



Anmälan om svar på remiss av Inför trafikförändringar i Stockholms innerstad och Lidingö

Remiss från Region Stockholm

Förslag till beslut

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.
Anmälan om svar på remiss godkänns.

Föredragande borgarrådet Lars Strömgren

Sammanfattning av ärendet

Region Stockholm har remitterat *Trafikförändringar i Stockholms innerstad och Lidingö* till bland annat Stockholms stad för yttrande. På grund av kort remisstid har staden svarat med stadsledningskontorets tjänsteutlåtande och trafikkontorets tjänsteutlåtande.

Resandet i innerstaden och Lidingö har minskat med cirka 30 procent jämfört med SL-trafiken i stort som minskat med 20 procent jämfört med år 2019. Region Stockholms trafikförvaltning menar att delförklaringar till det är de förändrade resmönster som uppkom under pandemin, med större andel distansarbete samt överflyttning till andra trafikslag som exempelvis gång och cykel.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret och trafiknämnden. På grund av kort remisstid har trafikkontoret svarat med ett kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret ser att de neddragningar som föreslås försämrar kollektivtrafikens konkurrenskraft och kapacitet vilket riskerar att motverka klimatmålen. Kontoret anser att de återkommande nedskärningarna i kollektivtrafiken urholkar kollektivtrafikens pålitlighet och motverkar därmed målen om ökat kollektivtrafikresande samt att förslaget går emot trafikförvaltningens egna riktlinjer och prognoser.

Trafikkontoret har synpunkter gällande remissförfarandet samt lyfter behovet av långsiktig planering från regionen. Trafikkontoret ser påverkan på målet om ökar kollektivtrafikresande och om att flytta resande från bil till kollektivtrafik. Kontoret förutsätter att inga kapacitetshöjande åtgärder behöver göras vid eventuella

förändringar av linjedragningar. Gällande de specifika förslagen ser kontoret att försäkrad turtäthet får negativa effekter för resenärer, framför allt under lågtrafik och för stombussarna. Effekterna på Norra Djurgårdsstaden blir också stora, vilket försvårar upprätthållandet av stadsdelens miljöprofil. I övrigt leder förkortningar av linjer till försämrad tillgänglighet för resenärer och att trafikförvaltningen inte når upp till sina riktlinjer.

Föredragande borgarrådets synpunkter

Från stadens sida är vi oroliga över att det blir mindre attraktivt att resa kollektivt när avgångarna blir glesare och färre områden trafikeras. Vi är särskilt bekymrade över förslaget att minska turtätheten för stombussarna. Tanken med blåbussarna är att de ska vara ett reellt alternativ till spårbunden trafik. Det fungerar bara om bussarna går tillräckligt ofta.

Ett annat problematiskt förslag är försämringen av busstrafiken mot Norra Djurgårdsstaden. Det är en stadsdel med miljöprofil som ligger nära innerstaden. Där behöver det vara enkelt att välja bort bilen.

Staden bestämmer över en stor del av de gator som regionens bussar kör på. Det gör att vi har en löpande dialog om kollektivtrafiken i Stockholm. Min förhoppning är att regionen är angelägen om att lyssna på stadens synpunkter.

Från stadens sida gör vi just nu vad vi kan för att öka framkomligheten för busstrafiken. Det handlar bland annat om att bygga nya busskörfält och justera trafiksignaler, så att färre resenärer behöver vänta vid rödlys. Det gör det lättare att hålla tidtabellen. Med det sagt är det fortfarande regionens ansvar att se till att det finns en bra kollektivtrafik i Stockholm.

Stockholm den 10 januari 2024

Lars Strömgren

Bilaga

Remiss - Inför trafikförändringar Stockholms innerstad och Lidingö, KS
2023/1343-1

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation av borgarråden Christofer Fjellner och Dennis Wedin (båda M) och borgarrådet Jan Jönsson (L) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Att delvis godkänna anmälan om svar på remiss

2. Att därutöver anföra

Tillgänglig, pålitlig och trygg kollektivtrafik är avgörande för att Stockholm ska fungera. Dels för att få stockholmarnas livspussel att gå ihop och för att fler ska kunna jobba, plugga och bo i Stockholm. Dels för att en attraktiv kollektivtrafik är avgörande för att Stockholm ska nå sina klimatmål.

I innerstan har kollektivtrafiken och särskilt bussen spelat en avgörande roll för att fler ska kunna välja bort, eller till vardags inte använda, bilen. Exempelvis i Norra Djurgårdsstaden motiverade den välutbyggda busstrafiken det låga p-talet och avsaknaden av boendeparkering att hundratals barnfamiljer ändå kunnat garanteras god tillgång till resten av Stockholm.

Samtidigt som Stockholms stad gör åtgärder för att underlätta för kollektivtrafiken och för en politik med målet att få färre att köra bil, planerar Region Stockholm minska busstrafiken i Stockholms innerstad med 20 procent. Detta trots att man redan genomfört neddragningar i busstrafiken i ytterstaden och resten av länet samt dragit ner på turtätheten i både pendeltågs- och tunnelbanetraffiken.

Precis som både stadsledningskontoret och trafikkontoret tydligt beskriver urholkar de återkommande nedskärningarna i kollektivtrafiken dess pålitlighet. Det försämrar framkomligheten och innebär att målet om ökat kollektivtrafikresande blir allt mer svåruppnåeligt. Vi förväntar oss att Stockholms stad gör allt i sin makt för att förhindra regionens föreslagna neddragningar av kollektivtrafiken.

Från och med nästa sommar föreslås linjerna 50, 53, 54, 55, 56, 57, 61, 65, 66, 67, 69, 74, 76 och 77 få färre avgångar och/ eller förändrade linjer. På samtliga stombusslinjer – 1, 2, 3, 4 och 6 dras minst var femte buss in, särskilt i rusningstrafiken. Busslinjerna 72 och 75 tas helt bort vilket inte minst påverkar boenden i Norra Djurgårdsstaden och Gärdet negativt. Vi har förståelse för att ändrade resmönster kan innebära förändringar i linjedragning, men det senaste förslaget går för långt. Det liggande förslaget motsätter vi oss å det starkaste.

Resultatet kommer inte bara bli trängre bussar i rusningstrafik och att fler kommer behöva vänta längre innan bussen kommer. Det innebär också att tillgängligheten till ens stad påverkas starkt negativt för många stockholmare. Inte minst för barnfamiljer och äldre vilka får sin busslinje omdragen eller borttagen. Fler unga kvinnor kommer få vandra en längre väg från bussen hem om kvällarna och tusentals stockholmare får en längre resa till jobbet. Busstrafikanterna i innerstan som hänvisas till tunnelbanan kommer belasta tunnelbanenätet för de ytterstadsbor som använder tunnelbanan för morgonpendling.

Vi är också oroade över att se hur regionen skapar en negativ spiral vad gäller kollektivtrafiken. Med hänvisning till bristande passagerarunderlag gör man massiva neddragningar av kollektivtrafiken. Inte minst i rusningstrafiken. Detta gör i sin tur

att färre litar på och väljer kollektivtrafiken, vilket leder till ännu sämre passagerarunderlag som borgar för ännu mer besparingar och neddragningar.

Det måste bli lättare att ta sig fram i Stockholm. För att nå dit har Stockholms stad ett stort och viktigt ansvar varpå stora satsningarna nu görs för att öka framkomligheten i Stockholm. Men oavsett vad staden själv gör är Region Stockholms ansvar för kollektivtrafiken avgörande för att invånarna både i Stockholm och kranskommunerna ska kunna röra sig i vår stad.

Avslutningsvis ställer vi oss kritiska till majoritetens långsamma hantering av ärendet. I stället för att behandla ärendet i tid och i kommunstyrelsen har majoriteten nöjt sig med ett kontorsyttrande. Man har aktivt motarbetat kommunstyrelsens möjligheter att uttala sig i en för stockholmarna mycket viktig fråga genom att rösta ner det ledamotsinitiativ om att besvara remissen som våra partier lade fram innan remisstiden gått ut.

Kommunstyrelsen

Särskilt uttalande av Christofer Fjellner, Annika Friberg och Johan Paccamonti (alla M), Jan Jönsson (L) och Kristin Jacobsson (C) som är likalydande med Moderaternas och Liberalernas gemensamma särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Ersättaryttrande av Nike Örbrink (KD) som är likalydande med Moderaternas och Liberalernas gemensamma särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

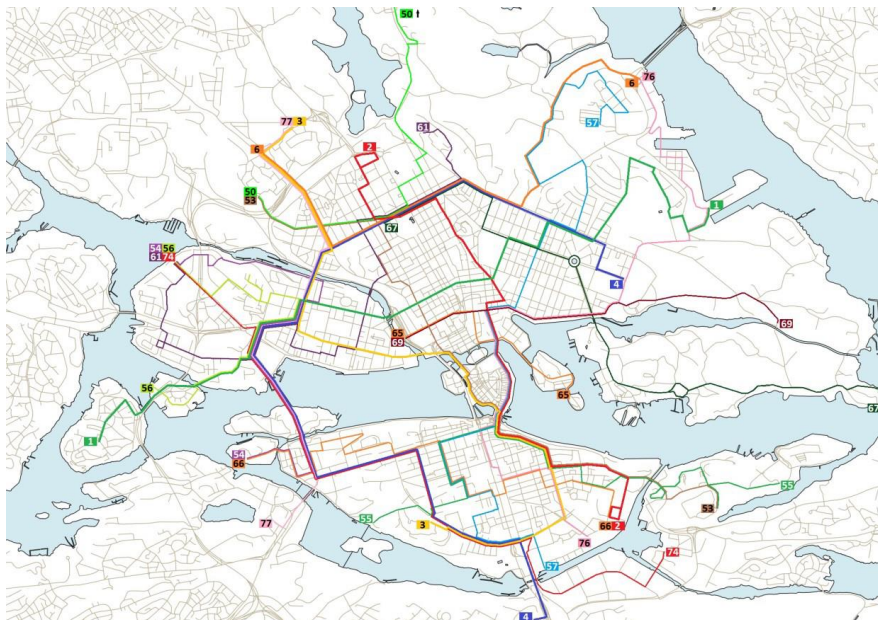
Ärendet

Region Stockholms trafikförvaltning har i remissen föreslagit trafikförändringar inför tidtabellskiftet i juni 2024. Orsaken till denna remiss är ett omfattande minskat resande tillsammans med ändrade resebeteenden i innerstaden. De anpassningar som föreslås har hanterats i särskild ordning inom Trafikförvaltningen, Region Stockholm, genom en översyn utanför ordinarie trafikförändringsprocess.

En översyn har initierats av trafikförvaltningen i syfte att genom särskild hantering möjliggöra en anpassning av trafikutbudet i samarbete med trafikutövaren i området. Detta med anledning av att busstrafikavtalet som reglerar innerstaden och Lidingö är ett så kallat incitamentsavtal. Incitamentsavtal för busstrafiken innebär att trafikutövaren styr över utbudsförändringar inom ramen för en i avtal fastställd grundtrafik och med hänsyn till avtalsbestämda gränser för trängsel.

Förslagen i remissen innebär förändringar i linjesträckning, minskad turtäthet samt att två linjer föreslås läggas ned. Samtliga busslinjer i remissen får en minskad turtäthet. Stombusstrafiken får oförändrad linjesträckning. Flera linjer får ändrad sträckning som innebär att en del av linjerna läggs ned. De två busslinjer som föreslås att läggas ned helt är linje 72 *Karolinska sjukhuset – Frihamnen* och linje 75 *Ropsten – Cityterminalen*.

De föreslagna trafikförändringarna kan genomföras i samband med tidtabellsskiftet till sommartidtabell, vilket sker den 21 juni 2024.



Karta över föreslaget nytt linjenät innerstaden

Remissammanställningen

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret och trafiknämnden. På grund av kort remisstid har trafikkontoret svarat med ett kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 18 december 2023 har i huvudsak följande lydelse.

I kommunfullmäktiges budget för 2024 anges att 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 remissen försämrar både kollektivtrafikens konkurrenskraft och kapacitet vilket riskerar att motverka klimatmålen.

Stadsledningskontoret vill understryka att nedläggningar av busslinjer och ett minskat trafikutbud i innerstaden kommer att minska kollektivtrafikens attraktionskraft och tillgänglighet. Centralt för kollektivtrafikens attraktivitet är att den upplevs tydlig, pålitlig och förutsägbar. Nedskärningarna i busstrafiken riskerar därför att leda till att resandet minskar ytterligare och det kan i sin tur föranleda behov av ytterligare nedskärningar. Stadsledningskontoret anser att de återkommande nedskärningarna i kollektivtrafiken urholkar kollektivtrafikens pålitlighet och motverkar därmed målen om ökat kollektivtrafikresande.

Stadsledningskontoret noterar att de aktuella förslagen till neddragningar i trafikutbudet inte uppfyller trafikförvaltningens egna riktlinjer (RiPlan).

Stadsledningskontoret har förståelse för regionens ekonomiska situation efter att resemönster ändrats efter pandemin samt att en effektivisering av kollektivtrafiken behövs när resandet sjunkit. Men stadsledningskontoret förutsätter samtidigt att Region Stockholm gör sitt yttersta för att undvika att förslaget i dess nuvarande form behöver genomföras. Staden fortsätter sitt arbete med att öka framkomligheten för busstrafiken genom att bland annat bygga nya kollektivtrafikkörfält och justera trafiksignaler.

Stadsledningskontoret noterar också att föreslagna nedskärning i kollektivtrafiken väcker frågetecken kring busstrafikens långsiktiga utveckling och utrymmesbehov i gaturummet. Stadsledningskontoret vill därför framföra att trafikförvaltningens prognoser och kravställning i stadsutvecklingsprojekten inte är förenligt med den utveckling som signaleras i den aktuella remissen.

Stadsledningskontoret vill även understryka att remissperioden varit för kort för en fullständig politiskt remisshantering inom staden. I en fråga som berör så många stockholmare är det anmärkningsvärt med så kort remisstid. Staden har bett om förlängd svarstid, men Region Stockholm har bedömt att det inte är möjligt.

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

Avslutningsvis är stadsledningskontoret oroligt över att det blir mindre attraktivt att åka kollektivt när avgångarna blir glesare och färre områden trafikeras.

Trafikkontoret

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 14 december 2023 har i huvudsak följande lydelse.

Synpunkter på remissförfarandet

Trafiknämnden svarade i juni 2023 på den ordinarie trafikförändringsremissen avseende förändringar i SL-trafiken 2023/2024, nu aviseras ytterligare neddragningar av busstrafiken. Trafikkontoret anser att en minskning av utbudet av kollektivtrafik i city är negativt för det hållbara resandet och tillgängligheten i staden. Separata remissförfaranden för olika områden i staden gör det svårt att förstå vilka de samlade effekterna på kollektivtrafikutbudet blir. Trafikkontoret förordar en samlad remisshantering för trafikförändringar i hela stadens geografi för att kunna bedöma hur kollektivtrafiken som helhet påverkas. Om villkoren för trafikavtalen försvårar en samlad hantering anser trafikkontoret att detta bör åtgärdas i kommande avtalsupphandlingar.

Påverkan på mål om ökat kollektivtrafikresande

Både Region Stockholm 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 konkretiseras i en ny klimathandlingsplan för perioden 2024-2030.

För att kunna åstadkomma en sådan överflyttning krävs en attraktiv kollektivtrafik som kan vara ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen även för fritidsresor. Centralt för kollektivtrafikens attraktivitet är att den upplevs tydlig, pålitlig och förutsägbar. Återkommande nedskärningar och förändringar av busstrafikens linjesträckningar riskerar tvärtom att göra det otydligt för resenärerna och kullkasta tidigare etablerade resvanor. Med minskat trafikutbud följer försämrad attraktivitet, vilket riskerar att leda till minskat resande som föranleder behov av ytterligare nedskärningar. För att förhindra en sådan utveckling behövs ett tillräckligt attraktivt grundutbud, som gör att jag som resenärer kan lita på att bussen finns, går i tid och tar mig dit jag vill. De återkommande nedskärningarna riskerar tvärtom att urholka kollektivtrafikens pålitlighet och därigenom motverka målen om ökat kollektivtrafikresande.

Trafikförvaltningens förslag innebär att flera linjer antingen förkortas eller helt läggs ned, vilket försämrar tillgängligheten med kollektivtrafik och möjligheten till bytesfria resor. Trafikkontoret anser neddragningarna inte bör göras och är negativa för resandet med kollektivtrafiken. Om trafikförvaltningen ändå väljer att minska

trafiken anser trafikkontoret att trafikförvaltningen bör prioritera ett långsiktigt pålitligt linjenät och inte överraska resenärerna med nya rutter för busstrafiken. Kontoret förutsätter vidare att de föreslagna anpassningarna av turtäthet tar stöd i gedigna analyser av resandestatistik och beaktar variationer i resandet mellan olika veckodagar och över dygnet. Särskilt i innerstaden finns indikationer på att ökat distansarbete påverkar bussresandet framförallt på måndagar och fredagar.

Behov av långsiktig planering

Den typen av förändringar som föreslås i remissen väcker frågetecken kring trafikens långsiktiga utveckling och kollektivtrafikens faktiska utrymmesbehov i gaturummet. Trafikkontoret uppfattar 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. Trafikkontoret anser inte att kollektivtrafiken bör minska, men uppmanar trafikförvaltningen att basera sina långsiktiga prognoser och strategier för trafikens utveckling i kommunikation med kommunerna på realistiska bedömningar av de ekonomiska förutsättningarna för kollektivtrafiken.

Påverkan på gatumiljön och behov av ombyggnader

Det framgår ingenstans i underlaget om trafikförvaltningen ser behov av ombyggnader i gatumiljön för att möjliggöra den föreslagna trafikeringen. Trafikkontoret kan inte, givet den korta svarstiden, bedöma i vilken utsträckning de föreslagna linjesträckningarna är framkomliga, men noterar att det finns korsningar där dagens utformning inte tillåter den föreslagna busstrafikeringen. Exempelvis förmodas linje 54 kunna göra en vänstersväng ifrån Fleminggatan mot Sankt Eriksgatan söderut, vilket inte är möjligt med dagens korsningsutformning. Syftet med förbjuden vänstersväng i denna korsning har varit att främja framkomligheten för stomlinjerna 1 och 4. Trafikkontoret föreslår att linje 54, liksom stomlinje 1, hänvisas till Fridhemsgatan istället för Sankt Eriksgatan.

Trafikkontoret noterar i remissen inte heller några anspråk på kapacitetshöjande åtgärder vid hållplatser och förutsätter därför att trafikförvaltningen anser sig kunna bedriva den föreslagna trafiken med befintlig hållplatsutformning. Trafikkontoret konstaterar till exempel att Moa Martinssons torg, enligt förslaget, kommer att ta emot 24 vändande busslinjer per timme under högtrafik, jämfört med dagens 16. Hållplatsen har idag betydligt lägre kapacitet än vad trafikförvaltningens egna kapacitetsutredningar, som används för kravställning vid planering av bussterminaler, vanligtvis brukar resultera i.

Synpunkter på föreslagna trafikförändringar

Trafikkontoret är positiva till införandet av påstigning i alla dörrar på alla stombusslinjer och instämmer i trafikförvaltningens bedömning att det kan bidra till

ökad punktlighet och regularitet. Det kan till viss mån kompensera men inte ersätta försämrad turtäthet i rusningstrafik. Förslaget att minska turtätheten i lågtrafik ger, relativt sett, större negativa effekter på resenärernas väntetider och på kollektivtrafikens attraktivitet som helhet. Förslaget att, på linje 1,2 och 3, minska utbudet från fyra till tre turer per timme innebär att delar av innerstaden får 20-minuterstrafik som bas redan från klockan 19. Detta är för dålig standard för att kunna anses vara stomtrafik och uppfyller inte heller trafikförvaltningens egna riktlinjer för stomtrafik i innerstaden enligt Riplan. Även om resandet i innerstaden har minskat är många stockholmare beroende av kollektivtrafiken för att få tillgång till stadens serviceutbud och få vardagslivet att fungera.

De föreslagna nedläggningarna av linje 72, 75 och delar av linje 54 tillsammans med minskad turtäthet på stomlinje 6 och linje 76 innebär stora försämringar både för befintliga boende i Norra Djurgårdsstaden och för förutsättningarna för den fortsatta stadsutvecklingen. Linje 57:s nya linjesträckning kan bara delvis kompensera för detta. Möjligheterna till hållbart resande är en central del av stadsdelens miljöprofil och attraktionskraft. I avvaktan på genomförande av Spårväg City är busstrafiken avgörande för att etablera hållbara resvanor. De föreslagna förändringarna riskerar att så tvivel kring stadsdelens framtida kollektivtrafikförsörjning, försvåra upprätthållandet av stadsdelens miljöprofil och leda till ökad biltrafik.

Den föreslagna förkortningen av linje 56 innebär en försämrad tillgänglighet för resenärer från och till södra delen av Stora Essingen. Resenärerna hänvisas istället till linje 1, men delar av bebyggelsen hamnar längre än 500 meter bort från hållplatsen. Avståndet överskrider därmed det maximala gångavståndet enligt trafikförvaltningens riktlinjer. De stora nivåskillnaderna för att ta sig till närmaste hållplats förvärrar ytterligare tillgängligheten till kollektivtrafiken.

De förändrade linjesträckningarna för linje 54 och linje 57 innebär bland annat att sträckan mellan Fridhemsplan och Kungsträdgården inte ersätts. Stomlinje 3 täcker upp delar av sträckan, men hållplatserna Pipersgatan och Bolinders plan trafikeras idag bara av linje 54. Om hållplatserna utgår försämras tillgängligheten till vård- och omsorgsboendet vid Bolinders plan och Stadsarkivet, som har många äldre och funktionsnedsatta besökare. Trafikkontoret föreslår att linje 65 förlängs västerut för att säkerställa fortsatt tillgänglighet till dessa målpunkter. Vändmöjlighet kan exempelvis ordnas vid Kungsholms torg.

Förslaget att förkorta linje 57 i södra änden innebär att hållplatserna Mjårdgränd och Barnängsbryggan inte längre trafikeras. Resenärerna hänvisas istället till hållplatserna Ljusterögatan eller Tullgårdsparken, men delar av bebyggelsen hamnar långt bort från närmaste hållplats. Tillgängligheten till kollektivtrafiken försämras inte bara för de närboende, utan också för båtresenärer till och från Hammarby sjöstad som reser via Barnängsbryggan. Sjöstadstrafiken bedrivs på uppdrag av Stockholms stad och bidrar till att avlasta andra delar av kollektivtrafiksystemet, under förutsättning att det finns attraktiva anslutningar med busstrafik.

Trafikkontoret noterar att den föreslagna turtätheten i lågtrafik är mycket låg på linje 56 och 61. Trafikförvaltningens riktlinjer (RiPlan) anger 30 minuters turtäthet som minimum i innerstaden, vilket frångås på både linje 56 och linje 61.