

**Handläggare**Caroline Jansson  
08-508 26 213**Till**Trafiknämnden  
2023-06-08

## Trafikförändringar i SL-trafiken 2023/2024 (T24). Svar på remiss från kommunstyrelsen

### Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen
2. Trafiknämnden justerar beslutet omedelbart.

Gunilla Glantz  
FörvaltningschefSara Bergendorff  
AvdelningschefRobin Billsjö  
Enhetschef

### Sammanfattning

Trafikförändringsremissen för 2023/2024 är trafikförvaltningens förslag på förändringar i kollektivtrafikens utbud vad gäller turtäthet och linjeutbud. Förslagen är präglade av fortsatt reducerat kollektivtrafikresande jämfört med innan pandemin vilket tillsammans med rådande ekonomiska utmaningar föranleder behov av nedskärningar i trafikutbudet.

Trafikkontoret har förståelse för att effektivisering behöver ske, men anser att de föreslagna nedskärningarna slår på ett olyckligt sätt mot stockholmarna och dessutom riskerar att försvåra stadens och

regionens ambitioner om överflyttning från bil till kollektivtrafik. Även klimatarbetet riskerar att påverkas negativt.

Trafikkontoret menar också att förslaget sprider osäkerhet kring kollektivtrafikens långsiktiga förutsättningar och riskerar att leda till otydlighet i flera av stadens pågående planer och projekt.

Trafikförvaltningens målstyrda prognoser verkar inte vara förenliga med den ekonomiska verkligheten, vilket är mycket problematiskt och något som behöver adresseras om parterna fortsatt ska kunna jobba enligt en tydlig, gemensam och långsiktig spelplan.

## Remissen

Trafikförvaltningen har skickat föreslagna trafikförändringar i SL-trafiken 2023/2024 på remiss till kommunstyrelsen som i sin tur har remitterat ärendet till trafiknämnden för svar senast den 9 juni.

Trafikförändringsremissen för 2023/2024 är förslag på förändringar i kollektivtrafikens utbud vad gäller turtäthet och linjeutbud. Trafikförändringsremissen präglas av följdeffekterna av pandemin med förändrade resandenivåer och ändrade resebeteenden. Resandet ligger på omkring 80 procent av nivåerna innan pandemin och bedömningen är att det kommer dröja innan resandet åter når nivåerna som rådde innan pandemins utbrott. Trafikförvaltningen och kollektivtrafiken står inför stora ekonomiska utmaningar samtidigt som ambitionerna alltjämt är höga, där kollektivtrafiken i Stockholmsregionen ska vara i världsklass.

## Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

## Trafikkontorets synpunkter

### Övergripande synpunkter

De trafikförändringar som föreslås i kollektivtrafiken för år 2024 präglas av pandemins efterdyningar med utglesning av turutbud i både buss- och spårtrafiken och förslag på indragna busslinjer. Trafikkontoret har en förståelse för att en effektivisering av trafiken behövs när resandet sjunkit, däremot har kontoret synpunkter bland annat på hur nedskärningarna fördelas geografiskt.

Enligt trafikförändringsremissen uppges kollektivtrafiken utgöra ”navet för den som vill resa hållbart, tryggt, pålitligt och effektivt”, vilket är en bild som trafikkontoret delar. Vidare skriver trafikförvaltningen att detta ”måste vara en sanning även i morgon och på lång sikt, därför läggs nu grunden för framtidens

kollektivtrafik”. Dessa skrivningar tillsammans med förslaget på omfattande minskningar av trafikutbudet sänder blandade signaler. Mot bakgrund av det ansträngda ekonomiska läget ställer sig trafikkontoret frågande till vad trafikförvaltningen anser att grunden för framtidens kollektivtrafik faktiskt är och hur dess status som navet i transportsystemet långsiktigt kan försvaras.

Trafikkontoret ser gärna att trafikförvaltningen utvecklar de förväntade effekterna av föreslagna förändringar samt hur effekterna avses följas upp. I trafikförändringsremissen går det till exempel inte att urskilja några geografiska fördjupningar eller analyser av förväntad omfördelning i resandet mellan olika kollektivtrafikslag.

### Mål om ökat kollektivtrafikresande

Både trafikförvaltningen 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 under året konkretiseras i en ny klimathandlingsplan för perioden 2024-2030.

För att kunna åstadkomma en sådan överflyttning krävs dels att kollektivtrafiken är konkurrensmässig gentemot bilen avseende bland annat restider och tillgänglighet, dels att den erbjuder tillräcklig kapacitet för att kunna omhänderta nya resenärer. De neddragningar som föreslås i trafikförändringsremissen försämrar både kollektivtrafikens konkurrenskraft och kapacitet, vilket innebär att förslaget styr bort från de uppsatta målen.

Särskilt fritidsresandet med kollektivtrafiken har på senare år identifierats som något som kommunerna och regionen tillsammans måste skapa bättre förutsättningar för. Detta omnämns bland annat i regionens förslag till nytt trafikförsörjningsprogram. Idag är andelen biltrafik bland fritidsresorna hög och kollektivtrafiken behöver bli mer attraktiv för att kunna konkurrera om resorna. De föreslagna neddragningarna av turutbudet i mellan- och lågtrafik försämrar tillgången till kollektivtrafik för fritidsresor och går därigenom emot den önskade utvecklingen.

## Behovet av en långsiktig planering

Staden och trafikförvaltningen samarbetar i många olika former för att långsiktigt stärka kollektivtrafikens ställning. Trafikkontoret och trafikförvaltningen bedriver ett gemensamt arbete för att peka ut prioriterade stråk för kollektivtrafiken. Delar av de utpekade kollektivtrafikstråken kommer med detta förslag inte ha någon kollektivtrafik alls. Staden bedriver även 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 förstår att kortsiktig flexibilitet behöver finnas för förändringar i trafikutbudet, men den typen av förändringar som föreslås i remissen väcker frågetecken kring trafikens långsiktiga utveckling och kollektivtrafikens faktiska utrymmesbehov. Trafikkontoret upplever att trafikförvaltningens prognoser och kravställning inom projekten baseras på en målstyrd framtidsbild som inte är förenlig med den bild som signaleras 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. Kontoret anser därför att det är av yttersta vikt att trafikförvaltningen baserar sina långsiktiga prognoser och strategier på realistiska bedömningar av de ekonomiska förutsättningarna för kollektivtrafiken.

## Förtydligande av förändringarna

Trafikkontoret anser att trafikförvaltningen bör vara tydligare i både beskrivningen och motiveringen av de föreslagna förändringarna. I förslag som omfattar förändrat turutbud önskar trafikkontoret att hänvisning även ges 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 för resmönster och resandevolymer som kan förväntas av de föreslagna förändringarna. I de förslag där busstrafiken föreslås tas bort helt på vissa linjer eller sträckor bör en mer utförlig konsekvensbeskrivning redovisas, där det bland annat anges hur många resenärer som påverkas och vilka alternativ resenärerna istället hänvisas till.

## Förändringar i tunnelbanetrafiken

Den spårburna kollektivtrafiken är ryggraden i Stockholms transportsystem och transporterar närmare en miljon resenärer varje dag<sup>1</sup>. De neddragningar som föreslås på tunnelbanans röda och gröna linje i mellantrafik riskerar att göra kollektivtrafiken mindre attraktiv. Neddragningen i turtäthet går också emot de riktlinjer som trafikförvaltningen själva satt upp i sin ”Riktlinjer Planering av kollektivtrafiken i Stockholms län”, där stomtrafiken i mellantrafik ska ha ett minsta turutbud på 10 minuter. Trafikkontoret önskar en tydligare redogörelse för konsekvenserna av detta förslag.

Den föreslagna försämringen av tunnelbanans turtäthet medför risk för överbelastning och ökad trängsel. Trafikkontorets uppfattning är att tunnelbanan redan idag har hög belastning under delar av dygnet. Innan förändringarna kan genomföras bör det säkerställas att kapaciteten i tunnelbanan är tillräcklig för att omhänderta både den ordinarie efterfrågan och tillkommande resenärer från parallellgående busslinjer.

## Förändringar i busstrafiken

Trafikkontoret förstår att det finns behov av att dra in busstrafik som går parallellt med spårtrafiken i denna ekonomiska situation. En risk med att lägga ned parallellgående busslinjer är dock att restiderna i dessa relationer ökar och att resenärer som inte längre har direkt access till sina målpunkter lockas att välja bilen framför kollektivtrafiken.

Trafikkontorets bild är att det är busstrafikresorna i de centrala delarna av staden som visar störst minskning i resandevolymer jämfört med nivåerna före pandemin. I stadens trafikutvecklingsrapport för 2022 bedöms anledningarna till detta vara att boende i de centrala delarna har större möjlighet att jobba på distans och att ökad andel enkelbiljetter kan leda till förändrade färdmedelsval vid kortare resor. I trafikförändringsremissen återfinns inte några större neddragningar av busstrafiken i innerstaden vilket förklaras av att de kommer att behöva behandlas separat vid ett senare tillfälle med hänsyn till rådande avtalsstruktur. De neddragningar som istället föreslås i ytterstaden och kranskommunerna riskerar både att medföra ökad andel biltrafik och försämrade tillgänglighet till det regionala transportsystemet.

---

<sup>1</sup> Fakta om SL och länet 2020, chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.regionstockholm.se/globalassets/2.-kollektivtrafik/fakta-om-sl-och-lanet/fakta-om-sl-och-lanet-2021.pdf

Trafikkontoret anser att de största neddragningarna av busstrafiken bör återfinnas i innerstaden och att det är mycket viktigt att Trafikförvaltningen tar ett samlat helhetsgrepp om de neddragningar som föreslås oavsett avtal.

### Innerstaden

Den föreslagna förkortningen av linje 56 innebär en försämrad tillgänglighet för resenärer från och till södra delen av Stora Essingen. Resenärerna hänvisas hädanefter till linje 1, men delar av bebyggelsen hamnar längre än 500 meter bort från hållplatsen snarare än de 200 meter som anges i remissen. Avståndet överskrider därmed det maximala gångavståndet enligt trafikförvaltningens riktlinjer. De stora nivåskillnaderna förvärrar ytterligare tillgängligheten till kollektivtrafiken.

### Söderort

Trafikkontoret ser att de föreslagna trafikförändringarna leder till att kollektivtrafikens konkurrenskraft försämras i vissa tvärgående relationer i söderort, vilket riskerar att leda till en överflyttning till bil. Exempelvis gäller detta busslinjerna 707 och 737 mellan Fruängen/Skärholmen och Tumba, men även linje 161 och 172 som föreslås få lägre turtäthet.

Den föreslagna paketlösningen som berör linjerna 134, 141, 145 och 168 innebär bland annat att boende i Östberga förlorar möjligheterna att resa direkt till Gullmarsplan. Trafikkontoret saknar både motivering och konsekvensbeskrivning, men anser att det på ett olyckligt sätt försämrar områdets tillgång till kollektivtrafiksystemet. Paketlösningen innebär dessutom att hållplatserna Sjöviksbacken och Nybodahöjden inte längre trafikeras av någon busslinje. Detta försämrar tillgängligheten till kollektivtrafiken för boende på Nybodahöjden och verksamheterna söder om Årstabergsvägen.

Trafikförvaltningen föreslår att linje 405 vänder vid Fridhemsplan istället för Hornsberg. Trafikkontoret förutsätter att trafikförvaltningen har säkerställt att det finns ledig kapacitet vid Fridhemsplan för detta.

Avseende linje 830 vill trafikkontoret förtydliga att de infrastrukturåtgärder som behöver genomföras för att linjen ska kunna trafikera Frykdalsbacken tidigast kommer att vara på plats till sommaren 2024.

## Västerort

Trafikkontoret noterar att trafikförvaltningen genomför en översyn av busstrafiken i västerort och deltar gärna i detta arbete.

Trafikförvaltningen föreslår en del förändringar för kollektivtrafiken i Järvaområdet, specifikt för busstrafiken mot Kista centrum. Förslagen är svåra att överblicka men riskerar att försämra tillgänglighet till Kista och Järvaområdet vilket är olyckligt.

Den föreslagna vändningen av linje 302 i Brommaplan under rusningstid innebär en ökad belastning på bussterminalen. Trafikkontoret förutsätter att trafikförvaltningen har säkerställt att det finns ledig kapacitet i den befintliga bussterminalen för detta.

## Sjötrafiken

Trafikkontoret ställer sig positiva till en fortsatt utveckling av kollektivtrafik på vatten då det kan hjälpa till att avlasta de hårt belastade delarna av trafiksystemet och erbjuda resor i nya relationer. Kontoret anser dock att kollektivtrafikutbudet bör bedömas samlat och styras utifrån samhällsekonomiska principer för att säkerställa en kostnadseffektiv kollektivtrafik som ger mesta möjliga nytta för stockholmarna.

Trafikkontoret noterar att trafikförvaltningen avser utreda en förlängning av linje 89 till Gamla stan, vilket förutsätter att en tillgänglig kajplats och infrastruktur skapas på denna plats. Kontoret ställer sig positiva till en sådan utredning och bedömer att det finns möjlighet att åstadkomma en attraktiv bytespunkt för Mälartrafiken, under förutsättning att tillgängligheten kan lösas. Kontoret samverkar gärna tillsammans med trafikförvaltningen och Stockholms hamnar i de fortsatta utredningarna.

## Slut

## Bilagor

1. Remiss av trafikförändringar i SL-trafiken 2023/2024 (T24)