

Till Region Stockholm

Trafikförvaltningen

registrator.tf@regionstockholm.se

Ert Dnr: TN 2025-1049

**Trafikförändringar i SL- och WÅAB-trafiken
2026/2027 (T27)****Sammanfattning**

Både Region Stockholm och Stockholms stad har ambitiösa mål för kollektivtrafiken, där vi tillsammans vill åstadkomma en överflyttning från bilresande till resande med kollektivtrafik. Region Stockholm har mål om 65 % marknadsandel av motoriserade resor och Stockholms stad har mål om att minska biltrafiken med 30 procent mellan 2017 och 2030. För att kunna åstadkomma en sådan överflyttning krävs att kollektivtrafiken kan vara ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen, även för fritidsresor, och att den upplevs som tydlig, pålitlig och förutsägbar. Det finns ett behov av att på ett resurseffektivt sätt allokera de tillgängliga resurserna omsorgsfullt i kollektivtrafiksystemet, särskilt till de områden där det finns en stor potential att locka över resenärer till kollektivtrafiken. Det är därför glädjande att se att flera delar av det gemensamma arbetet med utveckling av ett nytt expressbusslinjenät återfinns i remissen.

Delar av busstrafiken i Stockholms stad får ett utökat turutbud, vilket är positivt. I områden där bilinnehavet är lågt och det inte finns andra alternativ än busstrafik är det extra viktigt att turutbudet ökar både under hög- och lågtrafik för att möta upp efterfrågan. Tidigare utredningar har visat att den största potentialen att flytta över bilresenärer till kollektivtrafik finns i Stockholms söderort. Här ser staden att utbudet av kollektivtrafik behöver stärkas ytterligare och gör bedömningen att de trafikförändringar som finns med i remissen inte är tillräckliga.

Sammanfattningsvis anser staden att de föreslagna trafikförändringar som finns med i remissen är ett bra första steg för att uppnå fler hållbara transporter i regionen, men att både staden och regionen kommer att behöva göra mer för att uppnå såväl kommunala som regionala mål om transportsektorns minskade klimatpåverkan.

Ställningstaganden

Stockholms stad vill inledningsvis ta upp ett generellt utvecklingsbehov för kollektivtrafiken inom kommunens gränser. På grund av besparingskrav har trafikförvaltningen under de senaste åren gjort neddragningar av befintlig trafik. Även om viss trafik har lagts tillbaka och omprioriteringar av trafik har genomförts anser staden att det finns ett flertal behov som behöver åtgärdas. Bland annat saknas förslag om en utökning av stombusstrafiken på linje 2 och 3 i remissen. Resandet på stombusslinjerna har ökat under det senaste året, trots det föreslås inte nuvarande trafikering att utökas. Det innebär att delar av innerstaden bara får 20-minuterstrafik som bas. Detta är för dålig standard för att kunna anses vara stomtrafik och uppfyller inte heller trafikförvaltningens egna riktlinjer för stomtrafik i innerstaden enligt RiPlan.

De tidigare neddragningarna av kollektivtrafiken i Norra Djurgårdsstaden har inneburit stora försämringar i tillgänglighet. I avvaktan på genomförande av Spårväg City är busstrafiken avgörande för att kunna säkerställa hållbara resvanor.

Nedan följer områdesvisa synpunkter baserade på synpunkter från Stockholms stads stadsdelsnämnder vilka berörs av föreslagna trafikförändringar:

Bromma

Staden tillstyrker de föreslagna förändringarna gällande busstrafiken som berör Bromma stadsdelsnämndsområde. Inte minst de utökade linjer och turer som ska trafikera områdena Mariehäll/Annedal är välkomna. Staden motsätter sig de redan tidigare indragna turerna på linje 127 mellan Nockebyhov och Blackebergs gård vilket har inneburit försämrade tillgänglighet till Mälarbackens vård- och omsorgsboende samt Ängbybadet. Staden vill också framföra att det är av stor vikt att rulltrappor vid tunnelbanestationer som går sönder repareras skyndsamt, exempelvis vid Brommaplan.

Enskede-Årsta-Vantör

Staden är överlag positiv till att det inte finns med förslag på neddragningar i kollektivtrafiken som påverkar stadsdelsområdet. Förslaget om att möjliggöra resor med buss direkt mellan Örby och Gullmarsplan utan byten bedömer staden kan bidra till bättre förutsättningar för minskad bilåkning.

Järva

De föreslagna förändringar som berör Järva bedöms samtliga som positiva då det är frågan om utökad service. Staden vill dock

understryka vikten av att södra Järva alltjämt behöver bättre kommunikationsmöjligheter till Barkarby. Staden tillstyrker förslaget om att utreda förutsättningarna för kvartstrafik för pendeltågen mot Bålsta i samband med att regionalstågsstationen i Barkarby öppnar.

Hägersten-Älvsjö

Staden anser att förändringar i linjesträckningar och linjenummer i området kan påverka resenärernas tillgänglighet, och att det finns osäkerhet kring hur turtätheten påverkas. Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd lyfte i förra årets remissvar att turtätheten för buss 142 och 144 behöver öka eftersom dessa linjer ofta är drabbade av trängsel. Föreslagen paketlösning med linje 144 medför en förbättrad koppling för boende i Örby, däremot tappar Liseberg, Långsjö och Herrängen sin direktkoppling till Gullmarsplan. Förändringen innebär också ett försämrat utbud av kollektivtrafik för boende i Örby Slott, Liseberg Långsjö och Herrängen, särskilt i rusningstid. Paketlösningen riskerar också att öka antalet bytesresor för skolbarn.

Linje 133 är en central förbindelse och i praktiken en livlina för boende i Ekensberg, där alternativa kollektivtrafikalternativ saknas, och staden ser gärna att linjen prioriteras för ökad turtäthet, särskilt i lågtrafik och på helger.

Staden vill också lyfta buss 707 vars turtäthet minskat till 30-minuterstrafik. Detta skapar en mer otillgänglig kollektivtrafik i ett redan kollektivtrafiksnålt läge. Staden tar även upp önskemål kring återinförande av buss 153 och avstyrker att buss 143 förlorar sina extraturer genom Älvsjö industriområde.

Norra innerstaden

Staden välkomnar att busslinje 6 förlängs till Solna Centrum, vilket syftar till minskade restider och bytesfria resor mellan Odenplan och Solna centrum via Hagastaden/Karolinska.

Övriga kommentarer

Stockholms stad vill lyfta fram att remissen är välstrukturerad, har en bra disposition och tydligt redovisar förslagen till förändringar. Staden anser dock att trafikförvaltningen kan vara tydligare i både beskrivning av konsekvenserna och motivering av de föreslagna förändringarna.

Stockholms stad uppfattar att trafikförvaltningens prognoser och kravställning inom projekt baseras på en målstyrd framtidsbild som inte är förenlig med den bild som signaleras i trafikförändringsremissen. Diskrepansen riskerar att skapa tvivel

kring kollektivtrafikens långsiktiga behov och undergräva förtroendet för trafikförvaltningens prognoser, vilket i förlängningen riskerar att drabba kollektivtrafikutbudet, och därmed även resandet, negativt. Staden anser därför att det är av yttersta vikt att trafikförvaltningen också baserar sina långsiktiga prognoser och strategier på realistiska bedömningar utifrån de ekonomiska förutsättningarna för kollektivtrafiken.

Det framgår inte av underlaget om trafikförvaltningen ser behov av ombyggnationer i gatumiljön för att möjliggöra de föreslagna trafikförändringarna. Staden 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.

Stockholm som ovan

Karin Wanngård
Kommunstyrelsens ordförande