

## **Trafikförändringar i SL- och WÅAB-trafiken 2025/2026 (T26)**

Remiss från Region Stockholm  
Remisstid den 5 juni 2025

### Förslag till beslut

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadens promemoria.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

### **Föredragande borgarrådet Lars Strömgren**

#### Sammanfattning av ärendet

Trafikförvaltningen i Region Stockholm har skickat en bruttolista med förslag på trafikförändringar inför tidtabellsskiftet i december 2025 (T26) och inriktning för pendeltågstrafiken för tidtabellsskiftet i december 2026 (T27). Stockholms stad ombeds delge synpunkter på förslagen. De förslagna trafikförändringarna kan förändras med hänsyn till remissvaren. Trafikförvaltningens förslag innebär en förbättring av tunnelbanans utbud i mellantrafik och på kvällen samt medger omfördelning av resurser från busslinjer med lågt resande till busslinjer som har behov av utökade turer.

#### Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden och samtliga stadsdelsnämnder.

Exploateringskontoret har inkommit med ett kontorsyttrande.

Stadsbyggnadsnämnden har avstått från att svara på remissen då nämnden inte har något att tillföra i ärendet utifrån sina ansvarsområden inom staden.

*Stadsledningskontoret* önskar att trafikförändringsremissen är tydligare i sin beskrivning och motivering av de föreslagna förändringarna. Remissen bör beskriva vilken turtäthet som busslinjen har idag och hur resandet på linjen har förändrats över tid för att på så sätt kunna bedöma storleken på förändringen.

*Exploateringskontoret* noterar att förslaget till trafikförändringar innehåller en viss ökning av kollektivtrafikens utbud, främst för spårbunden trafik och bussar i innerstaden. Kontoret saknar motsvarande satsning i ytterstaden och för spårtrafikens anslutande busstrafik.

*Miljö- och hälsoskyddsnämnden* lyfter vikten av att trafikförvaltningen i Region Stockholm säkerställer att entreprenörer och underentreprenörer efterlever gällande riktlinjer för byggbuller vid spårarbeten. Vid eventuella avsteg från riktlinjerna ska underrättelse skickas till miljöförvaltningen i Stockholms stad. Om det påträffas föroreningar under spårarbetet behöver regionens trafikförvaltning skicka in en underrättelse om förorenat område eller byggnad till miljöförvaltningen.

*Trafiknämnden* anser inte att de förslag som presenteras i trafikförändringsprocessen går i linje med de mål om ökat resande med kollektivtrafik och minskat resande med biltrafik som är politiskt beslutat. Ska kollektivtrafiken kunna vara stommen i det hållbara resandet behöver utbudet av kollektivtrafiktrafik öka. Trafiknämnden ställer sig bakom inriktningen att fördela om resurser till linjer med ett större behov samt att trafiken stärks utanför rusningstid men vill vara tydliga med att det krävs en utökad trafikering för att kunna nå de politiskt uppsatta målen.

*Bromma stadsdelsnämnd* anser att för att minska klimatpåverkan från personbilstrafik är det viktigt att kollektivtrafiken är tillförlitlig och går med en hög turtäthet på relevanta sträckor. Nämnden vill därför betona behovet av att SL håller en hög servicenivå, ser över kommunikationerna i områden som exploateras samt tillämpar en tät tidtabell för tvärgående trafik.

*Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd* konstaterar att de förändringar som trafikförvaltningen föreslår har begränsad påverkan på kollektivtrafiken inom stadsdelsnämndsområdet.

*Farsta stadsdelsnämnd* konstaterar att resenärerna på Farstagrenen har erfarit störningar under en längre tid i och med arbetet med nya tunnelbanan. Det är viktigt att den ersättningstrafik med buss som resenärerna hänvisas till har tillräcklig kapacitet och frekventa avgångar. Nämnden tar tillfället i akt att påpeka det stora behovet av en förbättrad busstrafik till Sköndal och Fagersjö. Stadsdelarna saknar andra kollektiva färdmedel. I Sköndal har det byggts många nya bostäder de senaste åren och en fortsatt omfattande nybyggnation planeras.

*Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd* lyfter att de är en av de snabbast växande stadsdelsnämnderna i Stockholms stad och det är därmed viktigt att kollektivtrafiken stärks i takt med att stadsdelsnämnden växer. Det gläder nämnden att det inte föreslås några ytterligare neddragningar av kollektivtrafiken i vårt område under kommande år. Vi önskar att man så snabbt som möjligt återgår till den nivå av kollektivtrafik man hade innan tidigare års neddragningar.

*Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd* har tagit del av utsänd remiss och ser positivt på att kollektivtrafiken utvecklas med målet att öka kollektivtrafikens attraktivitet och öka kollektivtrafikens marknadsandel. Den justering som påverkar stadsdelsområdet innebär en marginell förbättring. Nämnden hade önskat ytterligare förbättringar

gällande linjesträckningar, turtäthet och trafikeringstid, eftersom det planeras för ett stort antal tillkommande bostäder inom stadsdelsområdet

*Järva stadsdelsnämnd* framhåller att gällande busslinje 514 ser nämnden positivt på en snabbare och mer direkt anslutning till norra Järva. Däremot beklagar nämnden att tvärbanans förlängning till Ursvik/Helenelund är försenad och inte kommer vara färdigställd till 2026.

*Kungsholmens stadsdelsnämnd* kan konstatera att remissen inte innehåller några förslag på förändringar som påverkar innerstadens kollektivtrafik i någon större utsträckning. Det som påverkar innerstaden mest är ett antal trafikstörningar till följd av underhåll samt utbyggnad av kollektivtrafiken. I december 2023 och i augusti 2024 genomfördes däremot omfattande trafikförändringar i innerstadens busstrafik och enligt förvaltningen innebär dessa neddragningar fortfarande negativa konsekvenser för Kungsholmens stadsdelsnämndsområde.

*Norra innerstadens stadsdelsnämnd* kan konstatera att remissen inte innehåller några förslag på förändringar som påverkar innerstadens kollektivtrafik i någon större utsträckning. De förändringsförslag som påverkar innerstaden avser främst bussar som trafikerar vissa kranskommuner till och från innerstaden.

*Skarpnäcks stadsdelsnämnd* lyfter att av de förändringar som föreslås i årets bruttolista är det inga som berör Söderort. Nämnden gör ändå ett par medskick gällande bland annat bättre tvärförbindelser samt fler upp/nedgångar till tunnelbanestationerna.

*Skärholmens stadsdelsnämnd* föreslår att SL och/eller Waxholms Ångfartygs AB (WÅ AB) återupptar båttrafik till minst en brygga i Skärholmens stadsdelsnämndsområde, förslagsvis Mälarhöjdsbadets nyligen renoverade brygga i Sätterskogens naturreservat. Återupptagen båttrafik skulle öka de rekreativa möjligheterna för stockholmare och turister samt stärka de kollektiva resmöjligheterna Skärholmen - Ekerö och Skärholmen - Stockholm City.

*Södermalms stadsdelsnämnd* noterar att remissen inte innehåller några nämnbara förslag till trafikförändringar inom samtliga trafikslag som rör Södermalms stadsdelsnämndsområde men ser det som positivt att förbättringar görs i tunnelbanetrafiken och i pendeltågstrafiken.

### Föredragande borgarrådets synpunkter

De förändringar som gjordes under T24, både i samband med tidtabellsskiftet i december 2023 respektive i augusti 2024 i innerstaden var omfattande. En del identifierade anpassningar ingår i detta trafikförändringsförslag inför T26, och ytterligare anpassningar kan komma att genomföras under 2025 och/eller 2026 vilket vi välkomnar.

Inriktningen för arbetet med trafikförändringar inför T26 kan sammanfattas med att regionen vill attrahera fler resenärer genom justeringar av och inom trafikutbudet, och

utveckla kollektivtrafiken där det finns potential för överflyttning från bilresor till kollektivtrafiken, med syfte att öka kollektivtrafikens marknadsandel.

En intressant förändring är att trafikförvaltningen i Region Stockholm planerar under T26 att inleda en pilot med nattrafik i pendeltågstrafiken som kan förändra resmönster och underlätta för kollektivt resande även nattetid.

Det finns dock orosmoln kring om de förslag som presenteras i trafikförändringsprocessen och frågetecken kring om de är i linje med de mål om ökat resande med kollektivtrafik och minskat resande med biltrafik som är beslutat.

Regionens tidigare inriktning att fördela om resurser till linjer med ett större behov samt att trafiken stärks utanför rusningstid har varit väl avvägt men det kommer ändå krävas en utökad trafikering för att kunna nå de högt ställda målen om ökat resande med kollektivtrafik.

Stockholm den 4 juni 2025

Lars Strömghren

## Bilaga

Remiss inför trafikförändringar i SL- och WÅAB, trafiken 2025/2026 (T26) –  
Region Stockholm Trafikavdelningen, dnr KS 2025/375-3.1

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** av borgarråden Christofer Fjellner, Dennis Wedin och Andrea Hedin (alla M) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Att delvis godkänna stadens promemoria som svar på remiss
2. Att därutöver anföra

Sedan den rödgröna majoriteten tog över i Region Stockholm har historiska nedskärningar och försämringar gjorts av kollektivtrafiken samtidigt som priset för densamma höjts. Det är den exakta motsatsen till vad de lovade i valrörelsen 2022. Resultatet har blivit mer opålitlig och sämre kollektivtrafik vilket hotat både tillväxten och klimatmålen i Stockholms stad. De historiska nedskärningarna behöver stoppas och Stockholm behöver mer och bättre kollektivtrafik. Förslagen på trafikförändringar som presenteras är varken ett förslag av återställande av buss- eller tunnelbanetrafiken. Förändringarna är långt ifrån tillräckliga för att vända den nuvarande utvecklingen eller återställa förtroendet för kollektivtrafiken.

Det rödgröna styret i Stockholms stad behöver tydligt framföra stockholmarnas kritik till deras rödgröna kollegor i Region Stockholm. För menar vi allvar med att fler

stockholmare ska kunna göra klimatsmarta val i vardagen och välja kollektivtrafiken behöver den återställas till de tidigare nivåerna och därifrån förbättras. Sämre tillgång till kollektivtrafik riskerar att få särskilt allvarliga konsekvenser för de grupper i samhället som redan idag har det svårast både ekonomiskt och socialt. Det handlar om barnfamiljer, äldre, ungdomar, nyanlända, studenter och låginkomsttagare, grupper som redan har begränsade resurser och som nu riskerar att få sina liv ytterligare försvårade.

Vi är djupt oroade över hur bristen på handling går i motsatt riktning mot de mål som Stockholms stad har satt upp inom klimat, miljö och social hållbarhet. En välfungerande kollektivtrafik är inte bara ett transportmedel. Det är en grundläggande del av stadens infrastruktur och en förutsättning för både grön omställning och tillväxt.

Vi kräver att det rödgröna styret i Stadshuset tar sitt ansvar och skyndsamt ställer krav på sina partikollegor i regionen. Stockholms stad borde också kräva en oberoende och genomgående utvärdering av trafikförändringarna som genomfördes efter sommaren 2024. Det är avgörande att Stockholms stad tydligt lyfter fram invånarnas behov och står upp för en kollektivtrafik som inkluderar hela staden. En nedmontering av kollektivtrafiken är inte vägen framåt. Tvärtom måste vi gemensamt arbeta för att stärka tillgängligheten, öka turtätheten och utveckla kollektivtrafiken som en självklar del av en hållbar, jämlik och växande stad.

**Reservation** av borgarrådet Jan Jönsson (L) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Att delvis bifalla förslaget till beslut
2. Att därutöver anföra

Liberalerna uppmanar det rödgröna styret i Stockholms stad att lyfta fram de negativa följder som Region Stockholms tidigare och nu föreslagna trafikförändringar för 2025/2026 kan få för stadens invånare. För att fler ska kunna välja klimatsmarta resor måste kollektivtrafiken vara tillgänglig, pålitlig och attraktiv oavsett bostadsort eller livssituation.

Liberalerna ser med oro på att de föreslagna förändringarna motverkar Stockholms stads mål inom klimat, miljö och social hållbarhet. En välfungerande kollektivtrafik är inte endast ett transportmedel, utan en central del av stadens infrastruktur. Den bidrar till jämlikhet, minskar bilberoendet och skapar förutsättningar för en mer hållbar stad. Sedan de rödgröna tillträdde i Region Stockholm har omfattande nedskärningar och försämringar genomförts inom kollektivtrafiken. Samtidigt har biljettpiserna höjts. Denna utveckling står i direkt kontrast till de löften som gavs inför valet 2022. Konsekvenserna har blivit en mer opålitlig och mindre tillgänglig kollektivtrafik, vilket i sin tur äventyrar både stadens tillväxtmål och klimatambitioner.

Kungsholmen och Norra Djurgårdsstaden är två områden där konsekvenserna av regionens neddragningar i kollektivtrafiken har blivit särskilt kännbara. Norra Djurgårdsstaden har i synnerhet byggts ut med ett tydligt fokus på hållbar mobilitet, vilket bland annat innebär få tillgängliga parkeringsplatser och ett starkt beroende av kollektivtrafik. Trots detta har flera busslinjer dragits in eller glesats ut, vilket försvårar vardagen för de boende, särskilt för äldre, barnfamiljer och personer utan bil. Norra Djurgårdsstaden, som ofta lyfts fram som en modell för hållbar stadsutveckling, undergräver bristen på kollektivtrafikalternativ både tillgängligheten och trovärdigheten i stadens klimatambitioner.

På Kungsholmen har den försämrade kollektivtrafiken lett till ökad trängsel och längre restider, vilket har skapat bekymmer särskilt för äldre som varit beroende av kollektivtrafiken. Dessa exempel visar tydligt att kollektivtrafiken inte bara är ett transportsystem den är en förutsättning för att stockholmarnas vardag ska fungera i praktiken. De föreslagna trafikförändringarna innebär varken en återställning av tidigare buss- eller tunnelbanetrafik och är inte tillräckliga för att vända den negativa utvecklingen eller återvinna invånarnas förtroende för kollektivtrafiken. Stockholms stad bör även kräva en oberoende och grundlig utvärdering av de trafikförändringar som genomfördes efter sommaren 2024.

Det behövs en tydlig politisk kursändring för att återställa och förbättra kollektivtrafiken på Kungsholmen efter stora nedskärningar från det rödgröna regionstyret. Busslinjer som 54, 56 och 65 måste åter trafikera Bolinders plan, Stora Essingen och Hornsberg. Neddragningarna har drabbat utsatta grupper särskilt hårt och underminerar klimat- och jämlikhetsmålen. Staden bör kräva en oberoende utvärdering av de genomförda förändringarna och stå upp för ett inkluderande kollektivtrafiksystem.

Järva behöver omfattande kollektivtrafiksatsningar. Spånga station är nedgången och trång, och bör rustas upp med en ny entré, bättre perronglösning, samt en mer funktionell bussterminal. Pendeltågs- och busstationen bör integreras bättre, med fler parkeringar för både bilar och cyklar. I Bromstensstaden krävs tätare trafik på busslinjerna 118 och 512 samt bättre tidssynkning med pendeltågen. Spånga kyrka/Sörgården och Lunda företagsområde har idag undermålig kollektivtrafik. Buss 179 är överbelastad och behöver tätare turer. Den nya tvärbanan till Kista välkomnas som en viktig investering i ökad tillgänglighet och stadsutveckling.

Kommande renoveringar av tunnelbanan mot Farsta är nödvändiga, men ersättningstrafiken måste fungera väl för att inte försämra tillgängligheten, särskilt på Farsta strand-grenen där trafiken är intensiv även under sommaren. Hög punktlighet och kapacitet är avgörande.

För att förbättra tillgänglighet och trygghet föreslås att busslinje 135 förlängs till Sättra strandbad under sommaren, en åtgärd som kräver minimala investeringar men ger stor nytta. Förslaget stöder folkhälsa, rekreation och miljömål. Dessutom bör båtlinje 89 angöra även Skärholmens ångbåtsbrygga, inte bara Mälarhöjdsbadets, för

att ytterligare stärka tillgängligheten till Sätterskogens naturreservat och lokala besöksmål.

Mot denna bakgrund uppmanar Liberalerna därför det rödgröna styret i Stadshuset att ta sitt ansvar och snarast inleda en dialog med sina partikollegor i Region Stockholm. Det är av största vikt att stadens ledning tydligt för fram invånarnas behov och arbetar för en kollektivtrafik som omfattar hela staden. Att skära ner på kollektivtrafiken löser inga problem. För att skapa en hållbar, jämlik och växande stad krävs i stället gemensamma satsningar på bättre tillgänglighet, tätare turer och en kollektivtrafik som fler kan och vill använda.

Slutligen, vill Liberalerna lyfta stombussarna betydelse. De utgör ryggraden i Stockholms kollektivtrafiksystem och spelar en avgörande roll för att binda samman stadens olika delar.

Med hög turtäthet, tydliga linjesträckningar och god tillgänglighet är stombusslinjerna ofta förstahandsvalet för många resenärer. För boende i områden utan direkt tillgång till tunnelbana är stombussen ofta den mest pålitliga länken till resten av staden. När stombusstrafiken försämras eller nedprioriteras riskerar det att slå hårt mot hela kollektivtrafiksystemets funktionalitet. Att säkerställa ett robust och välfungerande stomlinjenät är därför en strategisk investering för både stadens tillgänglighet och invånarnas vardagsliv.

Vi uppmanar därför styret att verka för att stombussarna ges högre prioritet i framtida trafikplanering och att utbyggnaden sker i takt med stadens tillväxt

### **Kommunstyrelsen**

**Reservation** av Christofer Fjellner, Johan Paccamonti och Sophia Granswed Baat (alla M) som är likalydande med Moderaternas reservation i borgarrådsberedningen.

**Reservation** av Jan Jönsson (L) som är likalydande med Liberalernas reservation i borgarrådsberedningen.

## Ärendet

Trafikförändringsprocessen är Region Stockholm trafikförvaltnings process för trafikförändringar i SL- och Waxholms Ångfartygs AB:s (WÅAB) trafik. Trafikförvaltningen har inför trafikförändringsremissen för år 2026 beslutat om en inriktning för arbetet som syftar till att bidra till att nå uppsatta mål som beskrivs i regionens trafikförsörjningsprogram. Syftet är i stort att öka attraktiviteten och därmed attrahera fler resenärer samt att stärka utvecklingen av kollektivtrafiken med fokus på områden där det finns potential för överflyttning av bilresor till kollektivtrafiken. Inriktningen beskriver vilka mål arbetet med framtagandet av trafikförändringar ska sträva efter att bidra till och vilken typ av trafikförändringar som kan bidra till nämnda mål.

Trafikförändringsremissen omfattar en bruttolista med förslag på trafikförändringar. Förslagen rör buss-, spår- och sjötrafik och omfattar såväl linjeförändringar som trafikstörande arbeten på spårinfrastrukturen. Förslagen presenterar både linjesträckningar, turtäthet och trafikeringstid. Ytterligare utredning av förslagen kommer att göras av trafikförvaltningen innan eventuellt beslut om genomförande tas.

Stockholms stad ombeds lämna synpunkter på och prioriteringar av förslagen utifrån kunskap, erfarenhet och lokalkännedom. De i remissen föreslagna trafikförändringarna kan förändras med hänsyn till remissvaren och trafikförvaltningen kommer att ge remissinstanserna återkoppling avseende inkomna synpunkter.

## Remissammanställningen

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden och samtliga stadsdelsnämnder.

Exploateringskontoret har inkommit med ett kontorsyttrande.

Stadsbyggnadsnämnden har avstått från att svara på remissen då nämnden inte har något att tillföra i ärendet utifrån sina ansvarsområden inom staden.

## Innehållsförteckning

Stadsledningskontoret.....	9
Exploateringskontoret.....	11
Miljö- och hälsoskyddsnämnden .....	11
Trafiknämnden .....	12
Bromma stadsdelsnämnd.....	14
Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd.....	15
Farsta stadsdelsnämnd .....	16



Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd.....	17
Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd .....	19
Järva stadsdelsnämnd .....	19
Kungsholmens stadsdelsnämnd .....	20
Norra innerstadens stadsdelsnämnd .....	21
Skarpnäcks stadsdelsnämnd .....	23
Skärholmens stadsdelsnämnd .....	23
Södermalms stadsdelsnämnd .....	24
Reservationer m.m. ....	26

## **Stadsledningskontoret**

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 13 maj 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret anser att minskat trafikutbud leder till försämrad attraktivitet, vilket riskerar att leda till minskat resande och föranleder behov av ytterligare neddragningar. För att förhindra en sådan utveckling menar stadsledningskontoret att det behövs ett tillräckligt attraktivt grundutbud, som gör att resenärer kan lita på att det finns en buss som går i rätt tid och till rätt plats. Efter åren med nedskärningar i kollektivtrafiken, anser stadsledningskontoret att kollektivtrafikens pålitlighet åter behöver stärkas genom att kollektivtrafik som har försvunnit läggs tillbaka på ett resurseffektivt sätt och därigenom leder mot målen om ökat kollektivtrafikresande. Stadsledningskontoret kan inte se att trafikförändringsremissen tydligt lyfter fram sådana förslag av förändringar av kollektivtrafikens utbud under 2026.

Trafikförvaltningens förslag innebär en förbättring av tunnelbanans utbud i mellantrafik och på kvällen samt medger omfördelning av resurser från busslinjer med lågt resande till busslinjer som har behov av utökade turer. Stadsledningskontoret ställer sig bakom inriktningen att fördela om resurser till linjer med ett större behov samt att kollektivtrafiken stärks utanför rusningstid.

Stadsledningskontoret anser att trafikförändringsremissen ska vara tydligare i sin beskrivning och motivering av de föreslagna förändringarna. Remissen bör beskriva vilken turtäthet som busslinjen har idag och hur resandet på linjen har förändrats över tid för att på så sätt kunna bedöma storleken på förändringen. I de förslag där busslinjer eller sträckor helt föreslås tas bort önskas en mer utförlig konsekvensbeskrivning, som exempelvis anger hur många resenärer som påverkas och vilka alternativ som resenärerna istället hänvisas till. Detta är synpunkter som staden kommit med under många år varpå det vore önskvärt att de beaktades.

Stadsledningskontoret noterar det nya arbetssättet där trafikförändringsremissen tydligare ska knytas till de långsiktiga målen i regionens trafikförsörjningsprogram. Staden uppfattar att trafikförvaltningens prognoser och kravställning inom olika

kollektivtrafikprojekt baseras på en målstyrd planering som ofta inte har varit förenlig med de förslag som läggs fram i trafikförändringsremissen. Det nya arbetssättet kan överbrygga denna diskrepans där de långsiktiga prognoserna och strategierna baseras på realistiska bedömningar av de ekonomiska förutsättningarna för kollektivtrafiken.

#### *Synpunkter på föreslagna förändringar*

Stadsledningskontoret ser positivt på tillskapandet av busslinje 519 mellan Tekniska högskolan och Ursvik samt linje 122 mellan Spånga och Karolinska sjukhuset. Staden och regionen har ett behov av förbättrade möjligheter att resa på tvären och mellan spårsystemen. Linjer som dessa ökar konnektiviteten i systemet, skapar attraktiva kopplingar och stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft och attraktivitet.

Stadsledningskontoret har också noterat att införandet av linje 122 och de minskade avgångarna för linje 112 och linje 129 minskar den parallellgående trafiken på Karlsbodavägen vilket är önskvärt och systemmässigt effektivt.

Vidare föreslås en ny sträckning för linje 613 genom Kista, stadsledningskontoret ställer sig bakom förslaget som ger en bättre yttäckning i Kista och förordar den alternativa dragningen till Kista Bussterminal men ställer sig frågande till varför inte linjen föreslås trafikera Borgarfjordsgatan istället för Kista Alléväg och Norgegatan. Borgarfjordsgatan är utpekad som primärt stråk i stadens Kollektivtrafikplan för stadens gator som varit ute på remiss under vårvintern.

#### *Behov av tillkommande kollektivtrafik*

Kollektivtrafiken till Bromma Sjukhus behöver förbättras. Kollektivtrafikförsörjning av sjuk- och vårdinrättningar ser stadsledningskontoret som en del i en grundläggande trafikering. Idag är avståndet till närmaste hållplats över 500 meter för besökande patienter till Bromma Sjukhus som inte nyttjar närförortslinje 909. När den tidigare busslinjen fanns var det fler än 200 resenärer som nyttjade hållplatsen. Idag finns beställningstrafik till Bromma Sjukhus, men stadsledningskontoret anser att tröskeln för att nyttja den tjänsten är hög då endast enstaka resenärer väljer att använda den möjligheten. Den attraktivitet som en linje med regelbundna turer erbjuder kan inte mötas upp av en linje som behöver beställas i förväg. Vändmöjlighet för en busslinje finns idag vid Beckomberga sim- och idrottshall och har tidigare nyttjats för linjetrafik. Trafiknämnden ser möjligheter att tillskapa ett nytt hållplatsläge längs Söderberga allé för förnyad trafikering.

Stadsledningskontoret saknar en utökning av stombusstrafiken på linje 1, 2 och 3 i trafikförändringsremissen. Resandet på stombusslinjerna har ökat under det senaste året, trots det föreslås inte nuvarande trafikering för stombusslinje 1, 2 och 3:s tre turer per timme redan från klockan 19 att utökas. Det innebär att delar av innerstaden bara får 20-minuterstrafik som bas klockan 19, vilket är allt för undermåligt för att kunna anses vara stomtrafik och uppfyller inte heller trafikförvaltningens egna riktlinjer för stomtrafik i innerstaden enligt Riktlinjer Planering av kollektivtrafiken i Stockholms län. Stadsledningskontoret anser att återläggningen av stombusstrafikens trafikering på kvällstid är av särskild vikt och bör prioriteras.

Stadsledningskontoret noterar att invändningar mot tidigare neddragningar som inte beaktats av trafikförvaltningen för busslinje 56, 72, 75, 76, 127, 142, 144, 161, 518 kvarstår. Precis som tidigare uttryckt behov av utökade avgångar på grund av hög belastning på busslinje 541 och 518 samt stombusslinje 179.

### **Exploateringskontoret**

**Exploateringskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 24 april 2025 har i huvudsak följande lydelse.

I stadens stadsbyggnadsprojekt är en hög tillgänglighet till kollektivtrafik en förutsättning för att nå målet om minskad miljöpåverkan och minskat biltrafikarbete med 30 procent till 2030.

Det kan ta flera år från att ett projekt har initierats till att det är färdigställt och det är därför viktigt med en löpande dialog med trafikförvaltningen för att säkerställa att det finns tillgång till kollektivtrafik i den omfattning som är önskvärd för att skapa möjlighet till en hög andel kollektivtrafikresor hos medborgarna. Kontoret vill peka på vikten av att kollektivtrafik finns att tillgå innan hela projektet är färdigbyggt och inflyttat.

Kontoret noterar att förslaget till trafikförändringar innehåller en viss ökning av kollektivtrafikens utbud, främst för spårbunden trafik och bussar i innerstaden. Kontoret saknar motsvarande satsning i ytterstaden och för spårtrafikens anslutande busstrafik. Under 2025 och 2026 kommer följande projekt att påbörjas och delvis ha inflyttad verksamhet. Exploateringskontoret ser ett behov av att även denna nya inflyttning beaktas i förslaget till trafikförändringar.

Söderort: Kölden - 80 nya lägenheter med inflyttning kvartal 1 2025, Vårbergstoppen - 500 nya bostäder med inflyttning kvartal 3 2025, Klockelund - cirka 700 lägenheter med inflyttning under 2025 och 2026, Slakthusområdet - ny gymnasieskola med 800 elever kvartal 3 2026, Malmövägen - 43 nya bostäder med inflyttning under kvartal 3 2026, Arkövägen - 76 bostäder med inflyttning under kvartal 3 2026, Gamla Tyresövägen - cirka 300 bostäder byggstarta under 2026, med inflyttning tidigast under 2027

Västerort: Olovslunds station - 19 seniorbostäder med inflyttning under 2025, Åkeshovsvägen - 96 lägenheter med inflyttning under 2025, Oldmästaren/Gubbkärrsvägen - 87 lägenheter med inflyttning under 2026

### **Miljö- och hälsoskyddsnämnden**

**Miljö- och hälsoskyddsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 22 april 2025 följande.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner miljöförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen och överlämnar nämndens svar till kommunstyrelsen.

*Reservation* av Elin Hjelmestam (L) och Torbjörn Erbe m.fl. (M), se Reservationer m.m.

**Miljöförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 31 mars 2025 har i huvudsak följande lydelse.

För spårtrafik beskrivs ett par trafikavstängningar. Förvaltningen vill lyfta vikten av att dessa i ett tidigt skede stäms av med den regionala trafikgruppen (trafikkontoret, Trafikförvaltningen och Trafikverket) så att projekten kan samordnas med andra trafikstörande arbeten i kommunen och länet. Förvaltningen vill även lyfta vikten av att trafikförvaltningen säkerställer att entreprenörer och underentreprenörer efterlever gällande riktlinjer för byggbuller vid spårarbeten. Vid eventuella avsteg från riktlinjerna ska underrättelse skickas till miljöförvaltningen.

Om det påträffas föroreningar under spårarbetet behöver Trafikförvaltningen skicka in en underrättelse om förorenat område eller byggnad till miljöförvaltningen.

Miljöförvaltningen anser att indragning av linjer ska ske med försiktighet och föregås av en analys av alternativ resväg i händelse av trafikstopp eller reducerad trafik i t.ex. tunnelbanan. Vidare vill förvaltningen understryka att det är viktigt att beakta miljö- och hälsoaspekter, som buller och vibrationer, vid analyser av omdragning av busslinjer/nya busslinjer. Detta gäller särskilt vid utökad trafik nattetid kl. 22-06.

Utöver naturområden anser förvaltningen att det även är viktigt med god tillgänglighet till stadens fritidsanläggningar som t.ex. idrottshallar. Dels med anledning av att fler då skulle ha möjlighet att ta sig till anläggningarna men också för att fler barn då på egen hand skulle kunna ta sig kollektivt till anläggningarna.

## **Trafiknämnden**

**Trafiknämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 24 april 2025 följande.

1. Trafiknämnden beslutar att överlämna trafikkontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

*Reservation* av Dennis Wedin m.fl. (M), se Reservationer m.m.

*Reservation* av Sara Svanström (L), se Reservationer m.m.

*Särskilt uttalande* av Anders Lindman (SD), se Reservationer m.m.

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 21 mars 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikkontoret ser inte att de förslag som presenteras i trafikförändringsprocessen går i linje med de mål om ökat resande med kollektivtrafik och minskat resande med

biltrafik som är politiskt beslutat. Ska kollektivtrafiken kunna vara stommen i det hållbara resandet behöver utbudet av kollektivtrafiktrafik öka.

Trafikkontoret ställer sig bakom inriktningen att fördela om resurser till linjer med ett större behov samt att trafiken stärks utanför rusningstid men vill vara tydliga med att det krävs en utökad trafikering för att kunna nå de politiskt uppsatta målen . Resursfördelningen mellan trafikslag behöver också vara en parameter i den fortsatta planeringen så att resurserna går dit där det gör mest nytta. Kontoret anser även att trafikförvaltningen behöver återlägga den i tidigare trafikfändringsprocesser borttagna trafik i större utsträckning än vad som framgår av förslaget för att ha en förutsättning för att nå de högt ställda målen om resande med kollektivtrafik.

Kontoret anser dock att trafikförvaltningen bör vara tydligare i både beskrivningen och motiveringen av de föreslagna förändringarna. I förslag som omfattar förändrat turutbud önskar trafikkontoret att hänvisning konsekvent ges även till dagens turutbud, för att bättre kunna bedöma storleken på förändringen. Det vore också önskvärt att förklara hur resandet på de aktuella linjerna har förändrats över tid och vilka konsekvenser på resmönster och resandevolymer som kan förväntas av de föreslagna förändringarna.

Det framgår inte av i underlaget om trafikförvaltningen ser behov av ombyggnader i gatumiljön för att möjliggöra den föreslagna trafikeringen. Staden har en begränsad investeringsbudget, investeringsbehoven är många och justeringar i trafikmiljön för kollektivtrafiken behöver prioriteras till förbättringar där den gör störst nytta.

Trafikkontoret föreslår att linje 65 förlängs förslagsvis längs Kungsholmsgatan, Scheelegatan och Hantverkargatan till hållplatsen John Ericssonsgatan där det finns möjlighet att tillskapa plats för tidreglering vid Pontonjärsgatan.

Vidare föreslås en ny sträckning för linje 613 genom Kista, kontoret ställer sig bakom förslaget som ger en bättre yttäckning i Kista och förordar den alternativa dragningen till Kista Bussterminal men ställer frågan varför inte linjen föreslås trafikera Borgarfjordsgatan istället för Kista Alléväg och Norgegatan.

Trafikkontoret ser att kollektivtrafiken till Bromma Sjukhus behöver förbättras. Kollektivtrafikförsörjning av sjuk- och vårdinrättningar ser kontoret som en del i en grundläggande trafikering. Kontoret önskar återinrätta kollektivtrafiktrafikering för både patienter och personal för att tillgängliggöra den samhällsfunktionen. Vändmöjlighet för en busslinje finns idag vid Beckomberga sim- och idrottshall och har tidigare nyttjats för linjetrafik. Kontoret ser möjligheter att tillskapa ett nytt hållplatsläge längs Söderberga allé för förnyad trafikering.

I samband med tidtabellsskiftet T24 sänktes turtätheten på linje 161 mellan Gröndal och Bagarmossen. Kontoret anser att linjen fyller en viktig funktion för möjligheten till tvärgående resor i söderort och ser ett behov av en utvecklad trafikering på sträckan i hög och mellantrafik. Vid samma tidtabellsskifte lades linje 168 mellan Östbergahöjden och Gullmarsplan ned och försämrade kraftigt tillgängligheten

mellan Östberga och Södermalm. Kontoret anser att möjligheten till direktresor mellan Östberga och Gullmarsplan är värdefullt.

Trafikkontoret saknar en utökning av stombusstrafiken på linje 1, 2 och 3 i remissen. Det innebär att delar av innerstaden bara får 20-minuterstrafik som bas redan då, detta är för dålig standard för att kunna anses vara stomtrafik och uppfyller inte heller trafikförvaltningens egna riktlinjer för stomtrafik i innerstaden enligt RiPlan. Trafikkontoret anser att återläggningen av stombusstrafikens trafikering på kvällstid är av särskild vikt och bör prioriteras.

På Stora Essingen har avstånden blivit långa till befintliga hållplatser och tillgängligheten till dessa områden är för dålig. Kontoret vill trycka på vikten av att linje 56 åter förlängs till Stora Essingen så snart möjlighet finns, alternativt att andra lösningar presenteras för att minska avstånden.

Den införda nedläggningen av linje 72 och delar av linje 54 tillsammans med minskad turtäthet på stomlinje 6, linje 75 och 76 har inneburit stora försämringar både för befintliga boende i Norra Djurgårdsstaden och för förutsättningarna för den fortsatta stadsutvecklingen. Linje 57:s nya linjesträckning har bara delvis kompensera för detta.

På sikt vill trafikkontoret föra dialog med trafikförvaltningen om att återinrätta lokal kollektivtrafik längs Linnégatan. Området mitt på Östermalm har idag, bortsett från tunnelbanan vid Östermalmstorg och Karlaplan långt till kollektivtrafik.

## **Bromma stadsdelsnämnd**

**Bromma stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 24 april 2025 följande.

Nämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen och överlämnar det till kommunstyrelsen.

**Bromma stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 26 mars 2025 har i huvudsak följande lydelse.

De föreslagna förändringar som rör Bromma stadsdelsnämndsområde är följande:

- För busstrafiken föreslås förändringar i turtäthet på flera linjer som trafikerar Bromma. En ny busslinje föreslås trafikera mellan Spånga station och Karolinska sjukhuset via Gamla Bromstensvägen – Mariehäll – Sundbyberg – Huvudsta. Linjen ska avlasta linje 112 och 113.
- För tunnelbanan föreslås de avgångar som idag vänder vid Odenplan förlängas till Alvik.
- Tvärbanans förlängning till Ursvik/Helenelund är försenad och kommer inte att vara färdigställd under T26.

Förvaltningen ställer sig positiv till att en ny busslinje föreslås avlasta bland annat linje 113 och utöka kollektivtrafikutbudet i Mariehäll.

Den indragna busstrafiken på linje 127 mellan Nockebyhov och Blackebergs gård bör återinrättas för att säkerställa tillgängligheten till bland annat Mälarbackens vård- och omsorgsboende.

Det lokala rådet för funktionshinderfrågor framför att det finns behov av en busshållplats vid Bromma sjukhus. Rådet framför även att färdtjänstchaufförer behöver informeras om att de har tillstånd att köra på torg och sommargåtor. Vidare anser rådet att riktlinjen ”det ska vara en självklarhet för alla att kunna välja att resa kollektivt” behöver konkretiseras för att göra större nytta i styrningen.

För att minska klimatpåverkan från personbilstrafik är det viktigt att kollektivtrafiken är tillförlitlig och går med en hög turtäthet på relevanta sträckor. Förvaltningen vill därför betona behovet av att SL håller en hög servicenivå, ser över kommunikationerna i områden som exploateras samt tillämpar en tät tidtabell för tvärgående trafik.

Förvaltningen ställer sig positiv till att en ny busslinje föreslås inrättas med syftet att komplettera och avlasta befintliga linjer med hög belastning. Den nya linjen trafikerar bland annat Mariehäll och avlastar linje 113, vilket förvaltningen ser positivt på och framhöll behovet av i föregående års trafikremiss.

Förvaltningen har i samband med tidigare års trafikremisser framfört invändningar mot indragna turer på linje 127 mellan Nockebyhov och Blackebergs gård, något som inneburit försämrad tillgänglighet till bland annat Mälarbackens vård- och omsorgsboende samt Ängbybadet. Planerade bostadsprojekt i södra Blackeberg medför ett ytterligare behov av busstrafik längs sträckan.

Förvaltningen vidhåller, likt tidigare yttranden, att det finns behov av en busshållplats vid Bromma sjukhus i Beckomberga. Detta behov har framförts av det lokala rådet för funktionshinderfrågor.

Rådet framför även att formuleringen ”det ska vara en självklarhet för alla att kunna välja att resa kollektivt” under rubriken 1.4 behöver konkretiseras för att göra större nytta i styrningen.

Rådet framför vidare att färdtjänstchaufförer ofta inte känner till att de har tillstånd att köra på torg och sommargåtor där vanlig trafik är förbjuden, vilket medför svårighet för färdtjänstresenärer. Förare behöver informeras om detta för att säkerställa att personer med funktionsnedsättning kan komma fram till sin destination, alternativt att skyltningen förtydligas.

### **Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd**

**Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 24 april 2025 följande.

1. Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd ger förvaltningen i uppdrag att tillskriva SL om vikten av återinföra linje 168.

**Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 18 mars 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikförvaltningen på Region Stockholm har arbetat fram ett förslag på förändringar i kollektivtrafiken, som ska träda i kraft vid tidtabellsskiftet i december 2025. Inom stadsdelsområdet är det jämfört med tidigare år få planerade förändringar.

Nedan följer förslag på förändringar som direkt berör stadsdelsområdet, uppdelat på trafikslag.

#### *Tunnelbana*

I remissen står det att resande med tunnelbanan går upp och närmar sig nivåer från innan 2020. På tunnelbanans gröna linje föreslår de att flera turer med slutstation Odenplan ska utökas för att få ny slutstation i Alvik. Vidare föreslår de att den gröna linjen börjar trafikeras med långa tåg tidigare på morgnarna under vintertidtabellen.

#### *Buss*

Trafikförvaltningens sammanställning innehåller inga förändringar på busstrafik som direkt berör stadsdelsområdet.

#### *Lokalbanor*

Tvärbanans förlängning till Helenelund/Ursvik kommer att genomföras senare än tidigare planerat.

Förvaltningen kan konstatera att de förändringar som trafikförvaltningen föreslår har begränsad påverkan på kollektivtrafiken inom stadsdelsområdet.

Trafikförvaltningens nedläggning av buss 168 i slutet av 2023 försämrade förutsättningarna att resa kollektivt från Östberga till förvaltningshuset i Slakthusområdet, såväl som till andra delar av stadsdelsområdet. Förvaltningen vill därför framhäva att det finns ett behov av tvärförbindelser österut från Östberga.

Förvaltningen planerar att flytta förvaltningshuset från Slakthusområdet till Rågsved 2027 och bedömer att detta kommer att påverka resmönster inom stadsdelsområdet. Både anställda och besökare är beroende av att kunna resa kollektivt, och det är viktigt att det finns bra förutsättningarna för det efter den planerade flytten. Förvaltningen föreslår därför att trafikförvaltningen redan nu ser över möjligheterna att utveckla bussförbindelser mellan Älvsjö och Rågsved, för att koppla samman de södra ändarna av den nya gula linjen och linje 17.

#### **Farsta stadsdelsnämnd**



**Farsta stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 22 maj 2025 följande.

Stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som svar på remissen av förslag till trafikförändringar 2025/2026.

*Särskilt uttalande* av Olof Peterson m.fl. (M) och Rikard Werge (L), se Reservationer m.m.

**Farsta stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 1 april 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikförvaltningen genomför ett antal utökningar av trafiken i syfte att öka tunnelbanans kapacitet, servicenivå och attraktivitet. I samband med detta görs en översyn av tidtabellen för samtliga linjer. Gröna linjen De avgångar som idag vänder vid Odenplan i mellantrafik, på kvällstid samt på helger förlängs till Alvik. På helger under vintertidtabell tidigare läggs trafikering med långa tåg på morgonen.

Trafikförvaltningen planerar att under T26 att inleda en pilot med nattrafik i pendeltågstrafiken. I piloten ingår anpassning av viss nattbusstrafik. Trafikförvaltningen återkommer med närmare detaljer kring trafikupplägget i en separat remiss till berörda kommuner.

Sommaren 2025 stängs tunnelbanans Farstagren av mellan Blåsut och Farsta strand under sju veckor för fortsatta arbeten med anslutningsspår till Högdalsdepån vid Hökarängen samt upprustning av signalsäkerhetssystemet på hela den avstängda sträckan. Trafiken ersätts med buss. I de nu aviserade trafikförändringarna T26 meddelas att tunnelbanas Farstagren kommer vara avstängd flera veckor även under sommaren 2026 denna gång mellan Hökarängen och Farsta strand. Resenärerna på Farstagrenen har erfarit störningar under en längre tid i och med arbetet med nya tunnelbanan. En avstängning av tunnelbanan under större delen av sommaren är nödvändig och begriplig men blir en ny prövning för trafikanterna. Förvaltningen anser att det är viktigt att den ersättningstrafik med buss som resenärerna hänvisas till har tillräcklig kapacitet och frekventa avgångar. I övrigt berörs inte kollektivtrafiken i Farsta stadsdelsområde av några större förändringar.

Förvaltningen tar tillfället i akt att påpeka det stora behovet av en förbättrad busstrafik i Sköndal och Fagersjö. Stadsdelarna saknar andra kollektiva färdmedel. I Sköndal har det byggts många nya bostäder de senaste åren och en fortsatt omfattande nybyggnation planeras. Med en kollektivtrafik som har låg turtäthet väljer många att åka bil istället vilket är dåligt för miljön och klimatet.

### **Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd**

**Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 24 april 2025 följande.

1. Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen.
2. Nämnden anför därutöver följande.

Hägersten-Älvsjö är en av de snabbast växande stadsdelarna i Stockholm stad och det är därmed viktigt att kollektivtrafiken stärks i takt med att vår stadsdel växer. Det glädjer oss därför att det inte föreslås några ytterligare neddragningar av kollektivtrafiken i vårt område under kommande år. Vi önskar att man så snabbt som möjligt återgår till den nivå av kollektivtrafik man hade innan tidigare års neddragningar.

En stark och välutbyggd kollektivtrafik är avgörande för att vi ska klara våra högt ställda klimatmål samtidigt som det är en viktig förutsättning för att få vardagen att fungera inte minst i socioekonomiskt svagare områden.

Stadsdelsnämnden har tidigare i olika omgångar påtalat betydelsen av buss 153 för stadsdelen. Sedan hösten 2023 har SL avvecklat denna busslinje. Buss 153 var ett smidigt sätt att pendla från vår stadsdel till Fridhemsplan på morgonen och tillbaka hem på kvällen. Bussen fyllde en viktig funktion för jobbspendlare och var ett komplement till den spårburna kollektivtrafiken. Vi anser att linje 153 ska återinföras.

Buss 142, samt del av linje 144 (mellan Älvsjö station och Gullmarsplan) är redan nu drabbad av stor trängsel, turtätheten bör utökas för att möta behovet av de många boende, inte minst äldre och barnfamiljer, som använder sig av bussen. Linje 142 Telefonplan-Älvsjö station är en viktig transportgren genom Solberga och bussarna är ofta fullsatta under rusningstrafik det är till och med så att bussarna ibland avstår från att stanna och ta upp nya passagerare därför att det är fullt ombord. Trots flera års påpekanden från Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd har ingen förbättring skett.

Buss 707 med koppling Fruängen-Skärholmen-Tumba fick minskad turtäthet under 2023 till 30-mintrafik. Detta skapar en mer otillgänglig kollektivtrafik i ett redan kollektivtrafiksnålt läge. Vi anser att turtätheten bör återgå till de nivåer som rådde 2022. Även turtätheten på linje 133 har försämrats, att denna linje trafikerar med 30-minuterstrafik på exempelvis helger är en stor brist. Detta är mycket olyckligt då det är det enda kollektiva färdmedlet för boende och besökare i Ekensberg.

Vi ser också negativa konsekvenser av nedläggningen av röda linjens insatståg. Insatstågen bör återinföras då de syftar till att minska trängseln.

Sammanfattningsvis, om vi vill ha en stark kollektivtrafik och minska bilresandet, behöver kollektivtrafiken i Hägersten-Älvsjö stärkas till de nivåer som rådde för ett par år sedan.

**Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 31 mars 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Förra året fokuserade SL på att inte göra några ytterligare neddragningar efter de justeringar som tidigare gjorts under pandemin. Förvaltningen är positiv till de mindre utökningar som SL planerar inom tunnelbanetrafiken, men vill lyfta fram att även insatstågen på röda linjen och turtätheten på områdets bussar behöver återställas, när nu antalet resenärer snart är uppe på samma nivåer som före pandemin.

Två exempel är busslinje 142, samt del av linje 144 (mellan Älvsjö station och Gullmarsplan) som har problem med trängsel. Äldre personer med rullator och familjer med barnvagn kan ha svårt att komma med bussen. Turtätheten behöver utökas på dessa linjer för att möta behovet.

För att främja en hållbar utveckling och god tillgänglighet för alla grupper behöver kollektivtrafiken stärkas till de nivåer som rådde före pandemin.

### **Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd**

**Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 24 april 2025 följande.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.

**Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 4 april 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltning har tagit del av utsänd remiss och ser positivt på att kollektivtrafiken utvecklas med målet att öka kollektivtrafikens attraktivitet och öka kollektivtrafikens marknadsandel.

Den justering som påverkar stadsdelsområdet innebär en marginell förbättring. Förvaltningen hade önskat ytterligare förbättringar gällande linjesträckningar, turtäthet och trafikeringstid, eftersom det planeras för ett stort antal tillkommande bostäder inom stadsdelsområdet.

I samband med Trafikförändringar i SL- och WÅAB-trafiken 2024/2025 (T25) önskade förvaltningen en ökad turtäthet på busslinjerna 541 och 518 som har många avgångar med hög belastning. Önskemålet var även att tidtabellen för buss 119 bättre skulle matcha pendeltågets tider. Dessa önskemål kvarstår alltså.

Rådet för funktionshinderfrågor framför även att ändrad färdrutt för buss 67 som tidigare anslöt Hässelby-Vällingby med Karolinska i Solna har medfört svårigheter för boende att nå Karolinska sjukhuset. Slutligen framförs att busstrafik till Bromma sjukhus är viktigt att införa.

Bruttolistan innehåller en förändring som påverkar Hässelby-Vällingby stadsdelsområde. Busslinje 116 mellan Spånga station och Vällingby föreslås få en omfördelning av avgångar på vardagar från morgon till eftermiddag/kväll i syfte att erbjuda bättre möjligheter till fritidsresande under kvällen. Förslaget innebär att perioden med 7,5-minuterstrafik kortas något under morgon- och eftermiddagsrusningen så att turtätheten kan utökas från 30- till 15- minuterstrafik mellan kl. 19 och 20.30.

### **Järva stadsdelsnämnd**

**Järva stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 24 april 2025 följande. Nämnden beslutade enligt förvaltningens förslag.

*Särskilt uttalande* av Rashid Mohammed m.fl. (V), Elvir Kaznic m.fl. (S) och Mansur Jama (MP), se Reservationer m.m.

*Särskilt uttalande* av Ole Jörgen Persson m.fl. (M) och Åsa Nilsson Söderström (L), se Reservationer m.m.

*Särskilt uttalande* av Ole Jörgen Persson m.fl. (M), Åsa Nilsson Söderström (L) och Patrick Amofah (C), se Reservationer m.m.

*Särskilt uttalande* av Gahzal Saberian (SD), se Reservationer m.m.

**Järva stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 18 mars 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Förslag på trafikförändringar som berör kollektivtrafiken inom Järva är: • Linje 687 Vallentuna – Kista centrum • Linje 514 Spånga station – Sollentuna station • Linje 613 (Kista centrum-) Danderyds sjukhus – Skarpäng.

Gällande 514 ser förvaltningen positivt på en snabbare och mer direkt anslutning till norra Järva. Däremot beklagar förvaltningen att tvärbanans förlängning till Ursvik/Helenelund är försenad och inte kommer vara färdigställd till 2026.

Förvaltningen anser att konsekvenserna av genomförda förändringar för linje 518 med minskad turtäthet under högtrafik på högsommaren behöver ses över. Förvaltningen har tidigare lyft att linjen har hög belastning, även sommartid och att trafiken på sträckan istället kan utökas under övriga delen av året. Linjen är en av mycket få förbindelser mellan de stora målpunkterna i Kista och Barkarby station/Barkarbystaden.

Förvaltningen har vid flertal tidigare tillfällen påtalat behovet av att förstärka busslinje 179 mellan Sollentuna och Vällingby och tar tillfället i akt att återigen påtala detta.

## **Kungsholmens stadsdelsnämnd**

**Kungsholmens stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 24 maj 2025 följande.

Kungsholmens stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

*Reservation* av Lou-Ann Wejke Norberg m.fl. (M) och Charlotta Schenholm (L), se Reservationer m.m.

**Kungholmens stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 20 mars 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen kan konstatera att remissen inte innehåller några förslag på förändringar som påverkar innerstadens kollektivtrafik i någon större utsträckning. Det som påverkar innerstaden mest är ett antal trafikstörningar till följd av underhåll samt utbyggnad av kollektivtrafiken. I december 2023 och i augusti 2024 genomfördes däremot omfattande trafikförändringar i innerstadens busstrafik och enligt förvaltningen innebär dessa neddragningar fortfarande negativa konsekvenser för Kungsholmens stadsdelsområde. Förvaltningen ser att neddragningarna och förändringarna för bussarna 1, 54, 56, 61, 65 och 74 påverkar många boende, besökare och verksamma inom Kungsholmens stadsdelsområde. För den enskilde kan vardagen bli mer komplicerad och möjligheterna att leva hållbart försämrade.

Förvaltningen vill understryka vikten av att trafikförvaltningen följer upp tidigare års omfattande trafikförändringar och ser över vilka eventuella anpassningar av trafikutbudet som behövs och är möjliga att genomföra.

Under året kan tunnelbanetrafiken förbi Odenplan fortsatt påverkas av arbeten med utbyggnaden av Gröna linjen till Arenastaden. Under 2026 finns behov att stänga av det ena spåret mellan Odenplan och Sankt Eriksplan vilket medför kraftigt reducerad trafik genom delar av innerstaden.

I december 2023 och i augusti 2024 genomfördes däremot omfattande trafikförändringar i innerstadens busstrafik och enligt förvaltningen innebär dessa neddragningar fortfarande negativa konsekvenser för Kungsholmens stadsdelsområde. Förvaltningen ser att neddragningarna och förändringarna för bussarna 1, 54, 56, 61, 65 och 74 påverkar många boende, besökare och verksamma inom Kungsholmens stadsdelsområde.

Att buss 56 inte längre trafikerar Stora Essingen samtidigt som buss 1 fått minskad turtäthet innebär negativa konsekvenser för de som behöver ta sig till och från ön. På Stora Essingen ligger, förutom en kommunal grundskola, även den franska internationella skolan i Stockholm (grundskola och gymnasium) samt två andra gymnasieskolor. Franska skolan och gymnasieskolorna har elever som bor i andra delar av Stockholm och således reser till ön varje vardag under skolverminerna. Förvaltningen har tidigare påpekat att bussarna redan idag är överfulla när de lämnar Fridhemsplan respektive Stora Essingen och att busstrafiken till Lilla och Stora Essingen bör utvecklas, särskilt med tanke på kommande bostadsexploatering i dessa stadsdelar.

Enligt förvaltningen är det mycket olyckligt att buss 54 inte längre försörjer Bolinders plan där Träffpunkten Baltzar, Pilträdet servicehus och Serafens vård- och omsorgsboende ligger.

### **Norra innerstadens stadsdelsnämnd**

**Norra innerstadens stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 22 maj 2025 följande.

Norra innerstadens stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen.

*Särskilt uttalande* av Petra Gardos Ek m.fl. (M), Linnea Sandström Lange (L) och Carl Fredrik Häggqvist (KD), se Reservationer m.m.

*Särskilt uttalande* av Daniele Fava m.fl. (C), se Reservationer m.m.

*Särskilt uttalande* av Anders Lindman m.fl. (SD), se Reservationer m.m.

**Norra innerstadens stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 20 mars 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen kan konstatera att remissen inte innehåller några förslag på förändringar som påverkar innerstadens kollektivtrafik i någon större utsträckning. Det som påverkar innerstaden mest är ett antal trafikstörningar till följd av underhåll samt utbyggnad av kollektivtrafiken. I december 2023 och i augusti 2024 genomfördes däremot omfattande trafikförändringar i innerstadens busstrafik och enligt förvaltningen innebär dessa neddragningar fortfarande negativa konsekvenser för Kungsholmens stadsdelsområde. Förvaltningen ser att neddragningarna och förändringarna för bussarna 1, 54, 56, 61, 65 och 74 påverkar många boende, besökare och verksamma inom Kungsholmens stadsdelsområde. För den enskilde kan vardagen bli mer komplicerad och möjligheterna att leva hållbart försämrats.

Förvaltningen vill understryka vikten av att trafikförvaltningen följer upp tidigare års omfattande trafikförändringar och ser över vilka eventuella anpassningar av trafikutbudet som behövs och är möjliga att genomföra.

Under året kan tunnelbanetrafiken förbi Odenplan fortsatt påverkas av arbeten med utbyggnaden av Gröna linjen till Arenastaden. Under 2026 finns behov att stänga av det ena spåret mellan Odenplan och Sankt Eriksplan vilket medför kraftigt reducerad trafik genom delar av innerstaden.

I december 2023 och i augusti 2024 genomfördes däremot omfattande trafikförändringar i innerstadens busstrafik och enligt förvaltningen innebär dessa neddragningar fortfarande negativa konsekvenser för Kungsholmens stadsdelsområde. Förvaltningen ser att neddragningarna och förändringarna för bussarna 1, 54, 56, 61, 65 och 74 påverkar många boende, besökare och verksamma inom Kungsholmens stadsdelsområde.

Att buss 56 inte längre trafikerar Stora Essingen samtidigt som buss 1 fått minskad turtäthet innebär negativa konsekvenser för de som behöver ta sig till och från ön. På Stora Essingen ligger, förutom en kommunal grundskola, även den franska internationella skolan i Stockholm (grundskola och gymnasium) samt två andra gymnasieskolor. Franska skolan och gymnasieskolorna har elever som bor i andra delar av Stockholm och således reser till ön varje vardag under skolterminerna. Förvaltningen har tidigare påpekat att bussarna redan idag är överfulla när de lämnar Fridhemsplan respektive Stora Essingen och att busstrafiken till Lilla och Stora

Essingen bör utvecklas, särskilt med tanke på kommande bostadsexploatering i dessa stadsdelar.

Enligt förvaltningen är det mycket olyckligt att buss 54 inte längre försörjer Bolinders plan där Träffpunkten Baltzar, Pilträdet servicehus och Serafens vård- och omsorgsboende ligger.

### **Skarpnäcks stadsdelsnämnd**

**Skarpnäcks stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 24 april 2025 följande.

Stadsdelsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och lämnar det som svar på remissen

**Skarpnäcks stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 20 mars 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Av de förändringar som föreslås i årets bruttolista är det inga som berör Söderort. Förvaltningen gör ändå ett par medskick gällande bland annat bättre tvärförbindelser samt fler upp/nedgångar till tunnelbanestationerna.

Den 2 november 2025 övergår driften av tunnelbanan till ett nytt trafikavtal, E40. Ny trafikutövare blir Connecting Stockholm AB. För gröna linjen kommer de avgångar som idag vänder vid Odenplan i mellantrafik, på kvällstid samt på helger förlängs till Alvik. På helger under vintertidtabell tidigare läggs trafikering med långa tåg på morgonen.

När det gäller kollektivtrafiken i ett större perspektiv, och då främst utbyggnad, har förvaltningen påtalat behovet av bättre tvärförbindelser samt att planeringen av Spårväg syds sträckning till Skarpnäck inleds i flera olika remissvar. Tunnelbanans gröna linje är redan i dag hårt belastad under morgon och kväll med trängsel som följd. Flera tusen nya bostäder planeras inom stadsdelsområdet de kommande åren vilket medför ytterligare trafikanter och att kollektivtrafiken behöver förstärkas. Utbyggnaden av tunnelbanan är välkommen, men även andra alternativ behövs, inte minst utökad möjlighet till tvärförbindelser mellan flera målpunkter inom Skarpnäcks stadsdelsområde och övriga Söderort genom nya busslinjer. Förvaltningen vill även påtala behovet av fler upp/nedgångar till tunnelbanestationerna. Det gäller stationerna i Skarpnäck, Bagarmossen, Kärrtorp och Björkhagen.

### **Skärholmens stadsdelsnämnd**

**Skärholmens stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 24 april 2025 följande.

Stadsdelsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och lämnar det som svar på remissen.

*Särskilt uttalande* av Stephan Guiance m.fl. (S), Shamsu Ali Hassan m.fl. (V), Karrmapriya Muschott m.fl. (MP), Mikael Sundin (M) och Conny Gabrielsson (L), se Reservationer m.m.

*Ersättaryttrande* av Kenth Aronsson (C) som instämmer i särskilt uttalande av Stephan Guiance m.fl. (S), Shamsu Ali Hassan m.fl. (V), Karrmapriya Muschott m.fl. (MP), Mikael Sundin (M) och Conny Gabrielsson (L).

**Skärholmens stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 25 mars 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Förslag på trafikförändringar uppdelat per trafikslag som berör Skärholmen

#### *Tunnelbana*

Röda linjen. De avgångar som idag vänder vid Tekniska högskolan i mellantrafik, på kvällstid samt på helger förlängs till Mörby centrum. Turtätheten på sträckan Alby – Norsborg utökas till 5 minuter i högtrafik. Måndag-fredag utökas trafikeringen med långa tåg till att omfatta hela trafikdygnet i såväl vinter- som sommartrafik. På lördagar och söndagar utökas tidperioden för när trafiken bedrivs med långa tåg, främst på kvällstid, i såväl vinter- som sommartrafik.

#### *Buss*

Linje 865 Handen station – Skärholmen föreslås börja trafikera Huddinge station i syfte att och förbättra linjens koppling till pendeltåget och underlätta resandet med kollektivtrafik mellan Huddinge kommun och Haninge kommun. Förändringen bidrar även till bättre koppling mellan Huddinge station och Kungens kurva. Förvaltningen ser positivt på utökningar av tunnelbanetrafiken på röda linjen i syfte att öka tunnelbanans kapacitet, servicenivå och attraktivitet.

Förvaltningen ser positivt på att busslinje 865 Handen station – Skärholmen föreslås börja trafikera Huddinge station, i syfte att och förbättra kopplingen till pendeltågsstationerna i Huddinge och Haninge kommun.

Förvaltningen föreslår att SL och/eller WÅ AB återupptar båttrafik till minst en brygga i Skärholmens Stadsdelsnämndsområde, förslagsvis Mälarhöjdsbadets nyligen renoverade brygga i Sätmaskogens naturreservat. Återupptagen båttrafik skulle öka de rekreativa möjligheterna för Stockholmare och turister, samt stärka de kollektiva resmöjligheterna Skärholmen-Ekerö och Skärholmen-Stockholm City.

Förvaltningen föreslår en sommarbussförbindelse till det populära Sättrastrandsbadet.

### **Södermalms stadsdelsnämnd**

**Södermalms stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 24 april 2025 följande.

Södermalms stadsdelsnämnd överlämnar stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.



*Reservation av Jonas Nilsson m.fl. (alla M), se Reservationer m.m.*

*Särskilt uttalande av Anders Göransson m.fl. (S), Frida Nehrfors Hultén m.fl. (V), se Reservationer m.m.*

*Särskilt uttalande av Lars Rottem Krangnes och Marko Janicic (båda C), se Reservationer m.m.*

**Södermalms stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 24 mars 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen noterar att remissen inte innehåller några nämnbara förslag till trafikförändringar inom samtliga trafikslag som rör Södermalms stadsdelsområde men ser det som positivt att förbättringar görs i tunnelbanetrafiken och i pendeltågstrafiken.

Beträffande busstrafiken som berör Södermalms stadsdelsområde vill förvaltningen betona vikten av att konsekvenserna av de förändringar som genomfördes 2023/2024 noggrant följs upp, detta för att säkerställa att busstrafiken fortsättningsvis ska vara attraktiv och i övrigt uppfylla trafikförsörjningsprogrammets målsättningar att den ska vara attraktiv, pålitlig och tillgänglig.

## Reservationer m.m.

### Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Reservation av Elin Hjelmestam (L) och Torbjörn Erbe m.fl. (M)

Vice ordföranden Elin Hjelmestam (L) och Torbjörn Erbe m.fl. (M) föreslår att nämnden beslutar att delvis bifalla förslaget till beslut samt att därutöver anföra följande:

Liberalerna och Moderaterna vill uppmana det rödgröna styret i Stockholms stad att tydligt föra fram de negativa konsekvenser som Region Stockholms tidigare och även nu föreslagna trafikförändringar i SL-trafiken för 2025/2026 riskerar att få för stadens invånare. Om vi på allvar vill att fler stockholmare ska kunna göra klimatsmarta val i vardagen, lämna bilen hemma och i stället välja kollektivtrafiken, då måste kollektivtrafiken vara ett tillgängligt, pålitligt och attraktivt alternativ, oavsett var man bor eller vilken livssituation man befinner sig i.

Sedan den rödgröna majoriteten tog över i Region Stockholm har historiska nedskärningar och försämringar gjorts av kollektivtrafiken samtidigt som priset för densamma höjts. Det är den exakta motsatsen till vad de lovade i valrörelsen 2022.

Resultatet har blivit mer opålitlig och sämre kollektivtrafik vilket hotat både tillväxten och klimatmålen i Stockholms stad. De historiska nedskärningarna behöver stoppas och Stockholm behöver mer och bättre kollektivtrafik. Förslagen på trafikförändringar som presenteras är varken ett förslag av återställande av buss- eller tunnelbanetrafiken. Förändringarna är långt ifrån tillräckliga för att vända den nuvarande utvecklingen eller återställa förtroendet för kollektivtrafiken.

Stockholms stad borde också kräva en oberoende och genomgående utvärdering av trafikförändringarna som genomfördes efter sommaren 2024.

Förslaget att dra in linjer, glesa ut turtätheten och begränsa tillgången till kollektivtrafik riskerar att få särskilt allvarliga konsekvenser för de grupper i samhället som redan idag har det svårast både ekonomiskt och socialt. Det handlar om barnfamiljer, äldre, ungdomar, nyanlända, studenter och låginkomsttagare, grupper som redan har begränsade resurser och som nu riskerar att få sina liv ytterligare försvårade.

Vi är djupt oroade över att dessa förslag går i direkt motsatt riktning mot de mål som Stockholms stad har satt upp inom klimat, miljö och social hållbarhet. En välfungerande kollektivtrafik är inte bara ett transportmedel det är en grundläggande del av stadens infrastruktur, ett verktyg för jämlikhet, och ett avgörande verktyg för att minska bilberoendet och trängseln i trafiken.

Liberalerna och Moderaterna vill därför att det rödgröna styret i Stadshuset tar sitt ansvar och skyndsamt för en dialog med sina partikollegor i regionen. Det är avgörande att Stockholms stad tydligt lyfter fram invånarnas behov och står upp för en kollektivtrafik som inkluderar hela staden. En nedmontering av kollektivtrafiken är inte vägen framåt. Tvärtom måste vi gemensamt arbeta för att stärka tillgängligheten, öka turtätheten och utveckla kollektivtrafiken som en självklar del av en hållbar, jämlik och växande stad

## **Trafiknämnden**

### **Reservation av Dennis Wedin m.fl. (M)**

Samtliga ledamöter för Moderaterna reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag. Vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M) föreslår att nämnden beslutar att delvis bifalla förslaget till beslut, samt att därutöver anföra följande:

Sedan den rödgröna majoriteten tog över i Region Stockholm har historiska nedskärningar och försämringar gjorts av kollektivtrafiken samtidigt som priset för densamma höjts. Det är den exakta motsatsen till vad de lovade i valrörelsen 2022. Resultatet har blivit mer opålitlig och sämre kollektivtrafik vilket hotat både tillväxten och klimatmålen i Stockholms stad. De historiska nedskärningarna behöver stoppas och Stockholm behöver mer och bättre kollektivtrafik. Förslagen på trafikförändringar som presenteras är varken ett förslag av återställande av buss- eller tunnelbanetrafiken. Förändringarna är långt ifrån tillräckliga för att vända den nuvarande utvecklingen eller återställa förtroendet för kollektivtrafiken.

Det rödgröna styret i Stockholms stad behöver tydligt framföra stockholmarnas kritik till deras rödgröna kollegor i Region Stockholm. För menar vi allvar med att fler stockholmare ska kunna göra klimatsmarta val i vardagen och välja kollektivtrafiken behöver den återställas till de tidigare nivåerna och därifrån förbättras. Sämre tillgång till kollektivtrafik riskerar att få särskilt allvarliga konsekvenser för de grupper i samhället som redan idag har det svårast både ekonomiskt och socialt. Det handlar om barnfamiljer, äldre, ungdomar, nyanlända, studenter och låginkomsttagare, grupper som redan har begränsade resurser och som nu riskerar att få sina liv ytterligare försvårade.

Vi är djupt oroade över hur bristen på handling går i motsatt riktning mot de mål som Stockholms stad har satt upp inom klimat, miljö och social hållbarhet. En välfungerande kollektivtrafik är inte bara ett transportmedel. Det är en grundläggande del av stadens infrastruktur och en förutsättning för både grön omställning och tillväxt.

Vi kräver att det rödgröna styret i Stadshuset tar sitt ansvar och skyndsamt ställer krav på sina partikollegor i regionen. Stockholms stad borde också kräva en oberoende och genomgående utvärdering av trafikförändringarna som genomfördes efter sommaren 2024. Det är avgörande att Stockholms stad tydligt lyfter fram

invånarnas behov och står upp för en kollektivtrafik som inkluderar hela staden. En nedmontering av kollektivtrafiken är inte vägen framåt. Tvärtom måste vi gemensamt arbeta för att stärka tillgängligheten, öka turtätheten och utveckla kollektivtrafiken som en självklar del av en hållbar, jämlik och växande stad.

### Reservation av Sara Svanström (L)

Sara Svanström (L) föreslår att nämnden beslutar att delvis bifalla förslaget till beslut, samt att därutöver anföra följande:

Liberalerna uppmanar det rödgröna styret i Stockholms stad att lyfta fram de negativa följder som Region Stockholms tidigare och nu föreslagna trafikförändringar för 2025/2026 kan få för stadens invånare. För att fler ska kunna välja klimatsmarta resor måste kollektivtrafiken vara tillgänglig, pålitlig och attraktiv – oavsett bostadsort eller livssituation.

Liberalerna ser med oro på att de föreslagna förändringarna motverkar Stockholms stads mål inom klimat, miljö och social hållbarhet. En välfungerande kollektivtrafik är inte endast ett transportmedel, utan en central del av stadens infrastruktur. Den bidrar till jämlikhet, minskar bilberoendet och skapar förutsättningar för en mer hållbar stad. Sedan Socialdemokraterna tillsammans med Centerpartiet och Miljöpartiet tillträdde i Region Stockholm har omfattande nedskärningar och försämringar genomförts inom kollektivtrafiken. Samtidigt har biljettpriserna höjts. Denna utveckling står i direkt kontrast till de löften som gavs inför valet 2022. Konsekvenserna har blivit en mer opålitlig och mindre tillgänglig kollektivtrafik, vilket i sin tur äventyrar både stadens tillväxtmål och klimatambitioner. Kungsholmen och Norra Djurgårdsstaden är två områden där konsekvenserna av regionens neddragningar i kollektivtrafiken har blivit särskilt kännbara. Norra Djurgårdsstaden har i synnerhet byggts ut med ett tydligt fokus på hållbar mobilitet, vilket bland annat innebär få tillgängliga parkeringsplatser och ett starkt beroende av kollektivtrafik. Trots detta har flera busslinjer dragits in eller glesats ut, vilket försvårar vardagen för de boende, särskilt för äldre, barnfamiljer och personer utan bil. Norra Djurgårdsstaden, som ofta lyfts fram som en modell för hållbar stadsutveckling, undergräver bristen på kollektivtrafikalternativ både tillgängligheten och trovärdigheten i stadens klimatambitioner. På Kungsholmen har den försämrade kollektivtrafiken lett till ökad trängsel och längre restider, vilket har skapat bekymmer särskilt för äldre som varit beroende av kollektivtrafiken. Dessa två exempel visar tydligt att kollektivtrafiken inte bara är ett transportsystem den är en förutsättning för att stockholmarnas vardag ska fungera i praktiken. De föreslagna trafikförändringarna innebär varken en återställning av tidigare buss- eller tunnelbanetrafik och är inte tillräckliga för att vända den negativa utvecklingen eller återvinna invånarnas förtroende för kollektivtrafiken. Stockholms stad bör även kräva en oberoende och grundlig utvärdering av de trafikförändringar som genomfördes efter sommaren 2024.

Mot denna bakgrund uppmanar Liberalerna därför det rödgröna styret i Stadshuset att ta sitt ansvar och snarast inleda en dialog med sina partikollegor i Region Stockholm. Det är av största vikt att stadens ledning tydligt för fram invånarnas behov och arbetar för en kollektivtrafik som omfattar hela staden. Att skära ner på kollektivtrafiken löser inga problem. För att skapa en hållbar, jämlik och växande stad krävs i stället gemensamma satsningar på bättre tillgänglighet, tätare turer och en kollektivtrafik som fler kan och vill använda. Slutligen, vill Liberalerna lyfta stombussarna betydelse. De utgör ryggraden i Stockholms kollektivtrafiksystem och spelar en avgörande roll för att binda samman stadens olika delar. Med hög turtäthet, tydliga linjesträckningar och god tillgänglighet är stombusslinjerna ofta förstahandsvalet för många resenärer. För boende i områden utan direkt tillgång till tunnelbana är stombussen ofta den mest pålitliga länken till resten av staden. När stombusstrafiken försämras eller nedprioriteras riskerar det att slå hårt mot hela kollektivtrafiksystemets funktionalitet. Att säkerställa ett robust och välfungerande stomlinjenät är därför en strategisk investering för både stadens tillgänglighet och invånarnas vardagsliv. Vi uppmanar därför styret att verka för att stombussarna ges högre prioritet i framtida trafikplanering och att utbyggnaden sker i takt med stadens tillväxt.

#### **Särskilt uttalande av Anders Lindman (SD)**

Här vill Sverigedemokraterna åter belysa medborgarens perspektiv: Med en planering utgående från att möjliggöra en så blandad trafik som möjligt skulle tillfälliga, eller längre, nedskärningar i kollektivtrafiken inte bli lika försvårande för medborgarna som den nu blir. Det som nu skett är ett tydligt exempel på när den ena handen gör en sak, försvårar för bilister, och den andra handen inte förmår att svara upp genom att stärka kollektivtrafiken utan gör det motsatta. Detta har naturligtvis inte skett av illvilja: det finns helt enkelt inte resurser för att genomföra den rådande planen just nu. Och sådana perioder kommer även uppstå i framtiden. Just därför är det viktigt att planera för att möjliggöra en så varierad trafik som möjligt för att säkerställa någon form av redundans i mobiliteten. Det finns andra sätt att minska bilismen, och bilism i innerstaden i synnerhet, än att fysiskt avlägsna dess förutsättningar så att den omöjliggörs.

#### **Farsta stadsdelsnämnd**

##### **Särskilt uttalande av Olof Peterson m.fl. (M) och Rikard Werge (L)**

Till skillnad från många andra delar av Stockholm så har Farsta varit relativt förskonat från nedskärningar i kollektivtrafiken. Nedskärningar och förordringar i andra delar av staden har gjort att färre reser kollektivt. Att Farsta inte har drabbats lika hårt av detta ser vi positivt på då kollektivtrafiken för många invånare är avgörande för att klara av vardagen. Som det står i förvaltningens utlåtande är de kommande årens renoveringar av tunnelbanan förståeliga och nödvändiga. Man

behöver dock säkra upp med ersättningsbussar så att människor fortfarande kan resa till jobb, skola och annat. Farsta Strands-grenen av tunnelbanan är idag kraftigt trafikerad och även om resetalen sjunker under sommaren så kommer det fortfarande att finnas stora behov av ersättningstrafik med punktlighet och en hög kapacitet.

## **Järva stadsdelsnämnd**

### **Särskilt uttalande av Rashid Mohammed m.fl. (V), Elvir Kaznic m.fl. (S) och Mansur**

Vi uppskattar att förvaltningen tar upp behovet av att förstärka busstrafiken på linje 179. Vi vill dock betona att de största utmaningarna för trafikanterna uppstår mellan Tensta och Kista och uppstår under rusningstid och i samband med skolslutet på eftermiddagarna då trycket på trafiken är särskilt högt. Därför måste förstärkningar prioriteras just under dessa tider. Då kan man förbättra punktligheten, minska trängseln och öka tillgängligheten för resenärerna.

Som ett komplement föreslår vi också att SL ska överväga att starta en ny busslinje för att avlasta linje 179. Då kan man bättre möta den höga efterfrågan mellan Tensta och Kista. Det skulle ge resenärerna fler alternativ och bidra till en mer hållbar och smidig kollektivtrafik.

Vi ser också ett behov av en ny busslinje mellan de södra stadsdelarna vid Järvafältet och handels- och arbetsplatsområdena i Barkarbystaden. Med tanke på den tillväxt som sker där skulle en sådan busslinje kraftigt förbättra och bland annat öka attraktiviteten att arbeta pendla från Södra Järva dit.

Nu är tvärbaneprojektet återigen försenat. Det innebär att nuvarande ordinarie busslinjer under en obestämd tid inte kommer att trafikera närsjukhuset. Därför föreslår vi att SL och kommunen/regionen ser över andra alternativ. Ett kan vara möjligheten att låta nuvarande busslinjer köra och använda befintliga hållplatser på Rinkebysvängen vid OK-macken. Därefter skulle de kunna köra Rinkeby allé upp till vändplatsen bakom Rinkeby Centrum. Det skulle ge en tillfällig, men mycket viktig, lösning under övergångsperioden för de boende i området.

Det finns ett behov av att utreda möjligheten till en ny busslinje eller förbättrade kollektivtrafikförbindelser mellan Bromsten och Kista. Trots det geografiskt korta avståndet mellan stadsdelarna är resvägarna i dagsläget ofta krångliga, med flera byten och omvägar. Detta försvårar vardagspendlingen och leder till onödigt långa restider.

Det finns ett behov av en översyn av Spånga station. Pendeltågsstationen och busstationerna är dysfunktionella redan idag, samtidigt byggs nya bostäder för tusentals personer i närområdet. Det är akut att få till en bra helhetslösning med smidiga övergångar mellan trafikslagen och trygga och enkla kopplingar/stråk till Spånga centrum och Bromsten.

Särskilt uttalande av Ole Jörgen Persson m.fl. (M) och Åsa Nilsson Söderström (L)

Sedan den rödgröna majoriteten tog över i Region Stockholm har historiska nedskärningar och försämringar gjorts av kollektivtrafiken samtidigt som priset för densamma höjts. Det är den exakta motsatsen till vad de lovade i valrörelsen 2022. Resultatet har blivit mer opålitlig och sämre kollektivtrafik vilket hotat både tillväxten och klimatmålen i Stockholms stad. De historiska nedskärningarna behöver stoppas och Stockholm behöver mer och bättre kollektivtrafik. Förslagen på trafikförändringar som presenteras är varken ett förslag av återställande av buss- eller tunnelbanetrafiken. Förändringarna är långt ifrån tillräckliga för att vända den nuvarande utvecklingen eller återställa förtroendet för kollektivtrafiken.

Det rödgröna styret i Stockholms stad behöver tydligt framföra stockholmarnas kritik till deras rödgröna kollegor i Region Stockholm. För menar vi allvar med att fler stockholmare ska kunna göra klimatsmarta val i vardagen och välja kollektivtrafiken behöver den återställas till de tidigare nivåerna och därifrån förbättras. Sämre tillgång till kollektivtrafik riskerar att få särskilt allvarliga konsekvenser för de grupper i samhället som redan idag har det svårast både ekonomiskt och socialt. Det handlar om barnfamiljer, äldre, ungdomar, nyanlända, studenter och låginkomsttagare, grupper som redan har begränsade resurser och som nu riskerar att få sina liv ytterligare försvårade.

Vi är djupt oroade över hur bristen på handling går i motsatt riktning mot de mål som Stockholms stad har satt upp inom klimat, miljö och social hållbarhet. En välfungerande kollektivtrafik är inte bara ett transportmedel. Det är en grundläggande del av stadens infrastruktur och en förutsättning för både grön omställning och tillväxt.

Vi kräver att det rödgröna styret i stadshuset tar sitt ansvar och skyndsamt ställer krav på sina partikollegor i regionen. Stockholms stad borde också kräva en oberoende och genomgående utvärdering av trafikförändringarna som genomfördes efter sommaren 2024. Det är avgörande att Stockholms stad tydligt lyfter fram invånarnas behov och står upp för en kollektivtrafik som inkluderar hela staden. En nedmontering av kollektivtrafiken är inte vägen framåt. Tvärtom måste vi gemensamt arbeta för att stärka tillgängligheten, öka turtätheten och utveckla kollektivtrafiken som en självklar del av en hållbar, jämlik och växande stad.

Särskilt uttalande av Ole Jörgen Persson m.fl (M), Åsa Nilsson Söderström (L) och Patrick Amofah (C)

Vi instämmer i förvaltningens förslag, men vill skicka med ytterligare ett par synpunkter.

Spånga station är underdimensionerad och sliten. Vi menar att regionen omgående bör investera i en modernare och tillgängligare station. Det behövs ytterligare en entré i den västra delen av perrongen för att minska trängseln och öka tillgängligheten.

Stationsbyggnaden behöver renoveras eller helt byggas om, och en mer välplanerad bussterminal behövs för det stora antal bussar som trafikerar stationen. Pendeltågsstationen och busstationen bör hänga ihop på ett bättre sätt än nu, så att det blir enkelt att byta färdmedel. Det behövs också bättre parkeringar för både bilar och cyklar.

Vad gäller Bromstensstaden är det viktigt att se över turtätheten för linje 118 och 512. Ett ökat antal invånare i Bromsten kommer att kräva en tätare trafikering av linjerna genom Bromsten. Men redan nu bör man se över avgångs- och ankomsttiderna till Spånga station. Det är olyckligt att bussarna ofta lämnar Spånga station nästan samtidigt. Om de istället kunde avgå med 5-10 minuters mellanrum skulle bussen bli ett attraktivare alternativ för de många Bromstensbor som behöver ta sig till Spånga station eller Rissne T-bana.

Två områden som redan idag har bristande tillgänglighet med kollektivtrafik är Spånga kyrka/ Sörgården och Lunda företagsområde. Bussarna går så sällan att många tar bil för att kollektivtrafiken inte upplevs fylla behoven.

Vi vill också lyfta behovet av tätare turtäthet för busslinje 179. Linjen har hög belastning med stort antal resenärer, och det uppstår trängsel, särskilt under eftermiddagen.

Vi välkomnar också den satsning på kollektivtrafiken i Västerort som nu görs i och med utbyggnaden av tvärbanan till Kista. Det kommer att skapa goda förutsättningar för både etablering av arbetsplatser och fler bostäder i området. Tvärbanan minskar också barriäreffekterna, ökar attraktivitet i området, och ökar närheten till grönområden.

### **Särskilt uttalande av Gahzal Saberian (SD)**

Här vill Sverigedemokraterna åter belysa medborgarens perspektiv: Med en planering utgående från att möjliggöra en så blandad trafik som möjligt skulle tillfälliga, eller längre, nedskärningar i kollektivtrafiken inte bli lika försvårande för medborgarna som den nu blir. Det som nu skett är ett tydligt exempel på när den ena handen gör en sak, försvårar för bilister, och den andra handen inte förmår att svara upp genom att stärka kollektivtrafiken utan gör det motsatta. Detta har naturligtvis inte skett av illvilja: det finns helt enkelt inte resurser för att genomföra den rådande planen just nu. Och sådana perioder kommer även uppstå i framtiden. Just därför är det viktigt att planera för att möjliggöra en så varierad trafik som möjligt för att säkerställa någon form av redundans i mobiliteten. Det finns andra sätt att minska bilismen än att fysiskt avlägsna dess förutsättningar så att den omöjliggörs.

### **Kungsholmens stadsdelsnämnd**

Reservation av Lou-Ann Wejke Norberg m.fl. (M) och Charlotta Schenholm (L)



Att delvis godkänna förvaltningens förslag beslut

Att därutöver anföra följande

Sedan den rödgröna majoriteten tog över i Region Stockholm har historiska nedskärningar och försämringar gjorts av kollektivtrafiken samtidigt som priset för densamma höjts. Det är den exakta motsatsen till vad de lovade i valrörelsen 2022. Resultatet har blivit mer opålitlig och sämre kollektivtrafik vilket hotat både tillväxten och klimatmålen i Stockholms stad. De historiska nedskärningarna behöver stoppas och Stockholm behöver mer och bättre kollektivtrafik. Förslagen på trafikförändringar som presenteras är varken ett förslag av återställande av buss- eller tunnelbanetrafiken. Förändringarna är långt ifrån tillräckliga för att vända den nuvarande utvecklingen eller återställa förtroendet för kollektivtrafiken.

Det rödgröna styret i Stockholms stad behöver tydligt framföra stockholmarnas kritik till deras rödgröna kollegor i Region Stockholm. För menar vi allvar med att fler stockholmare ska kunna göra klimatsmarta val i vardagen och välja kollektivtrafiken behöver den återställas till de tidigare nivåerna och därifrån förbättras. Sämre tillgång till kollektivtrafik riskerar att få särskilt allvarliga konsekvenser för de grupper i samhället som redan idag har det svårast både ekonomiskt och socialt. Det handlar om barnfamiljer, äldre, ungdomar, nyanlända, studenter och låginkomsttagare, grupper som redan har begränsade resurser och som nu riskerar att få sina liv ytterligare försvårade.

Vi är djupt oroade över hur bristen på handling går i motsatt riktning mot de mål som Stockholms stad har satt upp inom klimat, miljö och social hållbarhet. En välfungerande kollektivtrafik är inte bara ett transportmedel. Det är en grundläggande del av stadens infrastruktur och en förutsättning för både grön omställning och tillväxt.

Vi finner det mycket anmärkningsvärt och beklagligt att majoriteten inte tar tillfället i akt att korrigera tidigare års misstag för att återigen trafikera Bolinders plan där nämnden har flera viktiga verksamheter som skulle gynnas av återställning av buss 54. Vi vill också, precis som förvaltningen lyfter i sitt svar, särskilt lyfta buss 56 som inte längre trafikerar Stora Essingen samt buss 65 som inte längre trafikerar Hornsbergs strand. Dessa förändringar har, tillsammans med minskad turtäthet på buss 1, fått mycket negativa konsekvenser för boende och besökande till Stora Essingen samt försvårat boende i Hornsberg att ta sig till City.

Vi kräver att det rödgröna styret i stadshuset tar sitt ansvar och skyndsamt ställer krav på sina partikollegor i regionen. Stockholms stad borde också kräva en oberoende och genomgående utvärdering av trafikförändringarna som genomfördes efter sommaren 2024. Det är avgörande att Stockholms stad tydligt lyfter fram invånarnas behov och står upp för en kollektivtrafik som inkluderar hela staden. En nedmontering av kollektivtrafiken är inte vägen framåt. Tvärtom måste vi gemensamt arbeta för att stärka tillgängligheten, öka turtätheten och utveckla kollektivtrafiken som en självklar del av en hållbar, jämlik och växande stad.

## Norra innerstadens stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande av Petra Gardos Ek m.fl. (M), Linnea Sandström Lange (L) och Carl Fredrik Häggqvist (KD)

Moderaterna, Liberalerna och Kristdemokraterna i Norra innerstadens stadsdelsnämnd vill med anledning av ovanstående remiss uttrycka oro över den negativa utveckling som kollektivtrafiken i vårt nämndområde genomgått under den gångna mandatperioden. Även om de föreslagna förändringarna från Region Stockholm inför tidtabellsskiftet 2025/2026 är begränsade inom själva innerstaden, måste dessa förstås i ett större sammanhang. Under den pågående mandatperioden har genomförda och aviserade förändringar i kollektivtrafiken i norra innerstaden resulterat i ett tydligt försvagat utbud för invånare och besökare.

Kollektivtrafiken i norra innerstaden är en grundläggande samhällsservice för stora delar av befolkningen. Den är särskilt viktig för äldre personer, som ofta saknar bil och har nedsatt rörelseförmåga, och för vilka kort gångavstånd till hållplatser är avgörande för självständighet, trygghet och fortsatt delaktighet i samhället. Även barnfamiljer och personer med funktionsnedsättning drabbas hårt när hållplatser försvinner, avstånden ökar eller turtätheten minskar. Stadsdelarna är också hem för ett stort antal arbetsplatser, institutioner och servicefunktioner. De har hög befolkningstäthet och ett intensivt vardagsliv, där ett väl fungerande kollektivtrafiknät – inklusive bussar – är helt nödvändigt för tillgänglighet och rörelsefrihet. Detta gäller särskilt områden som Norra Djurgårdsstaden, där tunnelbana saknas helt och minskat bilanvändande är ett övergripande mål.

Vi ser med oro på att flera faktiska och planerade förändringar sammantaget försvagar kollektivtrafikens funktion i Norra innerstaden. Hållplatser har dragits in, såsom Jungfrugatan, utan att ersättas på ett sätt som möter invånarnas behov. Busslinje 57, som tidigare utgjorde en viktig förbindelse mellan innerstaden och Frösundavik i Solna, har kortats av och vänder nu redan vid Nybroplan – vilket har försämrat tillgången till kollektivtrafik i både Vasastan och angränsande områden. Samtidigt har turtätheten minskat, särskilt under mellantrafik och kvällstid, vilket gäller både bussar och tunnelbanan.

Särskilt uttalande av Daniele Fava m.fl. (C)

När man tittar på förslagen till trafikförändringar i länet är det svårt att inte lägga märke till en sak: där Centerpartiet har ansvar – där ser vi framsteg. Inte neddragningar. Inte försämringar. Utan satsningar som stärker både klimatet och resenärernas vardag.

Vi centerpartister bär ansvaret för sjötrafiken i Region Stockholm, och det märks. Istället för att dra in, har vi utökat tillgängligheten. Fler båtresor omfattas nu av SL:s biljettsystem – vilket i praktiken innebär en prissänkning för tusentals dagliga resenärer. Det är ett viktigt steg för att göra kollektivtrafiken både mer rättvis och mer

attraktiv. Men vi har inte stannat där. Den nya eldrivna pendelbåten mellan Ekerö och Stockholm är ett tydligt exempel på hur vi kombinerar klimatsmarta lösningar med förbättrad service. Båten släpper inte bara ut mindre – den tar dessutom resenärerna in till city 30 procent snabbare än tidigare. Det är en konkret förbättring i människors vardag, och ett bevis på att hållbarhet inte behöver betyda kompromisser – tvärtom kan det vara ett lyft för alla.

Och det mest anmärkningsvärda? Allt detta har genomförts under tuffa ekonomiska förhållanden. När andra skär ned, har vi valt att satsa. Det handlar om prioriteringar – och om att ta ansvar.

Desto mer beklagligt är det att se hur situationen ser ut på det markbundna kollektivtrafikområdet, där Miljöpartiet bär ansvaret. Där har vi sett den motsatta utvecklingen: höjda biljettpriser, neddragna busslinjer och en servicenivå som fortfarande inte är i takt med stockholmarens behov. Det är en utveckling som slår mot både klimatmålen och människors tillgång till en fungerande vardag.

En kollektivtrafik som människor kan lita på är avgörande för ett hållbart, jämlikt och sammanhållet samhälle. Det handlar inte bara om att ta sig från punkt A till punkt B – det handlar om frihet, om tillgänglighet, om att vardagen ska gå ihop. Därför är vi stolta över att ha levererat lösningar som gör skillnad – på riktigt. Och vi kommer fortsätta arbeta för att hela kollektivtrafiken, till lands såväl som till sjöss, ska präglas av samma ambitioner: att vara prisvärd, pålitlig och klimatsmart.

#### **Särskilt uttalande av Anders Lindman m.fl. (SD)**

Här vill Sverigedemokraterna åter belysa medborgarens perspektiv: Med en planering utgående från att möjliggöra en så blandad trafik som möjligt skulle tillfälliga, eller längre, nedskärningar i kollektivtrafiken inte bli lika försvårande för medborgarna som den nu blir. Det som nu skett är ett tydligt exempel på när den ena handen gör en sak, försvårar för bilister, och den andra handen inte förmår att svara upp genom att stärka kollektivtrafiken utan gör det motsatta. Detta har naturligtvis inte skett av illvilja: det finns helt enkelt inte resurser för att genomföra den rådande planen just nu. Och sådana perioder kommer även uppstå i framtiden. Just därför är det viktigt att planera för att möjliggöra en så varierad trafik som möjligt för att säkerställa någon form av redundans i mobiliteten. Det finns andra sätt att minska bilismen, och bilism i innerstaden i synnerhet, än att fysiskt avlägsna dess förutsättningar så att den omöjliggörs.

#### **Skärholmens stadsdelsnämnd**

Särskilt uttalande av Stephan Guiance m.fl. (S), Shamso Ali Hassan m.fl. (V), Karrmapriya Muschott m.fl. (MP), Mikael Sundin (M) och Conny Gabrielsson (L)

Majoriteten instämmer med förvaltningens svar på remissen och vill särskilt lyfta att den rödgröna majoriteten ser positivt på önskan om en bussförbindelse till det populära Sättra strandbadet som i dagsläget saknar en direkt anslutning. Den närmaste tunnelbanestationen ligger cirka 2,6 km från badplatsen och närmaste busshållplats 1,5 km. Detta försvårar tillgängligheten för bland annat äldre, funktionshindrade, barnfamiljer och personer utan bil. Möjliga lösningar kan vara att sträckan Sättra centrum - Sättra strandsbad trafikeras med buss eller att linje 135 passerar badplatsen. Det skulle kunna testas som ett pilotprojekt under sommaren 2025 och 2026.

Busslinje 135 är en viktig kollektivtrafikförbindelse i Skärholmen. Om den skulle förlängas för ändamålet i fråga skulle det innebära att trafikeringen kan ske enligt ordinarie turlista, där bussen vid Alsätravägen svänger av mot Sättra strandbad, gör ett stopp, och därefter återansluter till nuvarande rutt vid hållplatserna Gillsätragränd och Örsätrabacken. Förlängningen motsvarar tre kilometer tur och retur, vilket innebär en marginell ökning av restiden med cirka sju minuter. Infrastruktur i form av vändplats finns redan på plats, vilket gör att förslaget kan genomföras utan större investeringar.

En bussförbindelse till Sättra strandbad skulle kraftigt förbättra tillgängligheten och öka tryggheten, samtidigt som det bidrar till minskad biltrafik och bättre miljö. Området erbjuder bland annat utegym, beachvolleybollplan, kajakuthyrning, ytor för spontanidrott samt närhet till Sätterskogens naturreservat. Förslaget stödjer även målsättningar om ökad folkhälsa genom att underlätta för fler att ta del av rekreation, motion och friluftsliv i området. Det kan handla om ett antal veckor, förslagsvis v.26–v.31, när badet är som mest populärt. En liten förändring som kan göra stor nytta för många. Utöver den sommarbussförbindelse till Sättra strandbad som förvaltningen föreslår, delar vi i majoriteten pensionärsrådets uppfattning att Linje 89 även bör angöra Skärholmens ångbåtsbrygga – inte enbart Mälarhöjdsbadets brygga. Båda bryggorna är belägna inom Sätterskogens naturreservat, och en återupptagen båttrafik skulle inte bara stärka de rekreativa möjligheterna för både stockholmare och besökare, utan även förbättra tillgängligheten för lokalbefolkningen, både in mot centrala Stockholm och ut mot Ekerö. Skärholmens ångbåtsbrygga ligger dessutom i direkt anslutning till Sättra strandbad samt den anrika Skärholmens gård med sitt café – en välbesökt mötesplats som ytterligare skulle gynnas av tillgänglig båttrafik. Vi hoppas att detta förslag beaktas i den fortsatta planeringen och att fler invånare i Stockholm får möjlighet att ta sig till Sättra strandbad på ett tillgängligt och hållbart sätt.

## **Södermalms stadsdelsnämnd**

Reservation av Jonas Nilsson m.fl. (alla M)

1. Att delvis bifalla förslaget till beslut
2. Att därutöver anföra

Sedan den rödgröna majoriteten tog över i Region Stockholm har historiska nedskärningar och försämringar gjorts av kollektivtrafiken samtidigt som priset för densamma höjts. Det är precis motsatsen till vad de lovade i valrörelsen 2022. Resultatet har blivit mer opålitlig och sämre kollektivtrafik vilket hotat både tillväxten och klimatmålen i Stockholms stad.

Det dokument som har kommit på remiss kvantifierar inte de historiska nedskärningarna som framför allt Miljöpartiet och Socialdemokraterna i Region Stockholm är ansvariga för. Men, det gick att utläsa i den trafikplan som remitterades i höstas följande:

#### Busstrafiken

- 89 busslinjer har fått nedskärningar
  - o Det handlar om minskad turtäthet och förkortad linjesträckning
  - o Fem av busslinjerna har fått minskad turtäthet i både T24 (Tidtabell 2024) och T25 (Tidtabell 2025)
  - o På sydöstra Södermalm har linjen till det nya bostadsområdet kortats.
- I Stockholm stad tog Miljöpartiet och Socialdemokraterna bort var sjätte buss från och med den 19 augusti 2024. Det är 688 avgångar färre per vardag.
- Om vi ser till hela länet har Miljöpartiet och Socialdemokraterna lagt ned 22 busslinjer

#### Tunnelbanan

Miljöpartiet och Socialdemokraternas har skurit ned tunnelbanetrafiken med 15 procent på samtliga linjer.

De historiska nedskärningarna i kollektivtrafiken behöver stoppas - Stockholm behöver mer och bättre kollektivtrafik. Förslagen på trafikförändringar som presenteras är varken ett förslag av återställande av buss- eller tunnelbanetrafiken. Förändringarna är långt ifrån tillräckliga för att vända den nuvarande utvecklingen eller återställa förtroendet för kollektivtrafiken.

Det rödgröna styret i Stockholms stad behöver tydligt framföra stockholmarnas kritik till deras rödgröna kollegor i Region Stockholm. För menar vi allvar med att fler stockholmare ska kunna göra klimatsmarta val i vardagen och välja kollektivtrafiken behöver den återställas till de tidigare nivåerna och därifrån förbättras. Sämre tillgång till kollektivtrafik riskerar att få särskilt allvarliga konsekvenser för de grupper i samhället som redan idag har det svårast både ekonomiskt och socialt. Det handlar om barnfamiljer, äldre, ungdomar, nyanlända, studenter och låginkomsttagare, grupper som redan har begränsade resurser och som nu riskerar att få sina liv ytterligare försvårade.

Vi är djupt oroade över hur bristen på handling går i motsatt riktning mot de mål som Stockholms stad har satt upp inom klimat, miljö och social hållbarhet. En välfungerande kollektivtrafik är inte bara ett transportmedel. Det är en grundläggande del av stadens infrastruktur och en förutsättning för både grön omställning och tillväxt. Vi kräver att det rödgröna styret i stadshuset tar sitt ansvar och skyndsamt ställer krav på sina partikollegor i regionen. Stockholms stad borde också kräva en oberoende och genomgående utvärdering av trafikförändringarna som genomfördes efter sommaren 2024. Det är avgörande att Stockholms stad tydligt lyfter fram invånarnas behov och står upp för en kollektivtrafik som inkluderar hela staden. En nedmontering av kollektivtrafiken är inte vägen framåt. Tvärtom måste vi gemensamt arbeta för att stärka tillgängligheten, öka turtätheten och utveckla kollektivtrafiken som en självklar del av en hållbar, jämlik och växande stad.

Och hur upplever Stockholms Socialdemokraternas och Miljöpartiets nedskärningar i kollektivtrafiken? Det finns ingen forskning än men Mitt i och Dagens Nyheter publicerade ett par enkäter i höstas.

Dagens Nyheter har frågat stockholmarna – vad de tycker (2024-10-30)

- 37 procent av stockholmarna säger att de har upplevt ett försämrat kollektivtrafikutbud.
- Bland de nordiska huvudstäderna är Stockholms invånare de som är minst nöjda pendlingsresorna.

Mitti 2024-10-16

- Andelen resenärer som är missnöjda med turtätheten har fördubblats mellan augusti och september i år. (från 14 till 27 procent).
- Andelen som är missnöjda med punktligheten har ökat från 20 till 31 procent
- Andelen som är missnöjda med trängsel har ökat från 29 till 41 procent.

Särskilt uttalande av Anders Göransson m.fl. (S) och Frida Nehrfors Hultén m.fl. (V)

En väl utvecklad kollektivtrafik är en fråga om frihet och jämlikhet. Den ger stockholmarna och andra möjligheten att röra sig över staden. Det är också en avgörande del i arbetet för att Stockholm ska bli en klimatsmart stad. Utifrån detta har det varit tufft att se de nedskärningar av både turtäthet och linjenät som drabbat Södermalm de senaste åren.

Tiden efter pandemin har varit utmanande för kollektivtrafiken, inte minst då resandet inte återhämtat sig till tidigare nivåer. Vi har förståelse för att tuffa ekonomiska utmaningar kräver tuffa beslut. Samtidigt, ljusnar ekonomin vill vi se en översyn av de neddragningar som nu genomförts eller är planerade. Se vilka förstärkningar av trafiken som skulle kunna vara möjliga. Bussarna är en viktig del i helheten.

## Särskilt uttalande av Lars Rottem Krangnes och Marko Janicic (båda C)

När man tittar på förslagen till trafikförändringar i länet är det svårt att inte lägga märke till en sak: där Centerpartiet har ansvar – där ser vi framsteg. Satsningar som stärker både klimatet och resenärernas vardag.

Vi centerpartister bär ansvaret för sjötrafiken i Region Stockholm, och det märks. Istället för att dra in, har vi utökat tillgängligheten. Fler båtresor omfattas nu av SL:s biljettsystem – vilket i praktiken innebär en prissänkning för tusentals dagliga resenärer. Det är ett viktigt steg för att göra kollektivtrafiken både mer tillgänglig och mer attraktiv. Och det mest anmärkningsvärda? Allt detta har genomförts under tuffa ekonomiska förhållanden. Det handlar om prioriteringar – och om att ta ansvar.

Men vi har inte stannat där. Den nya eldrivna pendelbåten mellan Stockholm och Ekerö är ett tydligt exempel på hur vi kombinerar klimatsmarta lösningar med förbättrad service. Båten släpper inte bara ut mindre – den tar dessutom resenärerna in till City 30 procent snabbare än tidigare. Det är en konkret förbättring i människors vardag, och ett bevis på att hållbarhet inte behöver betyda kompromisser – tvärtom kan det vara ett lyft för alla. Vi är stolta över att Centerpartiet levererar lösningar som gör skillnad – på riktigt.

När regionens ekonomi nu snabbt förbättras är det helt nödvändigt att även det markbundna kollektivtrafikutbudet justeras upp till en servicenivå i takt med stockholmarnas behov och målen om en hållbar och sammanhållen stad med jämlika förutsättningar för alla. Det handlar inte bara om att ta sig från punkt A till punkt B – det handlar om frihet, om tillgänglighet, om att vardagen ska gå ihop. Och vi kommer fortsätta arbeta för att hela kollektivtrafiken, till lands såväl som till sjöss, på Södermalm såväl som i hela länet, ska präglas av samma ambitioner: att vara prisvärd, pålitlig och klimatsmart.