



Skickas till:

[kommunstyrelsen@stockholm.se](mailto:kommunstyrelsen@stockholm.se)  
[RV-remissvar.SLK@stockholm.se](mailto:RV-remissvar.SLK@stockholm.se)

Stockholms stad  
Kommunstyrelsen

Stockholm 2022-03-31

Ref. Dnr. KS 2021/1699

### **Remissyttrande avseende Reviderad framkomlighetsstrategi**

Sveriges Bussföretag avdelning Stockholm välkomnar möjligheten att svara på rubricerat förslag. Sveriges Bussföretag är ett bransch- och arbetsgivarförbund inom Transportföretagen och Svenskt Näringsliv som organiserar omkring 260 medlemsföretag i form av busstrafikföretag och bussresearrangörer. Våra medlemsföretag bedriver alla former av yrkesmässig busstrafik och anordnar bussresor inom och utanför landets gränser.

Vi kommer att svara på remissen med två huvudsakliga perspektiv som grund: upphandlad linjetrafik med buss respektive kommersiell trafik/turist- och beställningstrafik med buss. Till stor del så är synpunkterna gemensamma, men det finns också områden där de särskilda behov som respektive trafik har behöver beaktas.

### **Övergripande och inledande reflektioner på strategin**

Sveriges Bussföretag välkomnar att en uppdatering av framkomlighetsstrategin görs och i stort är vår uppfattning att förslaget är väl genomarbetat, vilket ger en grund för en positiv utveckling av staden där trafikslagets olika intressen tas tillvara. En god utveckling av framkomligheten i Stockholm är avgörande både för de bussföretag som finns i och omkring staden, men också för resten av regionen och landet då Stockholm är en av de största målpunkterna för resor utifrån. Vi uppskattar därför ansatsen vad gäller framkomlighetsfrågorna för busstrafiken.

Sveriges Bussföretag välkomnar, och vill uppmana till, mer kommunöverskrivande arbete. Det är av betydelse att åstadkomma mer än strukturer och forum för goda samtal och diskussioner. Vi vill se att fler utvecklingsindikatorer tas fram för att kunna följa arbetet med uppfyllelsen av strategin, vilka med fördel kompletteras av en tydligare beskrivning av stadens hållning kring utvecklingen av transportsystemet i sin helhet. Detta eftersom strategin endast gäller för stadens gator. Vi ser att det finns flera skäl till att tydligare beskriva stadens roll i regionen, som regional målpunkt, startpunkt och genomfart för många transporter.

Vi efterlyser en tydligare målbild kring vilka förflyttningar av positioner som staden vill göra inom olika områden. Relevanta områden för bussbranschen som skulle kunna ha tydligare målbilder är exempelvis restider, restidskvoter och andel av busskörfält.

Vidare så kan vi ha en förståelse för strategins tydliga ambition att vilja tillgodose i princip allas behov på stadens ytor, genom att dela upp gatorna utifrån funktion. Vår uppfattning är dock att genomförandet av detta i många lägen inte lyckas. Risken med en för bred ansats är att det inte





blir bra för någon. Från vår sida vill vi verkligen trycka på behovet av prioritering av trafikslag vad gäller vissa gator och stråk, för att säkra en god framkomlighet. Vår uppfattning är att på vissa gator måste busstrafiken prioriteras upp till förmån för andra trafikslag, men det går inte att möta alla behov på varje del av den begränsade yta som gatorna utgör. Om tillräckligt med plats i gaturummet inte finns, så bör funktionsindelningen ses över och möjligen justeras ytterligare.

Sveriges Bussföretag delar uppfattningen om att det i dagsläget är en brist på ytor. Detta skulle till viss del kunna mötas med en mer flexibel användning av tillgängliga ytor. Idag ser vi att både gator och andra utrymmen låses till ett eller väldigt få användningsområden. Detta resonemang utvecklar vi längre fram i vårt svar.

Vi gläds åt att ”vårt” Stockholm är världsledande när det gäller cykel- och gångtrafik, men anser det olyckligt att kollektivtrafiken inte nämns i sammanhanget. Stockholm kom på plats nummer två i världen vid den senaste mätningen som UITP (The International Association of Public Transport) genomförde 2018. Kollektivtrafiken, inklusive busstrafiken, är ryggraden i transportsystemet och vi önskar att detta hade lyfts fram tydligare.

Strategin beskriver att det är en god klimatinvestering att förflytta fler resenärer från personbil till olika typer av kollektivtrafik, vilket Sveriges Bussföretag är helt eniga med. Dessa ambitioner är av stor betydelse för utvecklingen av såväl den upphandlade linjetrafiken som den kommersiella trafiken.

Vi noterar också att enligt underlaget så utgörs omkring fyra procent av stadens gatuutrymme till cykelbanor, medan en till två procent upplåtits till busskörfält. Detta trots att en tredjedel av resandet inom staden sker med kollektivtrafik, men bara 10 procent med cykel. Att bejaka cykling är positivt, men om busstrafiken skulle tillägnas lika mycket gatuutrymme som cyklisterna så finns det en stor potential att öka attraktiviteten för att resa kollektivt inom staden.

Det vi tydligast upplever saknas, eller ser som ett logiskt nästa steg, är en särskild genomförandeplan för busstrafiken som likt stadens cykelplan ska beskriva hur staden ska ta sig i riktningen mot målsättningarna i framkomlighetsstrategin.

## **Tematiserade synpunkter**

Sveriges Bussföretag har nedan gjort en ansats att tematisera våra synpunkter utifrån ett antal områden som vi ser är särskilt viktiga. Detaljeringsgraden skiljer sig något mellan områdena.

### *Behovet av en genomförandeplan för busstrafik*

Sveriges Bussföretag saknar först och främst, som komplement till framkomlighetsstrategin, ett dokument som vi valt att kalla ”genomförandeplan” för busstrafiken. Denna skulle fungera som stadens cykelplan vilken beskriver hur staden ska ta sig i framkomlighetsstrategins riktning. Att påbörja arbetet med att ta fram och förankra en sådan plan efter att framkomlighetsstrategin är beslutad är ett logiskt nästa steg.

En genomförandeplan bör innehålla mål och konkreta åtgärder för att utveckla busstrafiken i linje med framkomlighetsstrategin. Den bör mer i detalj peka ut vilka stråk och gator som är prioriterade för busstrafiken och ha ett tydligt resenärsfokus. Fokus bör inte enbart ligga på stombusstrafiken utan på all busstrafik, inklusive den kommersiella, men en genomförandeplan är av särskild betydelse för den upphandlade linjetrafiken då de stora volymerna av resenärerna återfinns inom denna. Den kommersiella trafiken skulle också gynnas av tydliga prioriteringar i vissa stråk.



Än så länge så finns inget sådant styrdokument. Många av de synpunkter vi presenterar kan också ses som inspel till utformning och innehåll i en kommande plan/styrdokument. Det finns som vi ser det ett behov av att tydligt specificera fler detaljer, men det blir då på en annan nivå än den som framkomlighetsstrategin befinner sig.

### *Trafikstörande arbeten*

Strategin tar upp hur staden ska minimera konsekvenserna av trafikstörande arbeten, vilket är positivt. Flertalet rimliga åtgärder nämns, såsom bättre samordning, att undvika återkommande arbete på samma plats, tydligare incitament för snabbare vägarbeten, översyn av avgifter med mera. Vi önskar och efterlyser att åtgärderna utvecklas på ett sätt som gör att hårdare regler och högre krav på efterlevnad gäller för trafikstörande arbete som påverkar busstrafiken.

Ett konkret förslag är att i de högt prioriterade stråken, såsom stombussnätet, får vägarbeten endast ske i så kallade fönster med ett visst intervall däremellan. Ledningsdragande bolag såväl som stadens egna underhålls- och exploateringsprojekt får ansöka om att genomföra arbeten inom dessa fönster. Alternativt att man behöver ansöka senast 31 december om arbeten som ska genomföras under nästa år. På så sätt kan den samordning som utlovas bli verklighet, och pålitligheten blir högre i kollektivtrafiksystemet då såväl den upphandlade linjetrafiken som den kommersiella trafiken kan planeras om i god tid och med tydligare prioritering. Här kan exemplet underhållsveckan för spårtrafiken vara en källa till inspiration.

Planera också vägarbeten med vilka evenemang som fått tillstånd i åtanke, respektive det omvända, för att i möjligaste mån undvika att stora evenemang och vägarbeten löper samtidigt.

### *Evenemang*

Evenemang nämns dessvärre väldigt kortfattat i strategin, men dessa är något som också kan utgöra trafikstörningar. Vi vet att Stockholm har ambitionen att bli en ledande evenemangsstad, men det bör inte ske på bekostnad av den befolkning som inte tar del av evenemanget utan är beroende av en tillförlitlig kollektivtrafik. Stockholm behöver se över processerna för vilka ytor som upplåts åt evenemang.

Evenemang är ofta återkommande händelser som följer etablerade mönster för plats och varaktighet. Förändringar i stadens infrastruktur tas i många fall inte hänsyn till. Vi anser att dessa förändringar måste ingå i den årliga bedömningen av lämpligheten för ett evenemang. Till exempel har strukturen helt förändrats vid övre Slussen, men ändå följer evenemangen sitt traditionella upplägg. Varje evenemang i det traditionella stråket Hornsgatan-Slussbron delar numera staden i två delar.

Sveriges Bussföretag anser att det går att ställa högre krav på ansökningar om evenemang, exempelvis att ansöka senast 31 december varje år om de evenemang som ska genomföras under nästa år. Denna modell finns i flera andra städer i Europa. Med större framförhållning blir det möjligt att planera för både evenemang och vägarbeten ur ett samlat perspektiv.

Under vissa evenemang finns det också behov av att tydligare beakta den kommersiella trafikens framkomlighet. Detta då denna också ofta är involverad i och i många delar en förutsättning för genomförandet av arrangemanget avseende exempelvis transporter av såväl deltagare som publik framförallt från orter utanför Stockholm.

### *Flexibilitet*

Från Sveriges Bussföretags sida har vi sett att de tillgängliga ytorna för olika trafikslag när det kommer till bland annat gator, parkering, omlastning, på- och avstigning blivit svårare att hitta och nå. Ytorna ska dessutom räckta till trivsel, rörelse och annat som ska tillgodoses. Detta



problem har under en lång tid varit ett problem för den kommersiella trafiken, en trafik som dessutom inte beräknas minska utan snarare öka. Självklart så önskar vi i första hand långsiktiga lösningar, men ser också att det skulle kunna vara värt att prova lösningar som är mer flexibla till sin natur.

Med flexibla lösningar menar vi exempelvis att under vissa tider på dygnet tillåta trafik på gågator eller att genom digitala lösningar upprätta tillfälliga parkeringsplatser på ytor som normalt har andra användningsområden. Boendeparkeringar skulle på en del platser kunna nyttjas som bussparkeringar på dagtid och som bilparkeringar på kvällstid. Digital skyltning är generell en lösning som skulle kunna användas mer än idag, framför allt vad gäller att dedicera ytor till bussparkering under högsäsong eller när det pågår evenemang. Under andra tider på året, när den kommersiella trafiken har mindre behov nyttja dem för bilparkering. Det finns många intressanta exempel på flexibel användning av ytor i andra städer i Europa.

### *Busskörfält och andra framkomlighetsåtgärder*

Vi har noterat att det är ett stort fokus på införande av busskörfält som en lösning för att skapa bättre framkomlighet för busstrafiken. Stockholms stad och Region Stockholms trafikförvaltning driver redan idag ett gemensamt arbete för att öka framkomligheten för stombusstrafiken, där inrättandet av busskörfält samt fortsatt utbyggnad och trimning av kollektivtrafikprioritering i trafiksignaler är ingående delar. Det som framför allt åsyftas med busskörfält är trafikseparering, det vill säga att avdela en del av gatuutrymmet till att enbart användas av busstrafiken, eller i vissa fall delat med cykel och annan nyttotrafik.

Det nämns i strategin att cirka en till två procent av stadens körbanor utgörs av busskörfält och busshållplatser idag, och därtill att kantsten är en dyrbar resurs. Från Sveriges Bussföretag vill vi påtala att det finns många olika lösningar för just busskörfält, såsom mittförlagda och sidoförlagda körfält respektive bussgator. Dessa lämpar sig olika väl för olika platser och kan ge varierande effekter. Vi skulle gärna se att flera av dessa nämndes i strategin.

Några andra lösningar som skulle kunna tas upp i strategin, förutom busskörfälten, är:

- Införande och trimning av signalprioritering för buss
- Bättre utformning och placering av hållplatser jämfört med idag
- Ombyggnation av cirkulationsplatser, även inkluderat rak genomfart genom cirkulationsplatser för busstrafik
- Omdisponering och prioritering av gatuutrymmet
- Översyn av övergångsställen, kantstensparkering och farthinder
- Flexibla lösningar där trafiken separeras olika tider på dygnet

Vi vill också påtala att det finns många fler stråk än stombussnätet som har ett högt resande såväl som behov av bättre framkomlighet. Inkludera gärna mer än stombussnätet i denna formulering, särskilt för att också inkludera den kommersiella trafiken.

Fler busskörfält gynnar i sig både den upphandlade linjetrafiken och den kommersiella trafiken, och eftersom rörlig trafik sällan har konfliktpunkter med varandra uppmuntrar vi till att fler busskörfält än idag, på de platser där det är lämpligt, skulle kunna öppnas för kommersiell trafik. Detta är något som gjorts de senaste åren, vilket är positivt, men grundförutsättningen bör alltid vara att betrakta kommersiell trafik som en del av kollektivtrafiken och därmed i utgångsläget alltid ge tillgång till busskörfälten om möjligt.

Det nämns också att restiden ska minska för kollektivtrafiken, men det saknas en målbild för hur mycket och när. Vi önskar att strategin mer tydligt pekar ut vad som bör göras inom respektive

område, och ger fler exempel på åtgärder, såsom i texten kring trafikstörande arbeten. Här finns inspiration att hämta i dokumentet Kollektivtrafikplan 2050 från Trafikförvaltningen Region Stockholm<sup>1</sup>.

#### *Hastighetsdämpande åtgärder*

I strategin nämns att trafiksäkerhetsarbetet handlar om införandet av nya hastighetsbegränsningar kompletterade med fysiska hinder på stadens huvudnät. Fysiska hinder leder ofta till negativa konsekvenser för busstrafiken samtidigt som de inte alltid åtgärdar problemet med låg hastighetsefterlevnad. De negativa konsekvenserna består till exempel av lägre framkomlighet för busstrafiken i form av ökade restider och sämre punktlighet. Resenärer såväl som förare påverkas av sämre komfort och vissa typer av farthinder innebär i förlängningen ett arbetsmiljöproblem på grund av vibrationerna.

Det är viktigt att staden tar hänsyn till detta vid val av hastighetsdämpande åtgärders placering och typ. Nyttan av varje hinder som införs i ett kollektivtrafikstråk bör också tydligare jämföras mot konsekvenserna för såväl förarna som resenärerna, och andra lösningar än fysiska hinder bör alltid övervägas. Införs fysiska hinder är det också viktigt att de branschrekommendationer som finns följs, vilket inte alltid är fallet.

Kort nämns även geofencing och automatiserade förarstödsfunktioner som en del i att tillse en efterlevnad av hastighetsgränserna. Detta är en framtidsdiskussion som vi gärna deltar i framöver, då det är mycket intressant att höra hur staden planerar att använda sig av detta.

#### *Behov av angörings- och parkeringsytor för kommersiell busstrafik*

Rapporten *"Turistbussens betydelse och framkomlighet i storstadsmiljö"* som Sveriges Bussföretag publicerade i februari 2022 noterar i en jämförelse mellan Stockholms stads lokala trafikföreskrifter om parkering med buss från 2015 till 2021 att en fjärdedel av parkeringsytorna för bussar har försvunnit. Detta inkluderar inte Djurgården, eftersom parkering på Djurgården inte hanteras av Stockholms stad. Dessa nedskärningar har skapat problem då förare av denna typ av trafik får svårt att genomföra sina lagstadgade raster när parkering saknas. Den kommersiella trafiken, särskilt beställningstrafiken, är viktig för stadens ekonomi då den utgör betydande belopp både i intäkter samt är kopplat till arbetstillfällen. Nämnda studie visar att den bristande framkomligheten för den kommersiella trafiken, och i synnerhet beställningstrafiken med buss, kostar samhället ca en kvarts miljard per år.

Sveriges Bussföretag vill på en generell nivå påtala vikten av att beakta den kommersiella trafikens behov när det kommer till framkomlighet, omlastning, angöring och möjligheter till parkering. Den kommersiella trafiken är, och behöver ses som, ett av navet i besöksnäringen.

Nedan följer ett antal exempel på vad detta kan handla om:

- Vid alla nya tunnelbane- och pendeltågsstationer bör det planeras för omstignings- och parkeringsutrymmen för bussar. Möjligheten för bussar att påbörja och avsluta resor på dessa mindre terminaler eller omstigningsstationer skulle fylla ett stort behov för att avlasta exempelvis Cityterminalen och sprida ut trafikbelastningen i staden.

---

<sup>1</sup> [https://www.regionstockholm.se/globalassets/5.-politik/politiska-organ/trafiknamnden/2021/6-18-maj-2021/40-kollektivtrafikplan-2050\\_remiss.pdf](https://www.regionstockholm.se/globalassets/5.-politik/politiska-organ/trafiknamnden/2021/6-18-maj-2021/40-kollektivtrafikplan-2050_remiss.pdf)

<sup>2</sup> [https://www.transportforetagen.se/globalassets/vara-forbund/sveriges-bussforetag/event-webbinarium-inbjudningar/turistbussens-betydelse-och-framkomlighet-i-storstadsmiljo\\_v1.02.pdf?ts=8d9efc9906a8200](https://www.transportforetagen.se/globalassets/vara-forbund/sveriges-bussforetag/event-webbinarium-inbjudningar/turistbussens-betydelse-och-framkomlighet-i-storstadsmiljo_v1.02.pdf?ts=8d9efc9906a8200)



- När planering för kollektivtrafik på vatten sker måste det finnas platser för både kommersiell trafik och upphandlad linjetrafik i anslutning till denna trafiks hållplatser. Med det så främjas ”Hela resan-perspektivet”.
- Varje stadsdel ska ha ändamålsenliga terminaler och omstigningsstationer mellan olika transportslag, och vid dessa bör det finnas plats för både upphandlad linjetrafik och kommersiell trafik.
- De gator som blir vistelseplatser ska om möjligt kompletteras med av- och påstigningsplatser avsedda för bussar i nära anslutning.
- Att stomvägnetet i staden är anpassat för alla typer av tunga fordon.
- Överväg och estimerade förväntade nyttoeffekter då viss del av gators ursprungliga användning enligt strategin, ska användas till annat än sin ursprungsroll – exempelvis rekreations- och trivselområden. Kan detta ske framgångsrikt eller sker det på bekostnad av annat, exempelvis undanträngd nyttotrafik?

## **Avslutningsvis**

Bussbranschen ger jobb åt människor i hela Sverige. Idag sysselsätter vi omkring 30 000 medarbetare, varav många i och omkring Stockholm. Bussbranschen leder omställningen till en fossilfri fordonsflotta, och svenska bussar kör på över 85% förnyelsebart. Den har ett tydligt mål om att ännu mer öka busstrafikens attraktivitet som persontransportör, både som en del i den multimodala resan likväl som resenärens enda färdmedel och att alltid vara en trygg, klimatsmart, säker och närvarande transportör.

Vi delar Stockholms stads tankar om att ju bättre framkomlighet busstrafiken har, desto färre fordon behövs för att hålla samma regularitet med bibehållen kapacitet. Detta leder i sin tur till en effektivare och pålitligare upphandlad linjetrafik såväl som kommersiell trafik, vilket ökar bådadas attraktivitet.

Framkomligheten i Stockholm är verkligen en angelägenhet för bussbranschen inom både Stockholm, närliggande kommuner, i regionen och hela landet. Det är ett perspektiv värt att påminna om.

## **Kontakt**

För kontakter gällande vårt remissvar hänvisas Berit Johansson, regional samordnare, som nås på [berit.johansson@transportforetagen.se](mailto:berit.johansson@transportforetagen.se) eller 070-595 85 23.

Med vänliga hälsningar

*Pär Åkerberg*

Regional representant

Sveriges Bussföretag avdelning Stockholm