Handläggare
Niclas Andersson

Till
Trafiknämnden
2026-10-22

SL bussarnas tidsvinst av Dennis Wedin m.fl. (M). Svar på skrivelse

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna trafikkontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen.

Gunilla Glantz
Förvaltningschef

Sara Bergendorff
Avdelningschef

Robin Billsjö
Enhetschef

Bakgrund

Trafikkontoret mottog skrivelsen SL bussarnas tidsvinst, av Dennis Wedin m.fl. (M) vid trafiknämndens sammanträde den 12 februari 2026. I skrivelsen ställer författarna frågor kopplade till kollektivtrafikens framkomlighet och medelhastighet:

1. Hur många kilometer körfält avsedda för biltrafik har, sedan mandatperiodens början 2022, beslutats tas bort (permanent eller temporärt) eller omvandlats till andra ändamål (exempelvis cykelbanor, breddade gångbanor, uteserveringar eller andra hinder) i Stockholms innerstad och ytterstad?
2. Vilken bedömning gör kontoret av hur staden bidragit till att den generella framkomligheten och medelhastigheten för busstrafiken i staden inte förbättrats?

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

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Trafikkontorets synpunkter

Kollektivtrafiken är ryggraden i stadens transportsystem och prioriterad i trafikkontorets arbete. En attraktiv kollektivtrafik består av många parametrar där hastighet är en. Busstrafiken i innerstaden är ofta en del av en längre resa där smidiga byten, trygga vistelsemiljöer och att bussen kommer när den ska också är också viktiga faktorer för resenärerna. Trafikkontoret genomför löpande åtgärder för att öka kollektivtrafikens framkomlighet främst genom trimningar i vägnätet, nya busskörfält och förbättrad signalprioritering. Trafikkontorets åtgärder förbättrar framkomligheten men bussarnas medelhastighet har hittills inte ökat. Det beror delvis på att staden växer, att stadens arbete med framkomlighetsstrategin gör att fler människor vistas på gatorna, fler cyklar i staden och rörelser i konfliktpunkter mellan gående och kollektivtrafik ökar. Trafikförvaltningen har också prioriterat punktligheten till förmån för ökad medelhastighet.

Staden saknar i dag ett systemstöd som gör det möjligt att kvalitetssäkrat ange hur lång sträcka av körfält avsedda för motorfordonstrafik som har omvandlats sedan 2022. I många av kontorets projekt skapas dock utrymme för andra ändamål genom att överdimensionerade körfält smalnas av med bibehållen funktion och kapacitet för motorfordon. Under mandatperioden har två större ombyggnader genomförts där befintliga körfält har omvandlats till cykelbana. På Sveavägen mellan Odengatan och Sergels torg har ett körfält i vardera riktningen omvandlats vilket motsvarar sammanlagt ca 3 200 meter. På Skanstullsbron har ett körfält i vardera riktningen omvandlats till cykelbana, totalt ca 1 100 meter. Totalt har därmed cirka 4,3 kilometer körfält omvandlats till cykelbana i dessa projekt.

Under mandatperioden har också 55 lokala trafikföreskrifter om körbana eller körfält för fordon i linjetrafik beslutats. Sexton av dessa är förnyanden av befintliga föreskrifter, 32 av dessa rör nya kollektivtrafikkörfält längs kollektivtrafikens stomlinjer, flertalet av dessa är lokaliserade på Valhallavägen och längs linje fyras linjesträckning. Trafikkontoret uppskattar längden av de tillkommande kollektivtrafikkörfälten under mandatperioden till 5,7 km, varav 4,7 km är lokaliserade i innerstaden.

Under 2022 bytte trafikförvaltningen (Region Stockholm) IT-system i sina bussar. Det nya systemet uppdaterar bussens position

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

på sekundnivå och ger mycket bättre precision. Under våren har trafikkontoret analyserat restidsdata från före och efter bytet av IT-system och hittat stora skillnader i kollektivtrafikens restider. Exempelvis ökade medelrestiden på linje 1 mellan klockan 21.00 och 22.00 med 90 sekunder efter systembytet. Samma mönster återkommer på flera andra linjer, såväl i rusningstrafik som i låg/nattrafik.

Jämförs perioden efter bytet av IT-system med 2025 års siffror kvarstår en försämring av medelhastigheten och framkomligheten på stadens vägar, men den är klart mindre. Trafikkontorets bedömning är att detta beror på flera faktorer: trafiksignalernas signalprioritering, omvandling av stadens gaturum samt de avtalsmässiga grunderna i trafikavtalet för innerstaden.

I samband med bytet av IT-system försvann möjligheten att begära grön signal vid avgång från hållplats, vilket har medfört längre väntetider. Innerstadens stombussar, särskilt linje 4, har drabbats mest. Funktionen finns åter i trafikförvaltningens nya signalprioriteringssystem som nu implementeras.

Omvandlingen av stadens gaturum har påverkat både biltrafikens och kollektivtrafikens framkomlighet. Trafikplanering i komplexa miljöer handlar om att göra avvägningar mellan olika intressen. Avtalens utformning kan också påverka restiden. Innerstadsavtalets utformning innebär att operatören får sanktioner vid avvikelse från tidtabellen, vilket ger incitament att utforma tidtabeller med goda marginaler och hög punktlighet, men lägre snitthastighet.

Slut

Bilagor

1. SL bussarnas tidsvinst, av Dennis Wedin m. fl (M)

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