

Remiss inför trafikförändringar i SL- och WÅAB- trafiken 2025/2026 (T26)

Pensionärsrådet vid Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd har följande synpunkter på rubricerade remiss.

Pensionärsrådet konstaterar inledningsvis att det som vanligt lagts ned ett omfattande och ambitiöst arbete på revideringen av trafikplaneringen inför tidtabellsskiftet i december 2025 (T26). Vi noterar emellertid att nästan inget av materialet i remissen rör de södra delarna av Stockholm, med ett par undantag rörande Haninge och Botkyrka. Uppskattningsvis närmare 99 procent av förändringarna gäller andra områden i Stockholm än den södra delen.

Vi i rådet har funderat på om det ska tolkas som positivt eller negativt att området inte finns med i planeringen de närmaste ett och ett halvt åren. Eftersom vi vet att lokaltrafiken långt ifrån fungerar bra i södra Stockholm, och att vi tidigare i motsvarande remisser pekat på kännbara försämringar som genomförts, t ex när det gäller turtätheten vid lågtrafiktid väljer vi att se det som negativt att området söder om centrala Stockholm inte berörs. Inte heller berörs i denna planeringsomgång eventuella principiella frågor som t ex inte kunde genomföras i föregående planeringsvarv.

I remissen beskrivs den omfattande planeringsprocessen som genomförs inför trafikförändringar. Det utmärkande för processen är att den till stora delar handlar om ett utförarperspektiv med alla "myndigheter" och företag som är inblandade, men där kundperspektivet läggs till först på slutet, t ex genom att pensionärsråd och funktionshindersråd m fl som ett slags företrädare för konsumenterna/kunderna/kollektivåkarna får möjlighet att yttra sig. Enligt vår uppfattning vore det bättre att börja med kunden, lyssna av vad kunden har att säga, och därefter ta upp diskussionen mellan regionen, dess olika utförarbolag och berörda kommuner/kommundelar. Då börjar man i rätt ände.

Vi kan förstå att man inom regionen kan anse att detta är att hårdra hur processen bör gå till, eftersom det hela tiden är närmast en rullande planering som pågår för jämnare och att kundernas synpunkter kommer in på samma sätt år efter år. Vi skulle kunna acceptera detta synsätt om det bara inte vore så att för varje planeringsomgång där våra synpunkter framförts så "glömmer" förvaltningen bort dessa och så får man börja om på nytt.

Vi vill avsluta våra synpunkter genom att ge några exempel på vad vi tagit upp tidigare och som vi inte fått reaktioner på.

Vi vill peka särskilt på Närtrafiken. Det går, enligt vår åsikt, inte att bedöma servicegraden i regionens lokaltrafik om man inte samtidigt planerar för regionens Närtrafik. Det borde vara självklart att någon form av samplanering görs. Detta har blivit än viktigare sedan ett antal busslinjer för några år sedan fick halvtimmestrafik istället för tjugominuterstrafik under lågtrafiktid. Denna serviceförsämring har drabbat många äldre människor, ofta med funktionsnedsättning och t ex behov av rollator, som i princip bara vågar sig ut under lågtrafiktid. Bekymret blir extra stort om berörd buss dessutom ställs in, vilket inte alls är ovanligt.

Ett särskilt problem med de ofta långa busslinjerna i söderort, som drivs med i huvudsak stora ledbussar, har varit att linjerna inom stadsdelen gått omväxlande genom storhusbebyggelse och villabebyggelse. I villaområdena är gatunätet normalt inte anpassat för lokaltrafik med ledbussar, något som periodvis, ofta på vintern, lett till trafikproblem. Ambitionen har ju varit att höja turtätheten i högtrafiktid, vilket är ett vällovligt syfte, men många gånger vet vi att bussarna kommer alltför nära varandra, ja de "kör in" i varandra. Det gör att det ändå blir långa väntetider efter vissa bussar. Det ser inte bra ut om det på morgonen kommer tre bussar i rad och bara en av dem fylls med människor, och att man sedan i praktiken får vänta en halvtimme på nästa buss. Kalibreringen av tidtabellerna måste enligt vår uppfattning göras på ett bättre sätt, med bättre hänsynstagande till vilka gator man åker på, tidpunkten på dagen med olika typer av trafik, vilken typ och kapacitet bussen har.

Som det är idag är det sannolikt stort slöseri med för många bussar i högtrafiktid och alldeles för få i lågtrafiktid.

Avslutningsvis vill vi säga att materialet som redovisas för den övriga trafiken, utom busstrafiken, känns svårt att ha synpunkter på. Så t ex berörs pendeltågen mycket kortfattat. Det förefaller som om planeringen handlar om att skriva avtal med leverantörer, snarare än att lyssna på vad kunderna vill ha. Vi anser att man måste tänka på detta i de fortsatta upphandlingarna som måste utgå från behoven på ett tydligt sätt. Ett exempel på vad som borde utvärderas inför ev upphandlingar är de tidigare redovisade ambitionerna att ha pendeltåg som inte stannar på vissa stationer.