



Trafikförändringar i SL-trafiken 2023/2024 (T24)

Remiss från Region Stockholm
Remisstid den 22 juni 2023

Förslag till beslut

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadens promemoria.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Lars Strömgren

Sammanfattning av ärendet

Region Stockholm har remitterat *Trafikförändringar i SL-trafiken 2023/2024 (T24)* bland annat till Stockholms stad för yttrande.

Resandet med kollektivtrafiken har minskat sedan pandemin och trafikförvaltningen framför att det finns stora utmaningar med ekonomin. Trafikförändringsremissen innehåller en bruttolista med förslag inför tidtabellsskifte i december 2023 (T24). Förslagen omfattar huvudsakligen nedskärningar i kollektivtrafiken avseende linjesträckningar, turtäthet och trafikeringstid med mera.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd, kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor och kommunstyrelsens pensionärsråd. Exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden har inte inkommit med svar. Kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor har valt att avstå från att svara på remissen.

Tidigare år har motsvarande remiss skickats till alla stadsdelsnämnder, men då remisstiden var kortare än normalt har facknämnderna fått remissen, samt Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd på grund av lokalkännedomen kring förändringsförslagen vid Östberga. Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning har svarat med ett kontorsyttrande på grund av kort remisstid. Utöver det har företrädare för samtliga partier i Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd inkommit med ett yttrande via e-post.

Stadsledningskontoret har förståelse för att effektivisering av kollektivtrafiken behövs. Kontoret anser dock att trafikförvaltningen behöver beskriva konsekvenserna tydligare och ser att förslagen väcker frågetecken kring de ekonomiska förutsättningarna och långsiktigheten, samt kring möjligheten att nå stadens och regionens mål kring miljö- och klimatnytta, jämställdhet, tillgänglighet, äldre, funktionshinder och trygghet.

Trafiknämnden har förståelse för att effektivisering behöver ske, men anser att de föreslagna nedskärningarna slår på ett olyckligt sätt, då de riskerar att försvåra överflyttningen från bil till kollektivtrafik och klimatarbetet. Nämnden ser också att förslaget sprider osäkerhet kring kollektivtrafikens långsiktiga förutsättningar och att regionens prognoser gällande mål och ekonomi inte verkar vara förenliga.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning ser att en lägre turtäthet under kvällar och mellantrafik stå emot ambitionen om att erbjuda ett stabilt och pålitligt system som kan locka fler att resa kollektivt. Gällande buss 172 ser förvaltningen risker med att dra ner på turtätheten samt att tillgången till kommunikationer till och från Östberga behöver värnas.

Kommunstyrelsens pensionärsråd ser att kollektivtrafiken är viktig för att seniora personer ska kunna leva ett aktivt och självständigt liv. Vid prioritering bör regionen säkerställa att man kan ta sig till ställen som är viktiga för äldre. Vid behov kan turtätheten istället ses över, om man ändå kan upprätthålla möjligheten till sittplatser.

Föredragande borgarrådets synpunkter

Stockholms stad är kritisk till förslagen gällande kollektivtrafikens neddragningar. Mindre kollektivtrafik gör vardagen mer komplicerad för många stockholmare. Det blir också svårare för staden och regionen att nå sina mål om minskad biltrafik och lägre klimatutsläpp.

Kollektivtrafiken tog en stor smäll under pandemin. Ändå lämnar regeringen nu kommuner och regioner i sticket. Kollektivtrafiken är en nödvändig samhällsservice och därför vore det rimligt att regeringen sköt till pengar i det här svåra ekonomiska läget. Tyvärr verkar regeringen styra Sverige raka vägen tillbaka till bilsamhället, istället för att stötta kollektivtrafiken och omställningen till mer hållbart resande.

Vi ser att antalet resenärer har minskat under pandemin och därefter. Problemet är att det resmönstret riskerar att låsas fast om det blir neddragningar inom kollektivtrafiken. Om regionen behöver prioritera resurserna är det extra viktigt att värna kollektivtrafiken som möjliggör överflytt från bil och linjer som skapar mobilitet mellan områden som annars riskerar att separeras alltför mycket.

Stockholm den 21 juni 2023

Lars Strömgren

Bilaga

Remiss – Trafikförändringar i SL-trafiken 2023/2024 (T24), dnr KS 2023/582-1

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation av borgarrådet Dennis Wedin (M) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Delvis godkänna föredragande borgarråds beslut
2. Att därutöver anföra

Region Stockholm har, under det blågröna styret i regionen, erbjudit bland världens bästa kollektivtrafik. Den har bundit samman Stockholm med kommunerna i hela regionen, möjliggjort för miljontals människor att få ihop vardagspusslet och inneburit att fler kunnat ställa bilen hemma till förmån för att åka kollektivt.

Fungerande och tillgänglig kollektivtrafik är avgörande för den gröna omställningen. Just därför är försämringarna av kollektivtrafiken som nu ska göras så betungande. Det försvårar människors vardag och innebär att fler kommer tvingas ta bilen när busslinjer tas bort och turtätheten minskar. Det riskerar framkomligheten i inte minst Stockholms innerstad samt att Stockholm får svårare att nå sina mål för bland annat koldioxidminskningar och förbättrad luftkvalitet. Vänsterstyret i Stockholms stads ambition om att minska biltrafiken motarbetas med andra ord helt från partikollegorna i regionen.

Kollektivtrafikens långsiktiga förutsättningar riskeras också när såhär drastiska och omfattande förändringar ska göras på kort sikt. Vi noterar särskilt det trafikkontoret skriver gällande förutsättningar för långsiktig planering: *”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.”* Möjligheterna för staden att utveckla och förbättra Stockholm får inte stå och falla med bristande prognoser från regionen. Rådande situation är långt ifrån värdig en region som fram till nyligen erbjöd bland världens bästa kollektivtrafik.

Särskilt uttalande av borgarrådet Jan Jönsson (L) enligt följande.

Under vår tid i den blågröna majoriteten såg vi till att Stockholm hade en kollektivtrafik av världsklass. Stockholmare kunde resa både klimat- och lättillgängligt i hela regionen. Det aktiva arbetet för den gröna omställningen prioriterades högt och därför ser vi liberaler med en stor oro hur avsteg från denna ambition görs i samband med föreslagna trafikförändringar i SL-trafiken.

Vi delar trafikkontorets förståelse för att effektiviseringar behöver göras för att möta det ökade kostnadsläget i samband med minskad resande och att omprioriteringar i kollektivtrafiken därmed kommer göras. Vi menar dock att det här förslaget med

flertalet indragna linjer och utglesade turer kommer slå hårt mot individer, särskilt i stadens södra delar. Att varje stockholmare ska ha möjlighet att kunna röra sig och ta sig runt i staden ska inte försvåras – och som vi ser nu så kommer många att behöva ta sig längre till närmsta hållplats.

Stockholm stads klimatmål är ambitiösa och något vi liberaler strävar efter att uppnå, behovet att kunna ställa om till ett klimatpositivt resande är nödvändigt för att uppnå dessa mål. Vilket kommer försvåras om kollektivtrafiken blir mer otillgänglig eller mindre attraktivt för våra invånare.

Vi vill att det ska bli enklare att välja kollektivt i Stockholm därför är det olyckligt att föreslagna indragningar och utglesningar slår särskilt hårt och risken för en överflyttning till bilism är stor.

De föreslagna ändringarna kommer slå extra hårt mot resenärer i Söderort, och de linjer vi är mest bekymrade över är:

Tunnelbanans röde linje föreslagna utglesning av turtäthet riskerar att bidra till att fler väljer bilen istället för att åka kollektivt, det är redan idag svårt med sittplatser som kommer påverka personer som har svårt att stå.

Linje 707 till 737 är viktiga linjer för de som ska besöka IKEA i Kungens kurva, vilket kommer tvinga fler att ta bilen när de ska göra mindre köp på varuhuset som inte skulle tas med bil om linjerna utglesas eller försvinner, stor risk för trängsel kommer också bli ett stort problem – samma gäller även den föreslagna indragningen av linje 740.

Utglesningen av turtäthet på linje 133, 142, 144 och 147 kommer medföra att fler som bor i Söderort kommer välja bilen för att sig till sina arbeten samt fritidsaktiviteter, vilket kommer påverka stadens mål om minskat bilanvändande negativt.

Kommunstyrelsen

Reservation av Annika Friberg, Jonas Nilsson och Johan Paccamonti (alla M) som är likalydande med Moderaternas reservation i borgarrådsberedningen.

Särskilt uttalande av Isabel Smedberg-Palmqvist (L) som är likalydande med Liberalernas särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Särskilt uttalande av Jonas Naddebo (C) enligt följande.

Centerpartiet anser att det är beklagligt med neddragningar i kollektivtrafiken, men som vid all effektivisering måste möjligheter måste tas tillvara. Framför allt måste bli kollektivtrafiken bli smartare och mer flexibel. Med digitala verktyg kan tillförlitligheten i kollektivtrafiken och enkelheten att planera resor förbättras vilket till viss del kan kompensera för lägre turtäthet.

I områden eller tidpunkter med lågt resenärsunderlaget kan anropsstyrd trafik och on demand-lösningar öka flexibiliteten. För att förbättra kommunikationen till resenärerna är det viktigt att använda GPS-teknik för att informera om realtidsinformation om bussarnas ankomst baserat på deras position, snarare än en statisk tidtabell. Detta skulle minska frustrationen som uppstår när tidtabellen inte stämmer överens med verkligheten.

Det är också beklagligt att trafikborgarrådet skyller på regeringen utan att reflektera över vad han själv kan göra inom sitt ansvarsområde för att förbättra det kollektiva resandet. Vi vill påpeka att mikromobilitet, såsom elsparkcyklar, också bör betraktas som en del av det totala trafikutbudet och ett viktigt komplement till kollektivtrafiken. Genom att främja delad mikromobilitet och samspela med traditionella transportmedel kan vi skapa bättre förutsättningar för bilfria resor. Det är viktigt att politiken stöder utbyggnaden av delad mikromobilitet för att göra kollektivtrafiken mer lättillgänglig.

Ett fungerande låncykelsystem hade kunnat fungera som alternativ genom att avhjälpa brister i kollektivtrafiken och mildrat effekterna av neddragningar. För att möta utmaningarna med neddragningar i kollektivtrafiken och stötta omställningen till mer hållbart resande hoppas vi att trafikborgarrådet ser över de möjligheter som faktiskt finns, bland annat för att säkerställa fler tillgängliga elsparkcyklar och parkeringsplatser för dessa, samt andra tjänster för mikromobilitet.

Ersättaryttrande av Nike Örbrink (KD) som är likalydande med Moderaternas reservation i borgarrådsberedningen.

Ärendet

Region Stockholm har remitterat *Trafikförändringar i SL-trafiken 2023/2024 (T24)* bland annat till Stockholms stad för yttrande.

Region Stockholm framför att kollektivtrafiken präglas av földeffekterna av pandemin genom fått minskade resandenivåer och förändrade resebeteenden. Detta påverkar det ekonomiska läget för kollektivtrafiken som enligt Regionen är historiskt tufft och framförallt orsakat av minskade biljettintäkter. Under hösten 2022 stabiliserade sig resandet i kollektivtrafiken på ca 80 procent av nivåerna innan pandemin.

Trafikförvaltningen arbetar med att både effektivisera trafikavtalen och se över trafiken för att bättre anpassa utbud och efterfrågan till resandeutvecklingen, utifrån de utmaningar som finns för att klara ekonomin för kollektivtrafiken.

Trafikförändringsremissen innehåller en bruttolista med förslag på trafikförändringar inför tidtabellsskifte i december 2023 (T24). Bruttolistan innehåller förslag som huvudsakligen omfattar nedskärningar i kollektivtrafiken avseende linjesträckningar, turtäthet och trafikeringstid med mera. Trafikförändringarna har tagits fram i samarbete med trafikutövarna utifrån resandestatistik och inspel från kommunerna (inom ramen för trafikförvaltningens kommundialog) med mera. Alla förslag som finns i remissen kommer inte att genomföras.

Förslagen är uppdelade per trafikslag och omfattar huvudsakligen neddragning av trafik i form av minskad turtäthet i mellan- och lågtrafik för tunnelbanan och vissa pendeltågslinjer samt enstaka lokalbanor. För bussarna handlar det huvudsakligen om indragning av olika linjer. För pendeltågstrafiken övervägs en anpassning av de tider då utbudet överstiger efterfrågan. Det finns också en redogörelse för planerade trafikstörande arbeten för den spårbundna trafiken. I remissen finns även trafikförvaltningens inriktning för pendel- och regionalstågstrafiken för tidtabell 2025 och framåt.

Remissammanställningen

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd, kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor och kommunstyrelsens pensionärsråd. Exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden har inte inkommit med svar. Kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor har valt att avstå från att svara på remissen.

Tidigare år har motsvarande remiss skickats till alla stadsdelsnämnder, men då remisstiden var kortare än normalt har facknämnderna fått remissen, samt Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd på grund av lokalkännenheten kring förändringsförslagen vid Östberga. Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning har svarat med ett kontorsyttrande på grund av kort remisstid. Utöver det har företrädare

för samtliga partier i Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd inkommit med ett yttrande via e-post..

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 1 juni 2023 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret har en förståelse för att en effektivisering av kollektivtrafiken behövs när resandet sjunkit. Stadsledningskontoret anser dock att trafikförvaltningen behöver beskriva konsekvenserna av förslagen med minskad trafik och nedlagda busslinjer.

Stadsledningskontoret konstaterar att trafikförvaltningen ofta ställer höga krav på att utrymme säkerställs i staden för en kraftigt utökad busstrafik till exempel för nya bussterminaler. De förändringar som nu föreslås i trafikförändringsremissen väcker frågetecken kring busstrafikens långsiktiga utveckling och utrymmesbehov. Stadsledningskontoret anser därför att det är av yttersta vikt att trafikförvaltningen baserar sina långsiktiga prognoser på realistiska ekonomiska bedömningar.

Stadsledningskontoret anser att det överlag är viktigt att förändringar i kollektivtrafiken analyseras utifrån perspektiven miljö- och klimatnytta, jämställdhet, tillgänglighet, äldre, funktionshinder och trygghet.

Av kommunfullmäktiges budget 2023 framgår att transporter är den största källan till klimatutsläpp i Stockholm och utsläppen från trafiken ökar. Fler ska kunna välja kollektivtrafik, cykel och gång. Bostäder, service, arbetsplatser och fritidsaktiviteter ska vara lätta att nå med kollektivtrafik.

Stockholms stad har skarpa klimatmål som innebär 30 procent minskad biltrafik och både en klimatpositiv stad och en utsläppsfri innerstad år 2030. Kollektivtrafiken är en viktig förutsättning för stadens framtida utveckling. Stadsledningskontoret konstaterar att de neddragningar i kollektivtrafiken som föreslås i trafikförändringsremissen försämrar både kollektivtrafikens konkurrenskraft och kapacitet vilket riskerar att motverka klimatmålen.

Stadsledningskontoret har en förståelse för att en effektivisering av kollektivtrafiken behövs när resandet sjunkit. Stadsledningskontoret anser dock att trafikförvaltningen behöver beskriva konsekvenserna av förslagen. Det bör finnas en hänvisning till dagens turutbud för att bedöma storleken på förändringen, beskrivning av hur resandet har ändrats över tid och konsekvenser för resmönster och resandevolymer. I trafikförändringsremissen saknas även geografiska fördjupningar som redovisar fördelningen av åtgärder inom regionen och konsekvenser för olika områden. Vidare saknas också analyser av omfördelning mellan olika trafikslag. I de förslag där busstrafiken föreslås att tas bort 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.

Behovet av att öka fritidsresande med kollektivtrafik är en viktig del i regionens aktuella förslag till *Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2035* (KS 2023/405). Idag är andelen biltrafik bland fritidsresor hög och kollektivtrafiken behöver bli mer attraktiv för att kunna konkurrera om resorna. Stadsledningskontoret anser att de föreslagna neddragningarna av turutbudet i mellan- och lågtrafik försämrar tillgången till kollektivtrafik för fritidsresor och går emot den önskade utvecklingen.

Stadsledningskontoret konstaterar att trafikförvaltningen ofta ställer höga krav på att utrymme säkerställs i olika områden för en kraftigt utökad busstrafik. Stadsledningskontoret förstår att kortsiktig flexibilitet behöver finnas för förändringar i trafikutbudet, men den typen av förändringar som nu föreslås i trafikförändringsremissen väcker frågetecken kring busstrafikens långsiktiga utveckling och kollektivtrafikens faktiska utrymmesbehov på olika platser i staden.

Stadsledningskontoret upplever också att trafikförvaltningens prognoser och kravställning inom olika projekt till exempel för nya bussterminaler baseras på en målstyrd framtidsbild, som inte är förenlig med trafikförändringsremissen. Stadsledningskontoret anser därför att det är av yttersta vikt att trafikförvaltningen baserar sina långsiktiga prognoser och strategier på realistiska bedömningar som är baserade på de ekonomiska förutsättningar som finns för kollektivtrafiken inom regionen.

Stadsledningskontoret vill föra fram att en väl fungerande kollektivtrafik är en förutsättning för utveckling av stadens olika stadsdelar och områden med många nya bostäder som ska byggas. Stadsledningskontoret anser därför att trafikförvaltningen och staden tillsammans, ur ett strategiskt perspektiv, bör diskutera vilka stråk och noder som är viktigast för busstrafiken. Det finns ett stort antal bytespunkter och bussterminaler i regionen som behöver byggas ut och byggas om vilket är Region Stockholm ansvar.

Stadsledningskontoret noterar att det genomgående finns förslag på att lägga ner den busstrafik som går parallellt med spårtrafik. En risk med att lägga ned parallellgående busslinjer är dock att restiderna i dessa relationer ökar och att resenärer som inte längre har direkt tillgång till sina målpunkter lockas att välja bilen framför kollektivtrafiken. Det är mycket viktigt att Region Stockholm tar ett samlat helhetsgrepp om alla neddragningar som föreslås.

Stadsledningskontoret vill lyfta fram att den föreslagna minskningen av tunnelbanans turtäthet medför risk för överbelastning och ökad trängsel. Innan förändringarna genomförs bör det säkerställas att kapaciteten i tunnelbanan är tillräcklig för att omhänderta både den ordinarie efterfrågan och tillkommande resenärer från de parallellgående busslinjer som föreslås att läggas ned.

Sammanfattningsvis anser stadsledningskontoret att det överlag är viktigt att förändringar i kollektivtrafiken analyseras utifrån perspektiven miljö- och klimatnytta, jämställdhet, tillgänglighet, äldre, funktionshinder och trygghet.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 8 juni 2023 följande.

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

Reservation av Dennis Wedin m.fl. (M), se Reservationer m.m.

Särskilt uttalande av Sara Svanström (L), se Reservationer m.m.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 16 maj 2023 har i huvudsak följande lydelse.

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.

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 dag¹. 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 försämrad tillgänglighet till det regionala transportsystemet.

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.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning

Yttrande av Hassan Jama m.fl. (V) Kristina Öberg m.fl. (S), Peter Dannqvist (MP), Gustav Johansson m.fl. (M), Peter Backlund (L), Christina Peterson (C), Emelie Wassermann (SD), se Reservationer m.m.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltnings yttrande daterat den 24 maj 2023 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen noterar att turtätheten justeras ner för flera trafikslag som försörjer stadsdelsområdet med kollektivtrafik, framförallt under kvällen och vad de kallar för mellantrafik. Detta bedömer förvaltningen kan stå emot ambitionen om att erbjuda ett stabilt och pålitligt system som kan locka fler att resa kollektivt.

I Sveriges kommuner och regioners Handbok för attraktiv kollektivtrafik från 2022 (Handbok för attraktiv kollektivtrafik (skr.se)), anger de att en turtäthet på minst tio minuter per avgång innebär att resande inte behöver komma ihåg tidtabeller (se bild 1 nedan). Eftersom flera av förslagen innebär att turtätheten blir glesare än var tionde minut anser förvaltningen att det finns en risk att berörda alternativ blir mindre attraktiva för resenärer.

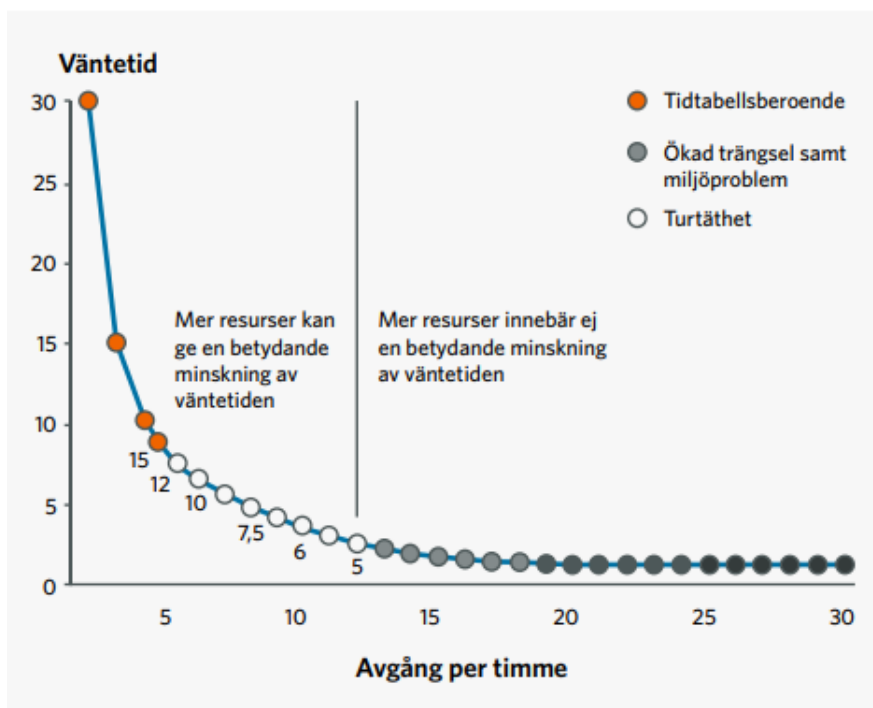


Bild 1. Förhållandet mellan turtäthet och genomsnittlig väntetid vid hållplats, samt nätverkseffekt.
Källa: SKR 2022.

Rörande busslinje 172, anser förvaltningen att effekten av att dra ner på turtätheten under rusningstrafik behöver analyseras ordentligt innan beslut fattas. Eftersom det är en viktig tvärförbindelse som knyter ihop de gröna tunnelbanegrenarna, anser förvaltningen att det finns potentiella risker med att dra ner på turtätheten och efterfrågar resestatistik som visar på att det är en rimlig åtgärd.

Rörande förslagen som rör busstrafik till och från Östbergahöjden ställer sig förvaltningen skeptisk till förslaget om att helt ta bort möjligheten att resa direkt mellan Östbergahöjden och Gullmarsplan, även om det är positivt att turtätheten mellan Östbergahöjden och Liljeholmen skulle öka.

Östberga är del av Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsområde, och förvaltningshuset är beläget i närheten av Gullmarsplan. Samtidigt finns bland annat Östberga kulturhus på Östbergahöjden, som är en målpunkt för både anställda på förvaltningen och invånare i stadsdelsområdet. Om linje 168 dras in bedömer förvaltningen att det finns en risk att det får negativ påverkan på de boendes tillgång till den service som förvaltningen erbjuder, samtidigt som det försvårar för invånare i Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsområde och anställda på förvaltningen att ta sig till Östbergahöjden och de målpunkter som finns där.

Förvaltningen anser att det är positivt att Östberga kommer få en station i samband med tunnelbanans utbyggnad, men anser att det finns behov att förbättra bussförbindelserna till och från Östberga i väntan på att tunnelbanan är färdig. Förvaltningen bedömer att dagens relativt låga turtäthet för busstrafik genom

Östbergahöjden bidrar till att området isoleras från sin omgivning, trots att området ligger relativt nära kollektivtrafiksknuten. Detta är något som också har framkommit i dialogen med boende vid olika tillfällen.

Det pågår flera detaljplaneprocesser på Östbergahöjden, och nya byggnader kommer färdigställas innan den nya tunnelbanelinjen är färdig och kan försörja området. Förvaltningen bedömer därför att busstrafiken till och från området behöver utvecklas för att säkerställa att nyinflyttade enkelt kan resa kollektivt, för att främja hållbara resmönster i staden och motverka hög andel bilägande kopplat till de nya bostäderna.

I remissen framgår det inte hur turtätheten mellan Östbergahöjden och Liljeholmen skulle utvecklas, och förvaltningen skulle vilja ta del av mer detaljerad information om det.

Kommunstyrelsens pensionärsråd

Kommunstyrelsens pensionärsråds yttrande daterat den 16 maj 2023 har i huvudsak följande lydelse.

En äldrevänlig stad är en inkluderande och tillgänglig stad med en miljö som främjar ett aktivt liv - hela livet.”

Kollektivtrafiken är viktig för att seniora personer ska kunna leva ett aktivt och självständigt liv -hela livet.

När ekonomiska ramar kräver förändringar måste man tänka på ovanstående. Det innebär att det är viktigt att det finns hållplatser i närheten av servicehus, seniorbostäder, vård-och omsorgsboenden och områden med många äldre.

Det är också viktigt att man kan ta sig till ställen som är viktiga för äldre, t.ex.aktivitetscenter, sjukhus, vårdcentraler, kyrkogårdar, men det är också viktigt att kunna ta sig ut till naturnära områden för promenader och till kulturella aktiviteter.

Däremot kan man tänka sig att ändra turtätheter, om man ändå kan upprätthålla möjligheter för sittplatser. Kanske kan man göra mer reklam för SL reseplanerare.

För många äldre som avyttrat bil och sommarställe är det uppskattat med båttrafiken till skärgården. Bra att många båtlinjer föreslås bli permanenta.

Ett aktivt liv innebär också besök i omgivande kommuner som Södertälje, Nynäshamn, Norrtälje, Uppsala med flera. Förslaget att samordna biljettsystem med Mälartåg är utmärkt.

Önskemål att förenkla köp av biljett till pendeltåg (över regiongräns) från Uppsala till Stockholm. För Stockholm till Uppsala är det inga problem.

Reservationer m.m.

Trafiknämnden

Reservation av Dennis Wedin m.fl. (M)

1. Delvis godkänna kontorets tjänsteutlåtande
2. Att därutöver anföra

Region Stockholm har, under det blågröna styret i regionen, erbjudit bland världens bästa kollektivtrafik. Den är bundit samman Stockholm med kommunerna i hela regionen, möjliggjort för miljontals människor att få ihop vardagspusslet och inneburit att fler kunnat ställa bilen hemma till förmån för att åka kollektivt. Fungerande och tillgänglig kollektivtrafik är avgörande för den gröna omställningen.

Just därför är försämringarna av kollektivtrafiken som nu ska göras så betungande. Det försvårar människors vardag och innebär att fler kommer tvingas ta bilen när busslinjer tas bort och turtätheten minskar. Det riskerar framkomligheten i inte minst Stockholms innerstad samt att Stockholm får svårare att nå sina mål för bland annat koldioxidminskningar och förbättrad luftkvalitet. Vänsterstyret i Stockholms stads ambition om att minska biltrafiken motarbetas med andra ord helt från partikollegorna i regionen.

Kollektivtrafikens långsiktiga förutsättningar riskeras också när såhär drastiska och omfattande förändringar ska göras på kort sikt. Vi noterar särskilt det trafikkontoret skriver gällande förutsättningar för långsiktig planering: *"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."* Möjligheterna för staden att utveckla och förbättra Stockholm får inte stå och falla med bristande prognoser från regionen. Rådande situation är långt ifrån värdig en region som fram till nyligen erbjöd bland världens bästa kollektivtrafik.

Särskilt uttalande av Sara Svanström (L)

Under vår tid i den blågröna majoriteten såg vi till att Stockholm hade en kollektivtrafik av världsklass. Stockholmarna kunde resa både klimat- och lättillgängligt i hela regionen. Det aktiva arbetet för den gröna omställningen prioriterades högt och därför ser vi liberaler med en stor oro hur avsteg från denna ambition görs i samband med föreslagna trafikförändringar i SL-trafiken.

Vi delar trafikkontorets förståelse för att effektiviseringar behöver göras för att möta det ökade kostnadsläget i samband med minskad resande och att omprioriteringar i kollektivtrafiken därmed kommer göras. Vi menar dock att det här förslaget med flertalet indragna linjer och utglesade turer kommer slå hårt mot individer, särskilt i stadens södra delar. Att varje stockholmare ska ha möjlighet att kunna röra sig och ta

sig runt i staden ska inte försvåras – och som vi ser nu så kommer många att behöva ta sig längre till närmsta hållplats.

Stockholm stads klimatmål är ambitiösa och något vi liberaler strävar efter att uppnå, behovet att kunna ställa om till ett klimatpositivt resande är nödvändigt för att uppnå dessa mål. Vilket kommer försvåras om kollektivtrafiken blir mer otillgänglig eller mindre attraktivt för våra invånare.

Vi vill att det ska bli enklare att välja kollektivt i Stockholm därför är det olyckligt att föreslagna indragningar och utglesningar slår särskilt hårt och risken för en överflyttning till bilism är stor.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd

Yttrande av Hassan Jama m fl (V), Kristina Öberg m fl (S), Peter Dannqvist (MP), Gustav Johansson m fl (M), Peter Backlund (L), Christina Peterson (C), Emelie Wassermann (SD)

Vi välkomnar förvaltningens svar på remissen om trafikförändringar i SL-trafiken. Därutöver vill vi framföra vikten av att inte minska turtätheten på busslinje 161 som i remissen föreslås. Denna busslinje binder en ihop en betydande del av närförorterna i söderort och går igenom stora delar av vår stadsdel. Linjen har betydelse för att man ska kunna röra sig mellan mindre stadsdelscentrum. En försämring av turtätheten innebär risk för att handel och service får sämre förutsättningar.

Buss 144 (Fruängen eller Älvsjö till Gullmarsplan) som passerar Gamla Östberga, hållplats Tussmötevägen, föreslås delvis få försämrade turtätheter vilket kommer att leda till ökad trängsel och det leda till att kollektivtrafiken väljs bort till förmån för bilen.

Redan idag är trängseln på linje 144 stor i rusningstid. Vid störningar i pendeltågstrafiken fylls denna buss redan i Älvsjö. Det har hänt att buss efter buss passerar Tussmötevägens hållplats utan att stanna då bussarna varit överfulla. Vid förändringar i turtätheten riskerar detta att bli ett återkommande problem.