

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

INFORMATIONSÄRENDE
2026-01-08

Ärende
TN 2025-1170

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Johan Nordenblank
Johan.nordenblank@regionstockholm.se

Trafiknämnden
2026-02-18

Information om budgetuppdrag gällande översyn av trafikplaneringsprocessen samt förbättrad samordning mellan båt- och busstrafik

Sammanfattning

Detta informationsärende avser avrapportering och avslut av budgetuppdrag gällande översyn av trafikplaneringsprocessen samt förbättring av samordningen mellan båt- och busstrafik.

Bakgrund

Trafikförvaltningen fick i Budget 2023 för Region Stockholm (RS 2022–0123) i uppdrag att genomföra en översyn av trafikplaneringsprocessen i syfte att öka transparensen och den demokratiska insynen i trafikförvaltningens arbete med trafikförändringar inom SL- och WÅAB-trafiken. Uppdraget kompletterades med att se över möjligheten att införa undantag av viten i bussavtal i syfte att förbättra samordningen mellan båt- och busstrafik.

Underlag

- Beslut angående fastställande av trafikförvaltningens uppdaterade trafikförändringsprocess (TN 2023–1082)
- Processkarta trafikförvaltningens trafikförändringsprocess

Trafikförvaltningens uppdaterade trafikförändringsprocess

Trafikförändringsprocessen är trafikförvaltningens process för trafikförändringar inom SL- och WÅAB-trafiken inom vilken trafikförvaltningen planerar och genomför trafikförändringar. Utifrån uppdraget i Budget 2023 för Region Stockholm (RS 2022–0123) att genomföra en översyn av

trafikplaneringsprocessen i syfte att öka transparensen och den demokratiska insynen, infördes under 2024 och 2025 ett antal nya moment. Den uppdaterade trafikförändringsprocessen fastställdes genom beslut i trafiknämnden i november 2024 (TN 2023–1082) och den uppdaterade processen genomfördes i sin helhet inom ramen för arbetet med trafikförändringar inför tidtabellsskiftet i december 2025 (T26).

Nedan redovisas de nya moment som har introducerats i trafikförändringsprocessen inom ramen för uppdraget:

- I september 2023, inför trafikåret 2023/2024 (T24), återkopplade trafikförvaltningen till remissinstanserna om beslutade trafikförändringar i samband med att trafikförändringar beställdes och godkändes. Momentet syftar till att öka transparensen och ge remissinstanserna en tidigare återkoppling kring kommande trafikförändringar.
- I februari 2024 fattade trafiknämnden ett inriktningsbeslut (TN 2023–1083) för arbetet med trafikförändringar inför 2024/2025 (T25). Syftet med inriktningsbeslutet är att inom trafikförändringsprocessen förankra inriktningen för trafikförändringar utifrån budgetramar och uppsatta mål i styrdokument.
- Som en del av inriktningsbeslutet beslutade trafiknämnden att i de fall en trafikförändring överskrider 15 procent av ett trafikavtals trafikutbud ska trafiknämnden fatta beslut om detta.
- I oktober 2025 infördes sektorsvisa samråd på politisk nivå. Deltagare på samråden är politiska representanter från kommunerna i respektive sektor och politiska representanter från regionen. På samråden förs dialog om den övergripande utvecklingen av kollektivtrafiken inom berörd sektor, med fokus på behov och förutsättningar för trafikförändringar på cirka två års sikt och framåt. Samråden syftar till att bidra till trafikförvaltningens strategiska och målstyrda arbetssätt med utveckling av trafikutbudet på kort och lång sikt.

Förbättrad samordning mellan båt- och busstrafik

Inom ramen för den årliga trafikplaneringsprocessen ses passningar mellan olika trafikslag över i syfte att säkerställa ett så effektivt och välfungerande trafiksystem som möjligt. Passningar och samordning mellan trafikslagen utgör en central del av kollektivtrafiken och är grundläggande för ett helhetsorienterat ”hela resan”-perspektiv. Detta bidrar till att resenärerna kan erbjudas möjlighet

att genomföra sina resor från dörr till dörr på ett sammanhållet och effektivt sätt. Ett centralt fokus är att resenärernas behov alltid ska stå i centrum, även i situationer då oförutsedda händelser påverkar trafiken.

I ett planerat läge innebär passningar mellan buss- och sjötrafik inom SL-trafiken att tidtabellerna utformas på ett sätt som säkerställer tillräcklig bytestid mellan trafikslagen, utan att väntetiderna blir onödigt långa. När förseningar och störningar däremot uppstår och passningarna mellan buss- och sjötrafik riskerar att brytas, finns etablerade rutiner för hur trafikutövarna ska agera och samverka. Dessa rutiner bygger på att trafikledningarna hos trafikutövarna för en tät dialog. Passningarna i ett planerat- och oplanerat läge kan delas in i tre övergripande scenarier:

- Visuell kontakt mellan buss och båt utgör det planerade och önskade läget och innebär att passningen fungerar.
- Vid förseningar eller störningar som innebär att passningen mellan buss och båt riskerar att brytas ska dialog föras mellan trafikutövarnas trafikledningar. Det trafikslag som är försenat ansvarar för att kontakta den anslutande trafikslagets trafikledning och informera om förseningen.
- Trafikledningen för det anslutande trafikslaget gör därefter en bedömning av situationen och fattar ett aktivt beslut om huruvida anslutningen ska inväntas eller inte, utifrån rådande omständigheter. I vissa fall, eller vid större förseningar, kan det vara nödvändigt att en buss eller båt avgår utan att invänta den försenade anslutningen för att undvika ytterligare konsekvenser för övriga resenärer på linjen.

Syftet med scenarierna och rutiner vid försening är att skapa en gemensam grund för beslutsfattande i trafiken, samtidigt som man pragmatiskt hanterar situationer som kan uppstå – till exempel försenade anslutningar, extremväder eller oplanerade avstängningar och då också väger in de olika förutsättningar som kan finnas. Sådana kan exempelvis vara att ta hänsyn till att en bruten anslutning (ej enbart båt-buss) på vissa platser och tider kan medföra orimligt långa väntetider för de resenärer som riskerar lämnas.

Möjligheten att införa undantag av viten i bussavtal

I syfte att ytterligare öka tillförlitligheten och robustheten i passningarna mellan buss- och sjötrafik har möjligheten att införa undantag från punktlighetsvitens utretts, i de fall en buss försenas till följd av att den inväntar en försenad båt.

Fokus för införandet av detta förfarande har legat på busstrafikavtal E36C Nacka och Värmdö. Inom det valda avtalsområdet finns betydande synergier mellan buss- och sjötrafik i form av passningar. Därutöver rör det sig om ett nyligen startat busstrafikavtal (2024) med ny kravställning avseende punktlighet, eftersom mellanliggande hållplatser på linjen utgör mät hållplatser för punktlighet.

Vissa utmaningar har dock identifierats avseende redovisningen av trafikdata. Exempelvis kan nuvarande systemstöd inte automatiskt hantera passningar där en buss försenas till följd av att den inväntar en anslutande båt som i sin tur är försenad. För att hantera sådana passningar krävs i stället ett omfattande administrativt arbete, och mot denna bakgrund har en utredning av systemstödet initierats. Utmaningarna med aktuellt systemstöd innebär att undantag från punktlighetsviten vid mellanliggande hållplatser i trafikavtal E36C inte kan hanteras automatiskt, utan skulle kräva manuellt administrativt arbete.

För att trots detta prioritera och stärka passningarna under tiden som utredningen av systemstödet pågår, har samtliga busslinjer inom trafikavtalet där det finns passningar mellan buss- och sjötrafik och som ingår i SL-trafiken identifierats. Från och med sommaren 2025 utgör alla dessa linjers mellanliggande hållplatser inte längre mät hållplatser för punktlighet och påverkar därmed inte punktlighetsmätningen. Undantaget från punktlighetsvite inkluderar dock inte vite för turer som är mer än 19 minuter sena.

Fortsatt arbete

Inom den uppdaterade trafikförändringsprocessen har arbetet inletts med trafikförändringar inför tidtabellsskiftet i december 2026 (T27).

Utredning av systemstöd som syftar till att automatiskt hantera trafikdata som möjliggör undantag från viten fortgår under våren 2026. Förfarandet för att införa undantag från punktlighetsviten i de fall en buss försenas till följd av att den inväntar en försenad båt ses över för andra avtalsområden. Under våren kommer dialog om ett eventuellt införande inom busstrafikavtal E45HN (Handen, Nynäshamn) att inledas med aktuell trafikutövare.

Trafikförvaltningen

INFORMATIONSÄRENDE
2026-01-08

Ärende
TN 2025-1170

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Erik Norling
Förvaltningschef

Johan Nordenblank
Chef trafikavdelningen