

Kollektivtrafikplan för stadens gator

Framställan från trafiknämnden

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. *Kollektivtrafikplan för stadens gator*, enligt bilaga till utlåtandet, godkänns.
2. Stomnätsplan för Stockholms län upphör därmed att gälla som strategiskt underlag i Stockholms stad för vidare planering av kollektivtrafikens stomnät.

Föredragande borgarrådet Lars Strömgren

Sammanfattning av ärendet

Med utgångspunkt i stadens framkomlighetsstrategi utgör *Kollektivtrafikplan för stadens gator* en av flera fördjupningar och konkretiseringar som tydliggör arbetet med att utveckla olika delar av stadens transportsystem, med syfte att stödja genomförande av översiktsplanen och stadens övergripande vision.

När Stockholm växer behöver stadens vägar och gator skapa möjligheter till att förflytta fler människor på samma yta. En utvecklad kollektivtrafik är helt avgörande för att klara detta.

Kollektivtrafikplan för stadens gator pekar ut de viktigaste gatorna och stråken där kollektivtrafiken behöver särskild prioritet i hela staden. Detta är en viktig grund för att planera åtgärder på gator och vägar och att reservera tillräckligt utrymme för kollektivtrafiken i stadsutvecklingsprojekt.

Syftet med att utveckla kollektivtrafiken i staden är bland annat att stötta ett hållbart resande och bidra till stadens klimatmål för transportsystemet. För att åstadkomma detta behöver kollektivtrafiken kunna bidra till ett minskat vägtrafikarbete genom att vara tillräckligt attraktiv för att kunna konkurrera med biltrafiken. I detta ingår att hela resan behöver vara snabb, trygg och inbjudande, vilket ställer krav såväl på själva kollektivtrafikresan som på förflyttningen till och från hållplatserna.

Beredning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd, Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd, Kungsholmens stadsdelsnämnd, Stockholms Stadshus AB, Botkyrka kommun, Danderyds kommun, Ekerö kommun, Huddinge kommun, Järfälla kommun, Lidingö stad, Nacka kommun, Naturskyddsföreningen Stockholms län, Region Stockholm, Resenärerna, Sollentuna kommun, Solna kommun, Sundbybergs stad, Trafikverket, Transportföretagen och Tyresö kommun.

Botkyrka kommun, Danderyds kommun, Ekerö kommun, Huddinge kommun, Järfälla kommun, Lidingö stad, Naturskyddsföreningen Stockholms län, Region Stockholm, Resenärerna, Sollentuna kommun, Solna kommun, Sundbybergs stad, Trafikverket och Transportföretagen har inte inkommit med svar.

Stadsledningskontoret anser att *Kollektivtrafikplan för stadens gator* är en välkommen plan som ger en långsiktighet för hur stadens gator och vägar ska planeras för kollektivtrafik, ligger väl i linje med stadens översiktsplan, Miljöprogram 2030 samt kommunfullmäktiges mål om att minska biltrafiken.

Exploateringsnämnden anser att det har funnits ett behov av framtagande av en för staden egen kollektivtrafikplan och nämnden ställer sig positivt till förslaget till kollektivtrafikplan för stadens gator. Nämnden anser att det är viktigt att staden planerar för hållbara och smarta kollektivtrafiklösningar i god tid i stadsbyggnadsprocessen.

Stadsbyggnadsnämnden anser att förslaget stödjer Stockholms stads översiktsplan och långsiktiga trafik- och miljömål och ställer sig positivt till förslaget.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd anser att kollektivtrafikplanen kan bidra till en stadsutveckling som skapar goda förutsättningar för framtidens kollektivtrafik. Planen illustrerar på ett bra sätt hur busstrafiken är ett viktigt komplement till tunnelbanenätet, och hur den bidrar till att koppla samman stadens olika delar.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd delar åsikten att trygga och attraktiva kopplingar till hållplatser och stationer är viktigt för att främja kollektivtrafikens konkurrenskraft och användande.

Kungsholmens stadsdelsnämnd ser positivt på framtagandet av stadens kollektivtrafikplan, bland annat utifrån det omfattande stadsbyggande som sker i Stockholm, som innebär en tätare och mer funktionsblandad stad.

Stockholms Stadshus AB ser positivt på kollektivtrafikplanen, inte minst i ljuset av det omfattande stadsutvecklingsarbetet som sker i staden. Stockholms stad har fortsatt

högt ställda mål gällande bostadsbyggandet, med målet att bygga 140 000 nya bostäder mellan år 2010 och 2035. Utbyggd kollektivtrafik skapar förutsättningar för fler bostäder då närhet till spårtrafik är högt eftertraktat.

Nacka kommun ser som helhet positivt på förslaget men önskar en mer konkret beskrivning och plan för hantering av bytespunkterna, konkreta planer kring hur de prioriteringar som beskrivs i planen ska genomföras samt ser gärna ett gemensamt arbete för genomförande av stomlinje söderort (M).

Tyresö kommun anser att det är glädjande att frågan om samverkan mellan länets alla kommuner och trafikförvaltningen tydligt lyfts i bakgrund, syfte och avgränsningar av planen. Tyresö kommun uppskattar den övergripande bilden som målas av kollektivtrafikens viktiga roll i stadsbyggandet, men uppfattar inte helt tydligt den praktiska tillämpningen av de olika dokumenten eller förhållandet mellan de olika parternas riktlinjer.

Föredragande borgarrådets synpunkter

Kollektivtrafikplanen pekar ut de viktigaste gatorna och stråken där kollektivtrafiken behöver särskild prioritet i hela staden. Detta är en viktig grund för att planera åtgärder på gator och vägar och att reservera tillräckligt utrymme för kollektivtrafiken i stadsutvecklingsprojekt.

Syftet med att utveckla kollektivtrafiken i staden är bland annat att stötta ett hållbart resande och bidra till stadens klimatmål för transportsystemet. För att åstadkomma detta behöver kollektivtrafiken kunna bidra till ett minskat vägtrafikarbete genom att vara tillräckligt attraktiv för att kunna konkurrera med biltrafiken. I detta ingår att hela resan behöver vara snabb, trygg och inbjudande, vilket ställer krav såväl på själva kollektivtrafikresan som på förflyttningen till och från hållplatserna.

Kollektivtrafiken behöver ta en större roll särskilt för de lite längre resorna och de resor som sker inom ytterstaden för att staden ska kunna nå målen om minskad biltrafik till 2030. För att detta ska vara möjligt behöver bland annat kollektivtrafiken stå för en större andel av resandet i staden än idag.

I planen identifieras de viktigaste stråken där kollektivtrafiken behöver prioriteras. Detta är ett viktigt underlag för planering av åtgärder i gatunätet samt i stadsutvecklingsprojekt och detaljplanering.

Bilaga

Kollektivtrafikplan för stadens gator – en del av framkomlighetsstrategin, KS 2025/327-1.2

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

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

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att delvis godkänna förslaget om kollektivtrafikplan
2. Att därutöver anföra

Stockholm ska vara en stad där det är enkelt att resa kollektivt. Det ska också bli enklare att kombinera resor i kollektivtrafiken med exempelvis cykel eller bil för den som reser långt ifrån. Därför behövs fler infartsparkeringar och ett hyrcykelsystem som sammanförs med resor i kollektivtrafiken.

Stockholms stads ambitiösa planer för kollektivtrafiken behöver dock sättas i relation till de massiva neddragningarna som gjorts regionalt. Att var sjätte buss dragits in ökar trängseln något oerhört och gör kollektivtrafiken till en allt mindre möjlighet för allt fler. Stadens investeringar behöver i högre utsträckning gå hand i hand med regionen. Det är nämligen orimligt att staden ska investera för att möjliggöra ökad användning av kollektivtrafiken, när det rödgröna styret i regionen gör det motsatta.

Reservation av borgarrådet Jan Jönsson (L) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att delvis godkänna förslag till beslut
2. Att därutöver anföra

Liberalerna ser positivt på att det nu finns sju mål för stadens och regionens trafikplanering, men framhåller att det finns en del oadresserade utmaningar i förslaget och att indikatorerna behöver konkretiseras för att kunna följas upp. Trots att stadens och regionens mål är att fler ska välja kollektivtrafiken, har Socialdemokraterna, Vänsterpartiet, Miljöpartiet och Centerpartiet i regionen dragit ner på kollektivtrafikutbudet. Detta går stick i stäv med de ambitioner som borde styra utvecklingen.

Planen tar upp vikten av att kollektivtrafiken integreras redan i planeringsstadiet för nya stadsdelar. Det är bra, men erfarenheten visar att ofta att det tar tid innan kollektivtrafiken är på plats vilket skapar resandemönster som kan vara svåra att bryta. För att möjliggöra framtida kollektivtrafik är det avgörande att vi reserverar tillräckligt med utrymme för kollektivtrafikens utveckling, exempelvis för framtida spårvagnstrafik. En viktig sådan spårutbyggnad är Spårväg Citys förlängning till Ropsten. Denna förlängning har utretts men ingen finansieringslösning har kunnat komma till stånd. Det är djupt olyckligt. Det behövs därtill en mer effektiv samverkan mellan stad och region för att undvika de problem som vi sett i tidigare och pågående infrastrukturprojekt. Erfarenheter från bland annat Slussen och

Tvärbanans utbyggnad visar att bristande samordning ofta leder till förseningar och onödiga kostnadsökningar. Dessutom finns det i närtid exempel där ombyggnationer och förändringar i stadsmiljön har omöjliggjort för regionens bussar att ta sig fram. Här behöver staden bli bättre på att säkerställa kollektivtrafikens framkomlighet.

Tryggheten för resenärer är en prioriterad fråga för Liberalerna, dessvärre ser vi att den största otryggheten finns i miljöerna kring hållplatser och stationer. Enligt Brottsförebyggande rådets trygghetsundersökning från 2024 anger en hög andel, särskilt kvinnor, att de valt en annan väg eller ett annat färdssätt på grund av oro för att utsättas för brott. Här har Stockholm stad ett stort ansvar för att säkerställa trygga miljöer till och från kollektivtrafiken.

Liberalerna anser även att tvärförbindelserna i stadens södra och västra delar behöver förbättras och förenklas. Idag saknas effektiva förbindelser mellan olika stadsdelar, vilket gör det svårare för många att resa utan bil. Här krävs mer intensifierat arbete för att förbättra förbindelserna.

Vidare är det viktigt att säkerställa att knutpunkter som Bromma och Gullmarsplan fungerar optimalt. Dessa områden har, som kollektivtrafikplanen belyser, en central roll för resenärer men saknar fortfarande de lösningar som behövs för att hantera trafikflödet effektivt i framtiden. Dessutom måste trafikstockningar, som de vid Norra Sköndal, förebyggas genom bättre samverkan mellan staden och Trafikverket.

Liberalerna ser stora möjligheter i att utveckla båttrafiken som en del av den allmänna transportinfrastrukturen. Ett av de största hindren är bristen på lämpliga bryggor och anöringsplatser, vilket faller under kommunernas ansvar. Här behövs tydliga initiativ för att skapa en mer fungerande helhetslösning och därför är det olyckligt att kollektivtrafikplanen inte adresserar frågan på ett sätt som den förtjänar.

Liberalerna kommer fortsätta arbeta för att skapa en mer genomtänkt, trygg och effektiv kollektivtrafik som stärker stadens och regionens tillväxt och allas tillgänglighet.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar enligt föredragande borgarråds förslag.

Stockholm den 4 juni 2025

Karin Wanngård
Kommunstyrelsens ordförande

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.

Reservation av Jonas Naddebo (C) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att delvis godkänna föredragande borgarråds förslag till beslut
2. Att därutöver anföra

Centerpartiet välkomnar framtagandet av den nya kollektivtrafikplanen för stadens gator. Transporterna är en av klimatpolitikens stora utmaningar. Ska omställningen vara möjlig måste också fler välja att resa kollektivt – då måste det bli lättare att välja bort ett eget bilägarande till förmån för kollektiva resor. Överlag måste Stockholms gator anpassas för att underlätta för den som vill gå, cykla eller åka kollektivt.

Vi delar också de mål för kollektivtrafik som beskrivs i planen, särskilt att förutsättningarna för god kollektivtrafikförsörjning finns på plats tidigt i stadsbyggnadsprocessen. Stockholms stad behöver fortsätta arbetet koppla ihop olika stadsdelar genom gångstråk, cykelvägar och kollektivtrafik. Centerpartiet har också varit med och arbetat med att öka framkomligheten i Stockholm, inte minst genom att prioritera upp kollektivtrafiken på våra gaturum genom fler bussfiler. Vi ser därför positivt på att planen ger uttryck för att man ska eftersträva eget utrymme för busstrafiken i de primära stråken, speciellt då medelhastigheten oroande nog minskat för bussar med 7% i innerstaden och 4% i ytterstaden under 2024.

Avslutningsvis har vi överseende med att kollektivtrafiken på vattnet inte berörs av planen, men vill understryka de outnyttjade möjligheterna stadens vattenytor erbjuder kollektivtrafiken, för övriga transporter och för rekreation. Centerpartiet har varit pådrivande för ökad pendelbåtstrafik då vi ser att stadens vattenvägar kan och bör nyttjas bättre. Inom detta område också ny klimatsmart teknik ge upphov till innovativa och hållbara lösningar för att elektrifiera transporterna. Här bör staden, i nära dialog med regionen, arbeta för att stärka dessa möjligheter.

Ersättaryttrande av Nike Örbrink (KD) enligt följande.

Sedan valet 2022 har stockholmarnas möjligheter till pendling försämrats kraftigt till följd av borttagna busslinjer, färre avgångar och omfattande störningar i linjetrafiken både på väg och på spår. Busstrafiken i staden måste snabbt återställas och bli bättre; vi ser därför ett stort värde i att staden har en kollektivtrafikplan, men ifrågasätter dess föreslagna innehåll.

Den föreslagna planen slår på stora trumman och pekar ut ambitiösa busstråk som innebär att allt fler körfält i staden omvandlas till busskörfält, samt omfattande ombyggnationer av den redan hårt trafikerade gatumiljön. Men bussarna har trafikerat fler gator, gått oftare och varit mer pålitliga än idag – även utan de dyra och bilfientliga åtgärder som utan konsekvensanalys föreslås i planen. Vidare efterfrågar vi ett större fokus på de sociala aspekterna i gaturummet inklusive

tillgänglighetsperspektivet för att alla oaktat ålder och funktionsförmåga, eller för den delen vilken stadsdel de bor i, smidigt och tryggt ska kunna ta sig fram i stadsmiljön.

Vi Kristdemokrater instämmer i att busshållplatserna måste vara trevliga, trygga och tillgänglighetsanpassade, samt att framkomligheten för kollektivtrafiken – men även övrig trafik – behöver förbättras genom vissa åtgärder i stadsmiljön. Vi efterfrågar däremot ett mycket större fokus på ökad kapacitet i trafiksystemet utan att sätta kollektivtrafiken mot övriga trafikslag på det sätt som styret gör. Vi delar inte vänsterstyrets planer på att fortsatt skuldsätta stockholmarna med flera miljarder per år i s.k. kollektivtrafiksåtgärder samtidigt som deras kollegor i regionhuset drar ner på kollektivtrafiken. Stockholms kollektivtrafik är primärt en fråga för regionen, inte kommunen.

Ärendet

Kollektivtrafikplan för stadens gator pekar ut de viktigaste gatorna och stråken där kollektivtrafiken behöver särskild prioritet i hela staden. Detta är en viktig grund för att planera åtgärder på gator och vägar och att reservera tillräckligt utrymme för kollektivtrafiken i stadsutvecklingsprojekt. Avseende prioriteringen anges två olika nivåer av kollektivtrafiknät, primärt och sekundärt där behoven av prioritering är störst i det primära nätet. Grunden för det utpekade nätet är stråk med ett stort resande med buss idag eller i framtida planer, alternativt viktiga stråk i områden som saknar spårtrafik som kollektivtrafikförsörjning.

Syftet med att utveckla kollektivtrafiken i staden är bland annat att stötta ett hållbart resande och bidra till stadens klimatmål för transportsystemet. För att åstadkomma detta behöver kollektivtrafiken kunna bidra till ett minskat vägtrafikarbete genom att vara tillräckligt attraktiv för att kunna konkurrera med biltrafiken. I detta ingår att hela resan behöver vara snabb, trygg och inbjudande, vilket ställer krav såväl på själva kollektivtrafikresan som på förflyttningen till och från hållplatserna. Sju mål har tagits fram för att beskriva särskilt viktiga utvecklingsområden inom kollektivtrafiken på stadens gator.

Arbetet med dessa mål följs upp årligen med hjälp av stickprovsindikatorer som mäter effekten av åtgärder inom specifika delar:

- A: Bebyggelseutvecklingen ska stärka kollektivtrafikresandet i starka stråk och bytespunkter
- B: I de prioriterade stråken i innerstaden ska restidspålitligheten öka
- C: I de prioriterade stråken i söderort och västerort ska restiderna minska
- D: Tryggheten vid hållplatser längs de prioriterade stråken ska öka
- E: Kollektivtrafikens bidrag till attraktiva stadsmiljöer ska utvecklas genom medveten, tydlig och sammanhållen gestaltning i stadens olika delar.
- F: Gånganslutningar till hållplatser i de prioriterade stråken ska vara gena och attraktiva.
- G: Antalet resenärer i de planerade stråken ska öka, i synnerhet i söderort och västerort.

Det centrala innehållet i kollektivtrafikplanen är ett utpekad nät av prioriterade kollektivtrafikstråk som tagits fram i samråd med region Stockholms trafikförvaltning. Dessa stråk omfattar hela staden och delas in i ett primärt och ett sekundärt nät.

- Det primära nätet utgörs framförallt av de gator som trafikeras av nuvarande och planerade stomlinjer, samt övriga stråk med ett högt resande (>10 000 resenärer per dag).

- Det sekundära nätet utgörs av stråk med ett medelhögt resande (4000 -10 000 resenärer per dag).

För det primära nätet ska en hög grad av fysisk prioritering gälla i gatunätet och vid nyproduktion ska eget utrymme alltid vara utgångspunkt. I de sekundära stråken säkerställs en hög framkomlighet med signalprioritering och eget utrymme lokalt vid passager där det är stor trängsel och effekten av kollektivtrafikkörfält är särskilt stor.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 13 februari 2025 följande.

Trafiknämnden godkänner för egen del förslag till Kollektivtrafikplan för stadens gator och överlämnar till kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut.

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.

Särskilt uttalande av Svante Linusson m.fl. (C), se Reservationer m.m.

Ersätтарыttrande av Destiny Zandi Lindgren (KD), se Reservationer m.m.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 15 december 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Framkomlighetsstrategin är Stockholms trafikstrategi och en revidering av denna antogs av kommunfullmäktige 2022. Framkomlighetsstrategin utgör grunden för stadens strategiska utveckling av transportsystemet, och kompletteras med planer för utveckling av specifika områden.

Kollektivtrafikplanen är en fördjupning av hur kollektivtrafiken på stadens gator ska utvecklas och förbättras. Planens fokus är hur staden inom sitt ansvarsområde kan utveckla användningen av gaturummet för att skapa en bättre kollektivtrafik för stadens invånare.

I planen identifieras de viktigaste stråken där kollektivtrafiken behöver prioriteras. Detta är ett viktigt underlag för planering av åtgärder i gatunätet samt i stadsutvecklingsprojekt och detaljplanering. Fokus för planen är den kollektivtrafik som går på stadens gator och vägar, dvs buss- och spårvägstrafik i de fall den inte går på egen banvall. Övrig spårtrafik såsom tunnelbana och pendeltåg där annan aktör ansvarar för infrastrukturen berörs inte. Kollektivtrafik på vatten ingår inte, här behöver ett arbete göras tillsammans med region Stockholm för att tydliggöra den långsiktiga planen för att kunna planera åtgärder på stadens kajer.

Kollektivtrafikplanen ersätter den tidigare stomnäsplanen som strategiskt styrdokument för kollektivtrafikens prioritering i gaturummet.

För att klara stadens klimatmål behöver stadens transportsystem minska sina utsläpp med 80 % till 2030 i förhållande till 2010 års nivå och biltrafikarbetet minska med 30 % från 2017 års nivå. För att detta ska vara möjligt behöver gång, cykel och kollektivtrafik stå för en större andel av resandet i staden än idag. Kollektivtrafiken är särskilt viktig för de lite längre resorna.

Stockholms stad har som väghållare stora möjligheter att påverka den ytgående kollektivtrafikens attraktivitet och konkurrenskraft. Med den konkurrens som finns om det allmänna utrymmet uppkommer också på många platser en ojämn och bristfällig framkomlighet för kollektivtrafiken som både skapar långa och osäkra restider för resenärerna. För att kunna prioritera kollektivtrafiken på rätt sätt och på rätt plats behövs en samsyn mellan staden som väghållare och regionen som driver kollektivtrafiken om vilka stråk och gator i staden som är viktigast. Det är också viktigt att lyfta de stadsutvecklande kvaliteter och sociala och trygghetsrelaterade aspekter som kollektivtrafiken har, för att kunna göra korrekta avvägningar mellan olika funktioner i staden och gaturummet.

Den befintliga stomnäsplanen togs fram 2011 för innerstaden och 2013 för ytterstaden och har legat till grund för ett omfattande arbete med att utveckla framkomligheten för kollektivtrafiken i hela staden genom flera handlingsplaner. Samtidigt har mycket hänt sedan stomnäsplanen antogs. Bland annat så har arbetet med att utveckla spårtrafiken tagit fart, samtidigt som stadens bebyggelseplanering utvecklats. Det finns med detta ett behov av att se över det prioriterade nätet och samtidigt passa på att inkludera fler aspekter för en attraktiv kollektivtrafik än restider och medelhastigheter för fordon. Det har också blivit tydligt att vikten blir allt större av en gemensam plan som stadens olika förvaltningar kan arbeta gemensamt med och i samverkan med regionen. Med en löpande planering som är ständigt pågående i staden så riskerar vi att gå miste om möjligheter att förbättra kollektivtrafiken på grund av avsaknaden av en plan med tydliga geografiska dimensioner och prioriteringar.

Med utgångspunkt i stadens framkomlighetsstrategi utgör kollektivtrafikplanen en av flera fördjupningar och konkretiseringar som tydliggör arbetet med att utveckla olika delar av stadens transportsystem, med syfte att stödja genomförande av översiktsplanen och stadens övergripande vision. Kollektivtrafikplanen svarar också mot uppdraget i budget för 2023 att identifiera de viktigaste stråken för buss- och spårtrafik i staden samt budgetuppdrag i budget för 2024 om att kartlägga var biltrafik kan ersättas med buss eller spårbunden trafik.

Kollektivtrafikplan för stadens gator pekar ut de viktigaste gatorna och stråken där kollektivtrafiken behöver särskild prioritet i hela staden. Detta är en viktig grund för att planera åtgärder på gator och vägar och att reservera tillräckligt utrymme för kollektivtrafiken i stadsutvecklingsprojekt. Avseende prioriteringen anges två olika nivåer av nät, primärt och sekundärt där behoven av prioritering är störst i det primära nätet. Grunden för det utpekade nätet är stråk med ett stort resande med buss idag

eller i framtida planer, alternativt viktiga stråk i områden som saknar spårtrafik som kollektivtrafikförsörjning.

Förslaget till Kollektivtrafikplan har tagits fram av trafikkontoret. Referensgrupper med representanter från trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret och regionens trafikförvaltning har använts för att utveckla förslaget. Synpunkter på planen har inhämtats från övriga förvaltningar och särskilt påverkade bolag inom staden via ett kontorsremissförfarande. Inkomna synpunkter välkomnar i huvudsak planen som ett nödvändigt instrument i stadsplaneringen för att tydliggöra kollektivtrafikens prioritering på utpekade platser.

Kollektivtrafikplan för stadens gator pekar ut de viktigaste gatorna och stråken där kollektivtrafiken behöver särskild prioritet i hela staden. Detta är en viktig grund för att planera åtgärder på gator och vägar och att reservera tillräckligt utrymme för kollektivtrafiken i stadsutvecklingsprojekt. Avseende prioriteringen anges två olika nivåer av nät, primärt och sekundärt där behoven av prioritering är störst i det primära nätet. Grunden för det utpekade nätet är stråk med ett stort resande med buss idag eller i framtida planer, alternativt viktiga stråk i områden som saknar spårtrafik som kollektivtrafikförsörjning.

Syftet med att utveckla kollektivtrafiken i staden är bland annat att stötta ett hållbart resande och bidra till stadens klimatmål för transportsystemet. För att åstadkomma detta behöver kollektivtrafiken kunna bidra till ett minskat vägtrafikarbete genom att vara tillräckligt attraktiv för att kunna konkurrera med biltrafiken. I detta ingår att hela resan behöver vara snabb, trygg och inbjudande, vilket ställer krav såväl på själva kollektivtrafikresan som på förflyttningen till och från hållplatserna. Sju mål har tagits fram för att beskriva särskilt viktiga utvecklingsområden inom kollektivtrafiken på stadens gator.

Arbetet med dessa mål följs upp årligen med hjälp av stickprovsindikatorer som mäter effekten av åtgärder inom specifika delar:

A: Bebyggelseutvecklingen ska stärka kollektivtrafikresandet i starka stråk och bytespunkter

B: I de prioriterade stråken i innerstaden ska restidspålitligheten öka

C: I de prioriterade stråken i söderort och västerort ska restiderna minska

D: Tryggheten vid hållplatser längs de prioriterade stråken ska öka

E: Kollektivtrafikens bidrag till attraktiva stadsmiljöer ska utvecklas genom medveten, tydlig och sammanhållen gestaltning i stadens olika delar.

F: Gånganslutningar till hållplatser i de prioriterade stråken ska vara gena och attraktiva.

G: Antalet resenärer i de planerade stråken ska öka, i synnerhet i söderort och västerort.

Det centrala innehållet i kollektivtrafikplanen är ett utpekade nät av prioriterade kollektivtrafikstråk som tagits fram i samråd med region Stockholms trafikförvaltning. Dessa stråk omfattar hela staden och delas in i ett primärt och ett sekundärt nät.

- Det primära nätet utgörs framförallt av de gator som trafikeras av nuvarande och planerade stomlinjer, samt övriga stråk med ett högt resande (>10 000 resenärer per dag).
- Det sekundära nätet utgörs av stråk med ett medelhögt resande (4000 -10 000 resenärer per dag).

För det primära nätet ska en hög grad av fysisk prioritering gälla i gatunätet, och vid nyproduktion ska eget utrymme alltid vara utgångspunkt. I de sekundära stråken säkerställs en hög framkomlighet med signalprioritering och eget utrymme lokalt vid passager där det är stor trängsel och effekten av kollektivtrafikkörfält är särskilt stor.

Remissammanställning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd, Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd, Kungsholmens stadsdelsnämnd, Stockholms Stadshus AB, Botkyrka kommun, Danderyds kommun, Ekerö kommun, Huddinge kommun, Järfälla kommun, Lidingö stad, Nacka kommun, Naturskyddsföreningen Stockholms län, Region Stockholm, Resenärerna, Sollentuna kommun, Solna kommun, Sundbybergs stad, Trafikverket, Transportföretagen och Tyresö kommun .

Botkyrka kommun, Danderyd kommun, Ekerö kommun, Huddinge kommun, Järfälla kommun, Lidingö stad, Nacka kommun, Naturskyddsföreningen Stockholms län, Region Stockholm, Resenärerna, Sollentuna kommun, Solna kommun, Sundbybergs stad, Trafikverket, Transportföretagen och Tyresö kommun har inte inkommit med svar

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 9 maj 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret konstaterar att Kollektivtrafikplan för stadens gator ligger väl i linje med stadens översiktsplan, Miljöprogram 2030 samt kommunfullmäktiges mål om att minska biltrafiken. Planen bedöms ge en långsiktighet för hur stadens gator och vägar ska planeras för kollektivtrafik både i stadsutvecklingsprojekt och i utvecklingen av stadens gator.

Stadsledningskontoret anser att kollektivtrafiken behöver ta en större roll särskilt för de lite längre resorna och de resor som sker inom ytterstaden för att staden ska kunna

nå målen om minskad biltrafik till 2030. För att detta ska vara möjligt behöver bland annat kollektivtrafiken stå för en större andel av resandet i staden än idag.

Stadsledningskontoret bedömer att planen ger goda förutsättningar för stadens berörda nämnder och bolag att arbeta för att uppnå stadens Vision 2040, om ett hållbart stadsbyggande och en god framkomlighet i ett klimatsmart Stockholm, där staden byggs attraktivt och tätt, genom fastslå ett prioriterat nät för kollektivtrafiken men också hur staden ska planera för densamma.

Kollektivtrafikplan för stadens gator, menar stadsledningskontoret, är en viktig del av det strategiska ramverk för stadens transportsystem och bidrar till att lättare kunna prioritera trafikslag på rätt plats.

Stadsledningskontoret anser att trafiknämnden bör arbeta in de föreslagna indikatorerna i sin verksamhetsplanering för att säkerställa att utvecklingen går åt rätt håll.

Genom sin roll som väghållare och stadsutvecklare har Stockholms stad stora möjligheter att påverka kollektivtrafikens attraktivitet i den byggda miljön. Samtidigt så är Region Stockholm ansvarig som kollektivtrafikmyndighet att planera, organisera och finansiera kollektivtrafiken i länet. Stadsledningskontoret ser positivt på att planen är framtagen tillsammans med Region Stockholm och berörda förvaltningar inom staden. Kollektivtrafiken i staden kan ingen aktör ensamt lösa utan är ett samspel och kräver en samverkan för att kunna uppnå den goda staden. Stadsledningskontoret menar att planen ger goda förutsättningar för att berörda aktörer, både inom staden och regionalt, tillsammans kan arbeta för gemensamma mål för kollektivtrafiken.

I stadens budget för år 2025 finns mål om att bygga 140 000 bostäder mellan år 2010 och år 2035, vilket även ska vara en förutsättning i Kollektivtrafikplan för stadens gator. Stadsledningskontoret har uppmärksammat att detta bör justeras varför en ändring efter nämndens beslut har gjorts i dokumentet. Vidare föreslår stadsledningskontoret att en justering av Vattugatan och Herkulesgatan från sekundärt till primärt stråk görs i det utpekade kollektivtrafiknätet. Motiveringen är att platsen förväntas växa och planeras för stombuss.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar att Kollektivtrafikplan för staden gator enligt bilaga 1 till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande godkänns samt att Stomnätsplan för Stockholms län därmed upphör att gälla som strategiskt underlag för vidare planering av kollektivtrafikens stomnät.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 29 april 2025 följande.

1. Exploateringsnämnden beslutar att godkänna kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

2. Exploateringsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

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

Särskilt uttalande av Linn Bessner (C), se Reservationer m.m.

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande daterat den 12 mars 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Exploateringskontoret anser att det har funnits ett behov av framtagande av en för staden egen kollektivtrafikplan och kontoret ställer sig positivt till förslaget till kollektivtrafikplan för stadens gator. Kontoret tycker att det är viktigt att staden planerar för hållbara och smarta kollektivtrafiklösningar i god tid i stadsbyggnadsprocessen och att föreslagna lösningar följer med även i genomförande och förvaltning samt att det är en gemensam fråga för alla stadens förvaltningar, bolag och samarbetspartners.

Kontoret ser positivt på att det konkretiseras med tydliga ramar för kollektivtrafikens planeringsmässiga förutsättningar inom staden, i enighet med stadens framkomlighetsstrategi. Kontorets verksamhet berörs på något sätt av alla stadens sju mål för att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft och av dess tillhörande aktiviteter. Kontoret kommer aktivt att bidra i arbetet med att utreda vilka primära stråk som ska prioriteras och i vilken ordning åtgärder ska ske.

Kontoret anser att det är viktigt med ett fortsatt samarbete kring framtagande och revidering av aktiviteter då fler aktiviteter kan tillkomma under planens genomförandetid. Arbetet behöver även tydliggöra ansvarsfördelningen, både inom staden och mellan staden, trafikförvaltningen och övriga aktörer.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 24 april 2025 följande.

1. Stadsbyggnadsnämnden beslutar att överlämna kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Stadsbyggnadsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Särskilt uttalande av Jonas Naddebo (C), se Reservationer m.m.

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

Stadsbyggnadskontoret, som varit delaktiga i framtagandet av de nya riktlinjerna, anser att kollektivtrafikplanen stödjer Stockholms stads översiktsplan och långsiktiga trafik- och miljömål. Kontoret ställer sig positivt till förslaget, det är ett bra planeringsunderlag.

Det prioriterade kollektivtrafiknätet innehåller de kollektivtrafikstråk som är viktigast, både nu och i framtiden. Nätet utgår utifrån dagens kunskap om den

framtida kollektivtrafiken och beslutade investeringar. Kontoret framför att; det är viktigt att fortsätta utreda nya kollektivtrafikförbindelser mellan södra och norra Järva, koppla området Bromma flygplats till befintliga bytespunkter som Brommaplan, Vällingby, Kista/Helenelund, Alvik och Sundbyberg samt att det är bra att kopplingen Hökarängen–Fagersjö lyfts fram och att utvecklad kollektivtrafik till Sköndal kan tydliggöras.

Kontoret vill lyfta fram gatans roll som en del av det attraktiva stadsrummet där kollektivtrafikens framkomlighet och attraktivitet behöver samsas med möjligheten till vistelse och social interaktion.

För att få effekt av planen är det viktigt att den kan användas som en viljeinriktning, enligt syftet med planen, och att fortsatt arbete med prioritering och utveckling sker tillsammans med de tekniska kontoren inom staden och med externa aktörer. Det förbättrar förutsättningarna för efterföljande planprocesser och stadens dialoger med exempelvis trafikförvaltningen och grannkommuner samt i förhandlingar om exempelvis Länstransportplanen och Nationella transportinfrastrukturplanen.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd

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

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämndsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 10 mars 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen anser att kollektivtrafikplanen kan bidra till en stadsutveckling som skapar goda förutsättningar för framtidens kollektivtrafik. Planen illustrerar på ett bra sätt hur busstrafiken är ett viktigt komplement till tunnelbanenätet, och hur den bidrar till att koppla samman stadens olika delar.

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 förutsättningar för det efter den planerade flytten.

När regionen drog in buss 168 i slutet av 2023 försämrades förutsättningarna att resa kollektivt från Östberga till förvaltningshuset i Slakthusområdet, såväl som till andra delar av stadsdelsområdet. Den planerade gula tunnelbanelinjen mellan Fridhemsplan och Älvsjö kommer att förbättra möjligheterna att resa kollektivt för invånare i Östberga, men kopplingar österut kommer vara fortsatt beroende av bussar och andra tvärförbindelser. Kvaliteten på tvärförbindelserna påverkar tillgängligheten till det framtida förvaltningshuset för framförallt invånare i Östberga.

Förvaltningen bedömer att robusta bussförbindelser mellan Älvsjö och Rågsved kommer vara viktigt för att koppla samman de södra ändarna av den nya gula linjen och linje 17, och skapa förutsättningar för anställda och invånare i hela stadsdelsområdet att resa kollektivt till det planerade förvaltningshuset. Det inritade sekundära stråket mellan Älvsjö och Hagsätra/Rågsved bedömer förvaltningen kan bli en viktig framtida länk för att möjliggöra detta.

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.

Reservation av Aras Amin m.fl. (M), se Reservationer m.m.

Särskilt uttalande av Michaela Hollis (KD), se Reservationer m.m.

Särskilt uttalande av Saad Gourrada (C), se Reservationer m.m.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämndsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 28 mars 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltning har tagit del av utsänd remiss. Förvaltningen delar åsikten att trygga och attraktiva kopplingar till hållplatser och stationer är viktigt för att främja kollektivtrafikens konkurrenskraft och användande. Förvaltningen arbetar aktivt för att hållplatser och gång- och cykelvägar runt dessa ska upplevas trygga och väl omhändertagna samt att det råder god uppsikt. Exempelvis har förvaltningen sökt trygghetsmedel för detta ändamål under 2024 och 2025.

Gällande det sjunde målet, att antalet resenärer i de planerade stråken ska öka (i synnerhet i Söderort och Västerort) är förvaltningen positiv till stadens ambitioner men önskar att stadens samverkanspartner regionen även ska utöka turtätheten och linjedragningar där så är möjligt i takt med att antalet invånare ökar.

Kungsholmens stadsdelsnämnd

Kungsholmens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 24 april 2025 följande.

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

Reservation av Lou-Ann Wejke Norberg m.fl. (M), se Reservationer m.m.

Ersätтарыttrande av Benjamin Jiang (KD) som instämde i reservation av Lou-Ann Wejke Norberg m.fl. (M).

Kungsholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 13 mars 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen ser positivt på framtagandet av stadens kollektivtrafikplan, bland annat utifrån det omfattande stadsbyggande som sker i Stockholm, som innebär en tätare och mer funktionsblandad stad. Detta ställer högre krav på att det skapas nya möjligheter för en ny typ av mobilitet, där gång, cykel och kollektiva transportmedel behöver prioriteras. En kapacitetsstark och effektiv kollektivtrafik är också en förutsättning för att staden ska kunna nå sina miljömål.

Förvaltningen är exempelvis positiv till att Västerbroplan pekas ut som viktig bytespunkt i planen. Västerbroplan är idag strategiskt viktig för kollektivtrafiken där flera busslinjer möts. I takt med att staden växer kommer antalet resenärer öka och det finns utvecklingsbehov för att öka platsens attraktivitet och effektivitet.

Förvaltningen är också positiv till att Hantverkargatan pekas ut som primärt stråk i planen. Detta innebär bland annat målsättningen att resenärer på denna sträcka ska få mer attraktiva och pålitliga restider genom åtgärder som förbättrad trafiksäkerhet, tillgänglighet och trygghet längs med stråket. Sträckan har uppmärksammats i diskussionen om den tidigare nedläggningen av Busslinje 54, vilket bland annat försvårat för deltagare att ta sig till träffpunkten för äldre vid Bolindersplan från andra delar av Kungsholmen. Trafikförvaltningen har presenterat en lösning där busslinje 65 förlängs från centralen till Kungsholmstorg. Detta kräver dock att staden genomför åtgärder på Kungsholmstorg så att bussen kan vända där.

Stockholms Stadshus AB

Stockholms Stadshus AB:s yttrande daterat den 24 april 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Koncernledningen ser positivt på Kollektivtrafikplanen, inte minst i ljuset av det omfattande stadsutvecklingsarbetet som sker i staden. Stockholms stad har fortsatt högt ställda mål gällande bostadsbyggandet, med målet att bygga 140 000 nya bostäder mellan år 2010 och 2035. Utbyggd kollektivtrafik skapar förutsättningar för fler bostäder då närhet till spårtrafik är högt eftertraktat. Den regionala befolkningstillväxten innebär också att resandet till, från och genom staden ökar. En tätare stadsstruktur och fler invånare innebär förbättrade förutsättningar för att kollektivtrafiken ska kunna bära en större del av resandet.

En väl fungerande och attraktiv kollektivtrafik är avgörande för hållbar stadsutveckling. Staden har stora möjligheter att påverka kollektivtrafikens attraktivitet i sin roll som väghållare. Genom en medveten planering av bebyggelsestruktur och markanvändning kan staden bidra till att öka kollektivtrafikens attraktivitet, även om ansvaret för kollektivtrafiken ligger på Region Stockholm. En effektiv och nära samverkan mellan berörda aktörer är därför av yttersta vikt.

Det är avgörande att staden tidigt i stadsutvecklingsprocessen planerar för hållbara och effektiva kollektivtrafiklösningar. Tillgången till kollektivtrafik påverkar var det är attraktivt att bygga bostäder och arbetsplatser och hur näringslivet kan utvecklas. Ett nära samarbete med stadens bostadsbyggande bolag i planeringsarbetet är därför viktigt.

Koncernledningen vill även lyfta fram ytterligare ett perspektiv: den omfattande hamnverksamhet som staden bedriver genom Stockholms hamnar. Det är viktigt att stadens kollektivtrafiknät knyter an på ett bra sätt till de passagerarflöden som hamnverksamheten genererar. Verksamheten är mycket betydelsefull för besöksnäringen och en bra kollektivtrafikanslutning är en stor del i hur välkomnande Stockholm framstår.

Underremiss

Stockholms Hamn AB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse

Det är av största vikt att stadens kollektivtrafiknät knyter an på ett bra sätt till de passagerarflöden som hamnverksamheten genererar. Turistindustrin är mycket viktig för Stockholm och en bra kollektivtrafikanslutning är en stor del i hur välkomnande Stockholm framstår.

Att det i remitterad plan visas på ett strategiskt stråk mellan Loudden och Lidingöbron är bra men kopplingen in mot de närmaste mycket stora bytespunkterna ”Stockholms central” och ”Stockholms östra” får inte glömmas bort. Denna väsentliga koppling är tyvärr bristfällig idag med neddragningar på linje 72 och en stombusslinje (linje 1) vars restid är lång i förhållande till avståndet till centrala Stockholm. Som påtalas i kollektivtrafikplanen är det viktigt att få igång kollektivtrafiken tidigt i stadsutvecklingsområden. Det är tyvärr inte den utveckling Bolaget ser just nu i Värtan-och Frihamnsområdet.

Denna kollektivtrafikplan hanterar stadens gator men det är ändå värt att nämna den potential stadens vatten också har för kollektivtrafiken. Bolaget konstaterar att resandet med pendelbåtar ökar mycket snabbare än något annat trafikslag i Stockholm och att 5,8 miljoner resor gjorde med SL:s pendelbåtar 2024. Det är viktigt vid planeringen av kollektivtrafikstråk på land knyts ihop med möjliga omstignings- och hållplatser för befintlig och framtida kollektivtrafik på vatten. Vattenvägarna avlastar såväl vägnätet som kollektivtrafiken på land samtidigt som de gör det enklare att resa i en sjöstadsregion när man kan korsa vattnet istället för att ta sig runt det via broar och tunnlar.

Nacka kommun

Nacka kommuns yttrande daterat den 5 maj 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Det är positivt att Stockholms stad har tagit fram en kollektivtrafikplan för stadens gator. Det är ett ambitiöst och väl genomarbetat dokument som blir en viktig och konkret pusselbit i framtida planering. Det är en nödvändig utveckling att mer i detalj

peka ut de gator och vägar där kollektivtrafiken ska ha hög prioritet och vad detta innebär för att mer detaljerade planer ska ha rätt ingångsvärden. Den tydligheten är särskilt viktig i samplanering mellan våra respektive kommuner och i relation till regionens och Trafikförvaltningens planer. Som helhet ser Nacka positivt på antagandet av Stockholms stads kollektivtrafikplan.

Nacka kommun anser att några områden i planen skulle behöva utvecklas mer, och kommunen ser fram emot att detta görs i kommande handlingsplaner och fördjupningar:

- En mer konkret beskrivning och plan för hantering av bytespunkterna behöver tas fram, i synnerhet för de större.
- En mer utvecklad plan för kollektivtrafik på vatten är önskvärd.
- Det behövs konkreta planer kring hur de prioriteringar som beskrivs i planen ska genomföras, och framför allt när åtgärder ska planeras in. I ljuset av kommande års infrastrukturobjekt som färdigställs är detta av avgörande betydelse för att inte missa tillfällen att skapa varaktiga förbättringar för kollektivtrafiken och för tillgängligheten i regionen.
- Nacka kommun ser gärna att ett gemensamt arbete för genomförande av stomlinje söderort (M) återupptas mellan Stockholms stad, Region Stockholm och Nacka kommun.
- Nacka kommun vill påtala behovet av en Östlig förbindelse för att kunna leda bort trafik från stadens gator och underlätta framkomligheten.

Det är positivt att Stockholms stad ser att busstrafiken behöver utvecklas utanför innerstaden. Av särskild betydelse för Nacka kommun är de kollektivtrafikstråk i gatu- och vägnätet som passerar kommungräns.

Att sträckan till och från Slussen och Sickla pekas ut som ett primärt stråk är av vikt för stora delar av busstrafikeringen i Nacka. För linjer som går mellan olika målpunkter i Nacka och Stockholms stad täcks rutterna in delvis av utpekningen kring primära och sekundära stråk. Fridhemsplan är exempelvis utpekad som en mycket stor bytespunkt med omkringliggande primära stråk där linje 405 kör och angör. Detta är en målpunkt där en utpekning för primärt stråk är av gott stöd för att ytterligare förbättra denna koppling. För de stråk där linjer som angör Nacka berörs önskar vi ta del av dialogen om och när en förbättring planeras genomföras längs stråken.

Det är glädjande att se att stråket längs Hammarby Allé/Hammarby Fabriksväg där tvärbanan går är utmärkt som primärt kollektivtrafikstråk som en del av ett längre stråk från Nacka mot Gullmarsplan, Älvsjö och vidare. Den här relationen är viktig ur ett arbetspendlingsperspektiv och dess vikt kommer att öka framöver med den bebyggelseutveckling som sker både i Nacka och på Stockholmssidan i Slakthusområdet och runt Älvsjö station. Nacka kommun ser därför gärna en

gemensam kraftsamling kring detta stråk genom en fortsättning av det tidigare utförda utredningsarbetet som gjorts kring Stomlinje M i söderort tillsammans med regionen. Med tanke på att aktiv bebyggelseplanering pågår på flera platser runt detta stråk är det viktigt att tillgodose att inga möjligheter byggs bort och även att få i gång en trafikering i detta stråk i närtid i dialog med regionen och trafikförvaltningen.

Vad gäller övriga stråk av intresse är det positivt att Hammarbybacken och Skansbron är utpekade som sekundära stråk då de i framtiden kan bli viktiga länkar för kollektivtrafik mellan Nacka och södra och västra Södermalm tillsammans med Hammarby Fabriksväg. Nacka kommun vill också trycka på vikten av stråket längs Stadsgårdsleden mot Slussen, samt att det även fortsättningsvis är viktigt att busstrafik från Nacka/Värmdö mot city via Stadsgårdsleden och Centralbron är prioriterad. Nacka kommun saknar också prioriterade stråk för busstrafik i Norra Hammarbyhamnen i anslutning till kommande tunnelbanestation Hammarby kanal.

Kollektivtrafikplanen anger sju olika mål för kollektivtrafiken. Nacka kommun anser att dessa i stort är relevanta, välformulerade och riktade mot väsentliga kvaliteter som ligger inom väghållarens rådighet. Vi har några synpunkter inom främst ett målområde.

Mål B "Restidernas pålitlighet ska öka i de prioriterade stråken i innerstaden"

Restidsvariationer är ibland ett större problem för kollektivtrafiken än långa restider, i synnerhet i täta stadsmiljöer där problem med kolonnbildning och liknande ofta uppstår. Målet kan dock tolkas som att det inte finns så mycket förbättringspotential kvar vad avser restider och framkomlighet i innerstaden, vilket Nacka inte anser stämma. Innerstadslinjerna är ofta en del av en längre resa och många som reser med dem har börjat sin kollektivtrafikresa utanför Stockholms stads geografiska område. Detta gäller i högsta grad Nacka kommun, och kommunen ser att det finns många åtgärder kvar att genomföra för att förbättra framkomligheten för bland annat innerstadens stomlinjer som skulle förbättra tillgängligheten. Detta gäller inte minst i ett längre perspektiv för de stomlinjer på Södermalm som kommer att trafikera den nya knutpunkten vid kommande tunnelbanestation Sofia, då dessa kommer att bli viktiga för kopplingen mellan Nacka och Södermalm.

Som nämnts utgör kollektivtrafikplanen ett användbart underlag kring hur prioriteringar i gaturummet ska göra och framför allt var dessa prioriteringar behövs. Däremot så anser Nacka kommun att hanteringen av bytespunktsfrågan är alldeles för översiktlig och schematisk för att utgöra ett stöd för framtida planering. Nacka kommun har redan sett hur en otillfredsställande hantering av behov i bytespunkter kan skapa kraftiga försämringar för kollektivtrafikresenärer med långtgående konsekvenser över tid. Att endast kategorisera bytespunkter utifrån storlek utan att säga något om ambitionen om hur dessa ska fungera och utvecklas är otillräckligt som underlag för att skapa varaktiga förbättringar för en av kollektivtrafikens viktigaste beståndsdelar.

För Nacka kommuns del är färdigställande av bussterminalen i Slussen utan ytterligare fördröjningar självklart helt central. Även Gullmarsplan är i ett längre

perspektiv viktig, och här ser Nacka kommun behov av ett utvecklat arbetssätt mellan staden och regionen för att säkerställa kollektivtrafikens attraktivitet långsiktigt.

Ytterligare ett område som skulle behöva utvecklas mer är kollektivtrafiken på vatten. Busstrafiken är, och kommer vara, en i volym mycket större del av kollektivtrafiken än sjötrafiken. Dock sker en snabb teknisk utveckling på fartygssidan inom sjötrafiken samtidigt som pendelbåttrafikens popularitet ökar. För att möta upp detta skulle åtminstone en gedigen kartläggning av var bryggor och terminaler för kollektivtrafik på vatten är önskvärda längs Stockholms stads kajer behövas som underlag för framtida planering. Dessa lägen skulle även kunna ha påverkan på de utpekade prioriterade stråken för busstrafik. Nacka kommun ser framför sig att ett sådant arbete bör påbörjas i närtid i samarbete med regionen då det inte är en del av kollektivtrafikplanen enligt avgränsningen.

Slutligen så lämnar Kollektivtrafikplanen det helt öppet kring hur och när de stråk som identifierats ska åtgärdas. En handlingsplan behöver tas fram för detta i princip omgående, och denna behöver synka med andra insatser som görs i regionen. Exempelvis så invigs de närmaste fem åren flera infrastrukturobjekt som kommer att påverka trafiksituationen för kollektivtrafiken och i vägsystemet på ett avgörande sätt. En plan för hur kollektivtrafiken ska prioriteras och när i de prioriterade stråken brådskar därmed. För Nacka kommuns del gäller detta bland annat att säkerställa bra framkomlighet för kollektivtrafik på väg i nordsydlig riktning via exempelvis Centralbron i samband med att förbifart Stockholm invigs.

Tyresö kommun

Tyresö kommuns yttrande daterat den 6 maj 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Kollektivtrafikresandet i länet är en följd av andra strukturer såsom arbetsmarknad, bostadsmarknad, struktur för service, utbildning, vård, rekreation med mera. Det är snarare regel än undantag att många resenärer korsar kommungränser, ofta med byte i en bytespunkt inom Stockholms stads gränser. Detta perspektiv på resandet är således grundläggande för alla väghållares planering av förbättrad kollektivtrafik, men kanske än viktigare för Stockholms stad. Tyresö kommun tycker därför att det är glädjande att frågan om samverkan mellan länets alla kommuner och trafikförvaltningen tydligt lyfts i bakgrund, syfte och avgränsningar av planen.

Under rubriken Syfte och avgränsning på sidan 6 nämns följande:

”Kollektivtrafikplanen fokuserar på vägar och gator och behandlar därför inte utveckling av bytespunkter eller depåer för kollektivtrafik. Den behandlar inte heller kollektivtrafik på vatten eller ytor för pendeltåg och tunnelbana.”

För kollektivtrafiken är systemsyn viktigt, varför frågan om de bortprioriterade kollektivtrafikslagen på vatten och spår i egen bana inte får tappas bort eller planeras separat från kollektivtrafik på väg. Det gäller även bytespunkter (och depåer), som trots avgränsningen ändå nämns återkommande i dokumentet och även har en egen rubrik. Detsamma gäller spårsystemet. För att förtydliga innehållet hade dokumentet

tjänat på ett förtydligande av avgränsningen av systemets parametrar (olika kollektivtrafikslag) och vilka områden planen föreslår fysiska åtgärder för (väginfrastruktur/stråk). Alternativt kan en översyn av avgränsningen göras, där texten i tjänsteskrivelsen upplevs tydligare än den i själva planen. Görs en annan avgränsning skulle förslagsvis stråkkartorna kunna kompletteras med de utpekade bytespunkterna och/eller tunnelbanans och pendeltågens stationer, för att få en klar bild av systemet som helhet.

Kollektivtrafikplanen pekar i huvudsak ut sju övergripande mål samt ett nät av kollektivtrafik (både buss och spår på väg) med olika prioriteringsgrad avseende framkomlighet och utformning. Beskrivning av utformning görs översiktligt, med ett kort omnämnande av trafikförvaltningens riktlinje RiGata Buss. Prioritet avseende genomförande av åtgärder längs stråken är ett kvarstående arbete. Uppföljning presenteras i Bilaga 2. Tyresö kommun uppskattar den övergripande bilden som målas av kollektivtrafikens viktiga roll i stadsbyggandet, men uppfattar inte helt tydligt den praktiska tillämpningen av de olika dokumenten eller förhållandet mellan de olika parternas riktlinjer. Däremot pekar de föreslagna indikatorerna för uppföljning ut värdefulla aspekter att mäta, något som skulle kunna tillämpas för fler busslinjer även utanför stadens gränser.

Planens beskrivningar av vägnät under olika bebyggelseperioder är intressant och skapar tydlig förståelse för busstrafikens förutsättningar och utmaningar. Om typlösningar för att komma tillrätta med kollektivtrafikens tillgänglighet och framkomlighet på säckgator eller i trafikseparerade områden tas fram av Stockholms stad framöver, är det troligen av stort intresse även för andra mindre kommuner med liknande utmaningar.

Figur 13 med antal resenärer per dygn i bussystemet är väldigt illustrativ, men hade varit mer aktuell om data efter pandemin hade kunnat presenteras. Dock visar den tydligt hur beroende östra och sydöstra länet är av fungerande busstrafik och hur belastningen ser ut utan ett fullt ut kompletterande spårssystem. Ett resonemang om busstrafiken i förhållande till övrig vägtrafik skulle också kunna utgöra viktig input till annan infrastruktur- och samhällsplanering (länsplan, nationell plan, RUFs m.m.) avseende brister och behov i trafiksystemet som helhet. Tyresö kommun arbetar för framkomlighet för alla trafikslag.

Busstråk

Vad gäller de stråk för buss som planen tar upp vill Tyresö kommun särskilt lyfta följande:

Väg 229, Tyresövägen (statlig). Har en plankorsning som förbinder Bogårdsvägen och Sköndalsvägen. Denna påverkar framkomligheten för buss, likväl som trafiksäkerheten för cyklister och fotgängare. Detta får effekter på restider och pålitlighet för alla linjer som trafikerar mellan Tyresö och Stockholms innerstad. Det är också en viktig plats att åtgärda för kommande expressbusslinje I.

Väg 73, Nynäsvägen. Även detta stråk är av stor vikt för resenärer till och från Tyresö och kommande expressbusslinje I, och här är kollektivtrafikkörfält och tillkommande separat bussramp i trafikplats Gubbängen redan delvis utrett. Här pågår också samverkan inom expressbusslinjeutredningarna.

Örbyleden med flera. För kommande expressbusslinje N är stråket längs väg 229 och Örbyleden via Högdalen och Rågsved också av stor vikt och det är positivt att detta pekas ut som ett primärt stråk.

Skrubba. Den utpekade strategiska kopplingen (lila pil nedan) genom Skrubba som en förlängning av Bollmoravägen är mycket intressant på sikt för Tyresös del. Förutom stråket gäller det även anläggningar som stöttar kollektivtrafiken, där en tillkommande bussdepå tidigare diskuterats i denna geografi och är något Tyresö fortfarande gärna ser i framtiden.

Skrubba Malmväg. För kommande expressbusslinje J(1) är denna sträckning viktig och Tyresö är väldigt positiva till att Stockholms stad redan planerat för åtgärder längs sträckan. Här finns också sedan tidigare en avsiktsförklaring och genomförandeplan tillsammans med övriga parter (Trafikverket, trafikförvaltningen och Haninge kommun, utöver Stockholms stad och Tyresö kommun).

Trots avgränsningen tar kollektivtrafikplanen upp särskilt utpekade bytespunkter, och de är kategoriserade utifrån storleksordning, men utan inbördes prioriteringsgrad. För Tyresös del är bytespunkt Gullmarsplan den i särklass viktigaste bytespunkten, liksom Norra Sköndal längs väg 229. För Gullmarsplan finns redan ett gediget samarbete, något Tyresö kommun har alla intentioner att fortsätta bidra till.

Reservationer m.m.

Trafiknämnden

Reservation av Dennis Wedin m.fl. (M)

Dennis Wedin m.fl. (M) föreslår att nämnden beslutar att delvis godkänna förslag till kollektivtrafikplan, samt att därutöver anföra följande:

Stockholm ska vara en stad där det är enkelt att resa kollektivt. Det ska också bli enklare att kombinera resor i kollektivtrafiken med exempelvis cykel eller bil för den som reser långt ifrån. Därför behövs fler infartsparkeringar och ett hyrcykelsystem som sammanförs med resor i kollektivtrafiken.

Stockholms stads ambitiösa planer för kollektivtrafiken behöver dock sättas i relation till de massiva neddragningarna som gjorts regionalt. Att var sjätte buss dragits in ökar trängseln något oerhört och gör kollektivtrafiken till en allt mindre möjlighet för allt fler. Stadens investeringar behöver i högre utsträckning gå hand i hand med regionen. Det är nämligen orimligt att staden ska investera för att möjliggöra ökad användning av kollektivtrafiken, när det rödgröna styret i regionen gör det motsatta.

Reservation av Sara Svanström (L)

Sara Svanström (L) föreslår att nämnden beslutar att delvis godkänna kontorets förslag till beslut, samt att därutöver anföra följande:

Liberalerna ser positivt på att det nu finns sju mål för stadens och regionens trafikplanering, men framhåller att det finns en del oadresserade utmaningar i förslaget och att indikatorerna behöver konkretiseras för att kunna följas upp. Trots att stadens och regionens mål är att fler ska välja kollektivtrafiken, har Socialdemokraterna, Vänsterpartiet, Miljöpartiet och Centerpartiet i regionen dragit ner på kollektivtrafikutbudet. Detta går stick i stäv med de ambitioner som borde styra utvecklingen.

Planen tar upp vikten av att kollektivtrafiken integreras redan i planeringsstadiet för nya stadsdelar. Det är bra, men erfarenheten visar att ofta att det tar tid innan kollektivtrafiken är på plats vilket skapar resandemönster som kan vara svåra att bryta. För att möjliggöra framtida kollektivtrafik är det avgörande att vi reserverar tillräckligt med utrymme för kollektivtrafikens utveckling, exempelvis för framtida spårvagnstrafik. En viktig sådan spårutbyggnad är Spårväg Citys förlängning till Ropsten. Denna förlängning har utretts men ingen finansieringslösning har kunnat komma till stånd. Det är djupt olyckligt. Det behövs därtill en mer effektiv samverkan mellan stad och region för att undvika de problem som vi sett i tidigare och pågående infrastrukturprojekt. Erfarenheter från bland annat Slussen och Tvärbanans utbyggnad visar att bristande samordning ofta leder till förseningar och onödiga kostnadsökningar. Dessutom finns det i närtid exempel där ombyggnationer och

förändringar i stadsmiljön har omöjliggjort för regionens bussar att ta sig fram. Här behöver staden bli bättre på att säkerställa kollektivtrafikens framkomlighet.

Tryggheten för resenärer är en prioriterad fråga för Liberalerna, dessvärre ser vi att den största otryggheten finns i miljöerna kring hållplatser och stationer. Enligt Brottsförebyggande rådets trygghetsundersökning från 2024 anger en hög andel, särskilt kvinnor, att de valt en annan väg eller ett annat färdstätt på grund av oro för att utsättas för brott. Här har Stockholm stad ett stort ansvar för att säkerställa trygga miljöer till och från kollektivtrafiken.

Liberalerna anser även att tvärförbindelserna i stadens södra och västra delar behöver förbättras och förenklas. Idag saknas effektiva förbindelser mellan olika stadsdelar, vilket gör det svårare för många att resa utan bil. Här krävs mer intensifierat arbete för att förbättra förbindelserna.

Vidare är det viktigt att säkerställa att knutpunkter som Bromma och Gullmarsplan fungerar optimalt. Dessa områden har, som kollektivtrafikplanen belyser, en central roll för resenärer men saknar fortfarande de lösningar som behövs för att hantera trafikflödet effektivt i framtiden. Dessutom måste trafikstockningar, som de vid Norra Sköndal, förebyggas genom bättre samverkan mellan staden och Trafikverket.

Liberalerna ser stora möjligheter i att utveckla båttrafiken som en del av den allmänna transportinfrastrukturen. Ett av de största hindren är bristen på lämpliga bryggor och anöringsplatser, vilket faller under kommunernas ansvar. Här behövs tydliga initiativ för att skapa en mer fungerande helhetslösning och därför är det olyckligt att kollektivtrafikplanen inte adresserar frågan på ett sätt som den förtjänar.

Liberalerna kommer fortsätta arbeta för att skapa en mer genomtänkt, trygg och effektiv kollektivtrafik som stärker stadens och regionens tillväxt och allas tillgänglighet.

Särskilt uttalande av Anders Lindman (SD)

Sverigedemokraterna står bakom kollektivtrafikplanens ambitioner om att förbättra framkomligheten och korta ned restiderna för busstrafiken. Tyvärr har den förda politiken på trafikområdet genom borttagandet av körfält, minskad körfältsbredd, enkelriktade gator, avstängda gator, cykelbanor, färre p-platser etc. skapat en trafiksituation i staden som kraftigt försämrat framkomligheten. För att kunna åstadkomma kortare restider för busstrafiken behöver således framkomligheten i staden generellt förbättras avseende motortrafiken.

Sverigedemokraterna står för en politik som ger invånarna möjligheten att välja det färdmedel som passar dem själva bäst, i kontrast till den nuvarande politiken som försöker tvinga bort invånarnas möjlighet att äga och bruka en bil. En generellt förbättrad framkomlighet för motortrafiken innebär att busstrafiken kommer fungera bättre och fler invånare kommer därmed välja bussen framför bilen.

Enligt Sverigedemokraterna är det önskvärt att kortare resor inom staden inte sker med bil, men en kontinuerlig försämring av framkomlighet för motortrafiken är inte rätt väg att gå för att åstadkomma detta

Särskilt uttalande av Svante Linusson m.fl. (C)

Vi i Centerpartiet välkomnar framtagandet av den nya kollektivtrafikplanen för stadens gator. Transporterna är en av klimatpolitikens stora utmaningar. Ska omställningen vara möjlig måste också fler välja att resa kollektivt och då måste det bli lättare att välja bort ett eget bilägande till förmån för kollektiva resor. Överlag måste Stockholms gator anpassas så att det blir lättare att gå, cykla och åka kollektivt.

Vi delar också de mål för kollektivtrafik som trafikkontoret beskriver i planen, särskilt kopplat till kollektivtrafikens bidrag till attraktiva stadsmiljöer, att bebyggelseutvecklingen ska stärka kollektivtrafikresandet och restiderna ska bli kortare och mer pålitliga.

Centerpartiet vill att Stockholms stad blir bättre på att koppla ihop olika stadsdelar genom gångstråk, cykelvägar och kollektivtrafik. Vi vill prioritera att bygga ut kollektivtrafiken för att bygga ihop stadens olika områden och för att möjliggöra en grönare stad. Centerpartiet har också varit med och arbetat med att öka framkomligheten i Stockholm, inte minst genom att prioritera upp kollektivtrafiken på våra gaturum genom fler bussfiler. Vi ser därför positivt på att planen ger uttryck för att man ska eftersträva eget utrymme för busstrafiken i de primära stråken.

Avslutningsvis, tycker vi dock det är olyckligt att kollektivtrafiken på vattnet inte berörs av planen. Stadens vattenytor innebär otroliga möjligheter för kollektivtrafiken och kan bidra till en trevligare stad. Centerpartiet har varit pådrivande för ökad pendelbåtstrafik för att vi ser att stadens vattenvägar kan och bör nyttjas bättre. Här kan också ny klimatsmart teknik ge upphov till innovativa och hållbara lösningar för att elektrifiera transporterna. Här bör staden, i nära dialog med regionen, arbeta för att stärka dessa möjligheter.

Ersättaryttrande av Destiny Zandi Lindgren (KD)

Sedan valet 2022 har stockholmarnas möjligheter till pendling försämrats kraftigt till följd av borttagna busslinjer, färre avgångar och omfattande störningar i linjetrafiken både på väg och på spår. Busstrafiken i staden måste snabbt återställas och bli bättre; vi ser därför ett stort värde i att staden har en kollektivtrafikplan, men ifrågasätter dess föreslagna innehåll.

Den föreslagna planen slår på stora trumman och pekar ut ambitiösa busstråk som innebär att allt fler körfält i staden omvandlas till busskörfält, samt omfattande ombyggnationer av den redan hårt trafikerade gatumiljön. Men bussarna har trafikerat fler gator, gått oftare och varit mer pålitliga än idag – även utan de dyra och bilfientliga åtgärder som utan konsekvensanalys föreslås i planen.

Vi Kristdemokrater instämmer i att busshållplatserna måste vara trevliga, trygga och tillgänglighetsanpassade, samt att framkomligheten för kollektivtrafiken – men även övrig trafik – behöver förbättras genom vissa åtgärder i stadsmiljön. Vi efterfrågar däremot ett mycket större fokus på ökad kapacitet i trafiksystemet utan att sätta kollektivtrafiken mot övriga trafikslag på det sätt som styret gör. Vi delar inte vänsterstyrets planer på att fortsatt skuldsätta stockholmarna med flera miljarder per år i s.k. kollektivtrafiksåtgärder samtidigt som deras kollegor i regionhuset drar ner på kollektivtrafiken. Stockholms kollektivtrafik är primärt en fråga för regionen, inte kommunen.

Exploateringsnämnden

Reservation av Dennis Wedin m.fl. (M)

Stockholm ska vara en stad där det är enkelt att resa kollektivt. Det ska också bli enklare att kombinera resor i kollektivtrafiken med exempelvis cykel eller bil för den som reser långt ifrån. Därför behövs fler infartsparkeringar och ett hyrcykelsystem som sammanförs med resor i kollektivtrafiken.

Stockholms stads ambitiösa planer för kollektivtrafiken behöver dock sättas i relation till de massiva neddragningarna som gjorts regionalt. Att var sjätte buss dragits in ökar trängseln något oerhört och gör kollektivtrafiken till en allt mindre möjlighet för allt fler. Stadens investeringar behöver i högre utsträckning gå hand i hand med regionen. Det är nämligen orimligt att staden ska investera för att möjliggöra ökad användning av kollektivtrafiken, när det rödgröna styret i regionen gör det motsatta.

Särskilt uttalande av Liss Bessner (C)

Centerpartiet välkomnar framtagandet av den nya kollektivtrafikplanen för stadens gator. Transporterna är en av klimatpolitikens stora utmaningar. Ska omställningen vara möjlig måste också fler välja att resa kollektivt – då måste det bli lättare att välja bort ett eget bilägande till förmån för kollektiva resor. Överlag måste Stockholms gator anpassas för att underlätta för den som vill gå, cykla eller åka kollektivt

Vi delar också de mål för kollektivtrafik som exploateringskontoret beskriver i planen, särskilt att förutsättningarna för god kollektivtrafikförsörjning finns på plats tidigt i stadsbyggnadsprocessen. Stockholms stad behöver fortsätta arbetet koppla ihop olika stadsdelar genom gångstråk, cykelvägar och kollektivtrafik. Centerpartiet har också varit med och arbetat med att öka framkomligheten i Stockholm, inte minst genom att prioritera upp kollektivtrafiken på våra gaturum genom fler bussfiler. Vi ser därför positivt på att planen ger uttryck för att man ska eftersträva eget utrymme för busstrafiken i de primära stråken.

Avslutningsvis har vi overseende med att kollektivtrafiken på vattnet inte berörs av planen, men vill understryka de outnyttjade möjligheterna stadens vattenytor erbjuder kollektivtrafiken, för övriga transporter och för rekreation. Centerpartiet har varit

pådrivande för ökad pendelbåtstrafik för att vi ser att stadens vattenvägar kan och bör nyttjas bättre. Här kan också ny klimatsmart teknik ge upphov till innovativa och hållbara lösningar för att elektrifiera transporterna. Här bör staden, i nära dialog med regionen, arbeta för att stärka dessa möjligheter.

Stadsbyggnadsnämnden

Särskilt uttalande av Jonas Naddebo (C)

Centerpartiet välkomnar framtagandet av den nya kollektivtrafikplanen för stadens gator. Transporterna är en av klimatpolitikens stora utmaningar. Ska omställningen vara möjlig måste också fler välja att resa kollektivt – då måste det bli lättare att välja bort ett eget bilägarande till förmån för kollektiva resor. Överlag måste Stockholms gator anpassas för att underlätta för den som vill gå, cykla eller åka kollektivt.

Vi delar också de mål för kollektivtrafik som kontoret beskriver i planen, särskilt att förutsättningarna för god kollektivtrafikförsörjning finns på plats tidigt i stadsbyggnadsprocessen. Stockholms stad behöver fortsätta arbetet koppla ihop olika stadsdelar genom gångstråk, cykelvägar och kollektivtrafik. Centerpartiet har också varit med och arbetat med att öka framkomligheten i Stockholm, inte minst genom att prioritera upp kollektivtrafiken på våra gaturum genom fler bussfiler. Vi ser därför positivt på att planen ger uttryck för att man ska eftersträva eget utrymme för busstrafiken i de primära stråken.

Vi anser att det är en brist att kollektivtrafiken på vattnet inte berörs av planen, och vill understryka de outnyttjade möjligheterna stadens vattenytor erbjuder för gena och snabba transporter. Centerpartiet har varit pådrivande för ökad pendelbåtstrafik för att vi ser att stadens vattenvägar kan och bör nyttjas bättre. Här kan också ny klimatsmart teknik ge upphov till innovativa och hållbara lösningar för att elektrifiera transporterna. Staden bör, i nära dialog med regionen, arbeta för att stärka dessa möjligheter.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd

Reservation av Aras Amin m.fl. (M)

Stockholm ska vara en stad där det är enkelt att resa kollektivt. Det ska också bli enklare att kombinera resor i kollektivtrafiken med exempelvis cykel eller bil för den som reser långt ifrån. Därför behövs fler infartsparkeringar och ett hyrcykelsystem som sammanförs med resor i kollektivtrafiken.

Stockholms stads ambitiösa planer för kollektivtrafiken behöver dock sättas i relation till de massiva neddragningarna som gjorts regionalt. Att var sjätte buss dragits in ökar trängseln något oerhört och gör kollektivtrafiken till en allt mindre möjlighet för allt fler.

Stadens investeringar behöver i högre utsträckning gå hand i hand med regionen. Det är nämligen orimligt att staden ska investera för att möjliggöra ökad användning av kollektivtrafiken, när det rödgröna styret i regionen gör det motsatta.

Särskilt uttalande av Michaela Hollis (KD)

Sedan valet 2022 har stockholmarnas möjligheter till pendling försämrats kraftigt till följd av borttagna busslinjer, färre avgångar och omfattande störningar i linjetrafiken både på väg och på spår. Busstrafiken i staden måste snabbt återställas och bli bättre; vi ser därför ett stort värde i att staden har en kollektivtrafikplan, men ifrågasätter dess föreslagna innehåll.

Den föreslagna planen slår på stora trumman och pekar ut ambitiösa busstråk som innebär att allt fler körfält i staden omvandlas till busskörfält, samt omfattande ombyggnationer av den redan hårt trafikerade gatumiljön. Men bussarna har trafikerat fler gator, gått oftare och varit mer pålitliga än idag – även utan de dyra och bilfientliga åtgärder som föreslås i planen.

Vi Kristdemokrater instämmer i att busshållplatserna måste vara trevliga, trygga och tillgänglighetsanpassade, samt att framkomligheten för kollektivtrafiken – men även övrig trafik – behöver förbättras genom vissa åtgärder i stadsmiljön. Vi efterfrågar däremot ett mycket större fokus på ökad kapacitet i trafiksystemet utan att sätta kollektivtrafiken mot övriga trafikslag på det sätt som styret gör.

Särskilt uttalande av Saad Gourrada (C)

Centerpartiet vill särskilt lyfta vikten av att kollektivtrafiken upplevs som både tillgänglig och trygg, särskilt under dygnets mörkare timmar. Vi ser ett behov av att förvaltningen arbetar mer aktivt med att identifiera och förstärka dag- och kvällsstråk i anslutning till kollektivtrafik, särskilt i de fall där medborgare undviker vissa vägar på kvällstid, till exempel genom parker eller dåligt belysta områden. Vi vill även uppmana förvaltningen att under vinterhalvåret prioritera trygghetsskapande åtgärder såsom julbelysning eller annan dekorativ belysning utmed gångstråk till och från kollektivtrafik, för att skapa en ljusare, mer välkomnande och trygg miljö. Slutligen bör arbetet med ökad turtäthet i ytterstadsområden fortsätta prioriteras, eftersom otrygghet ofta förstärks av lång väntan och låg tillgång till trafik, särskilt under kvällar och helger.

Kungsholmens stadsdelsnämnd

Reservation av Lou-Ann Wejke Norberg m.fl. (M)

Stockholm ska vara en stad där det är enkelt att resa kollektivt. Det ska också bli enklare att kombinera resor i kollektivtrafiken med exempelvis cykel, eller bil för den som reser långt ifrån. Därför behövs fler infartsparkeringar och ett hyrcykelsystem

som sammanförs med resor i kollektivtrafiken. Stadens investeringar behöver i högre utsträckning gå hand i hand med regionen. Det är nämligen orimligt att staden ska investera för att möjliggöra ökad användning av kollektivtrafiken, när det rödgröna styret i regionen gör det motsatta.

Stockholms stads ambitiösa planer för kollektivtrafiken behöver dock sättas i relation till de massiva neddragningarna som gjorts av Region Stockholm. Att var sjätte buss dragits in ökar trängseln oerhört och gör kollektivtrafiken till en allt mindre möjlighet för allt fler. Stadens investeringar behöver i högre utsträckning gå hand i hand med regionen. Det är orimligt att staden ska investera för att möjliggöra ökad användning av kollektivtrafiken, när det rödgröna styret i regionen gör det motsatta.