

## **Protokoll 6/2025**

fört vid Norra innerstadens stadsdelsnämnds sammanträde  
torsdagen den 22 maj 2025 kl. 18:00-19:15,  
Östermalmsskolans aula, Banérgatan 38

**Ledamöter**

Petter Martinsson (S) Ordförande  
Petra Gardos Ek (M) 1:e vice ordförande  
Anna Ekström (S)  
Noor Karim Löfgren (S)  
Camille Gelfgren (V)  
Amelie Langby (M)  
Magnus Granat (M)  
Anders Lindman (SD)  
Daniele Fava (C)  
Sanna Eliasson (S) ersätter Bengt-Olov Tengmark (S)  
Linnea Jonsson Axelsson (V) ersätter Tomas Dillén (V)  
Maria Walter (MP) ersätter Maria Antonsson (MP) pga jäv  
Linnéa Sandström Lange (L) ersätter Christina Schönberg Messick (L)

**Ersättare**

Robert Jonsson (S)  
Ola Olsson (S)  
Fredrik Strömsten (M)  
Douglas Ahlberg (M)  
Ann-Christine Carlberg (SD)  
Göran Råsmar (C)  
Carl Fredrik Häggqvist (KD)

**Övriga närvarande**

Jesper Ackinger Stadsdelsdirektör  
Adam Berglund Förvaltningssekreterare  
Jennifer Gavin Kanslichef  
Maria Härenstam Avdelningschef  
Vlasta Marcikic Avdelningschef  
Cornelia Schroeder Lundberg Avdelningschef  
Nina Svensson Nämndsekreterare  
Karina Karlström Enhetschef  
Fredrik Ekroth Tjänsteman

**Paragraf**

§12

**Sekreterare**

Nina Svensson

**§ 12****Remiss av Trafikförändringar i SL- och WÅAB-trafiken  
2025/2026 (T26)**

NI 2025/449

**Beslut**

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

**Sammanfattning av ärendet**

Förvaltningen 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.

Övergripande vill förvaltningen framföra att det i Stockholms stads framkomlighetsstrategi (2022) anges att kollektivtrafiken är ryggraden i Stockholms transportsystem och en förutsättning för yteffektiva transporter i en växande stad och region. En väl fungerande och tillgänglig kollektivtrafik anges som en grundläggande förutsättning i stadens arbete för ett klimatsmart Stockholm med en infrastruktur som främjar effektiva och hållbara transporter samt god framkomlighet för alla. Detta gäller inte minst i det växande stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden, som bland annat har minskat bilanvändande som målsättning.

Förvaltningen anser att en välfungerande kollektivtrafik är särskilt viktig för att innerstadens växande äldre befolkning ska kunna delta fullt ut i samhället samt för rörelsefriheten för funktionsnedsatta samt barn och unga.

**Jäv**

Maria Antonsson (MP) anmäler jäv och deltar inte i handläggningen av ärendet.

**Särskilda uttalanden**

Petra Gardos Ek m.fl. (M), Linnea Sandström Lange (L) och Carl Häggqvist (KD) lämnar följande särskilda uttalande till protokollet:

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.

Daniele Fava m.fl. (C) lämnar följande särskilda uttalande till protokollet:

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.

Anders Lindman m.fl. (SD) lämnar följande särskilda uttalande till protokollet:

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.

**Handlingar i ärendet**

- NI 2025/449-5 Svar på remiss av Trafikförändringar i SL- och WÅAB-trafiken 2025/2026
- NI 2025/449-1.1 Bilaga 1. Remiss - Trafikförändringar i SL- och WÅAB-trafiken 2025/2026 (T26)

## Signerat av

Detta dokument har signerats digitalt av följande personer

Namn	Datum
Pétra Helena,Gardos Ek	2025-05-22
Alf Petter Henrik,Martinsson	2025-05-22