivtrafik som finns längs sträckan och är nödvändig för att invånarna ska kunna ta sig till arbete och skola. Busslinjen har redan idag hög belastning och en enig stadsdelsnämnd har i tidigare samråd, tvärt emot nuvarande förslag, påtalat behovet av ökat turtäthet på denna linje.

**Linje 687 Vallentuna – Kista centrum**

**Förslag:** Minskat turutbud under rusningstrafik.

**Synpunkt:** En försämring från 15-minuterstrafik till 30-minuterstrafik kan vara kännbar för dem som är beroende av bussen och därmed negativt.

**Linje 744 Balingsnäs – Högdalen**

**Förslag:** Minskat turutbud.

**Synpunkt:** Stadsledningskontoret har för denna linje ännu inte hunnit få in några synpunkter från berörd stadsdelsförvaltning.