

Trafikförändringar i SL- och WÅAB-trafiken 2026/2027 (T27)

Remiss från Region Stockholm
Remisstid den 17 juni 2026

Förslag till beslut

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med Stockholms stad yttrande, bilaga 1 till stadens promemoria
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Lars Strömgren

Sammanfattning av ärendet

Trafikförändringarna i kollektivtrafiken i Stockholm för 2026/2027 ska bidra till målen i trafikförsörjningsprogrammet om att öka attraktiviteten och få fler att välja kollektivtrafiken framför bilen. Vidare ska förslagen bidra till att kollektivtrafik kommer till stånd i områden där bilinnehavet är lågt och där beroendet av en effektiv kollektivtrafik är stort. Förslagen ska även beakta behov av arbetsresor till större arbetsplatser, även på obekväma arbetstider. Region Stockholm har remitterat förslagen till Stockholms stad för yttrande.

I Stockholms stad föreslås vissa förändringar i nattrafiken för att utöka utbudet och tillgängliggöra större områden för nattrafik. En paketlösning för delar av Söderort presenteras för att möjliggöra fler bytesfria resor och stärka tvärförbindelser mellan den spårbundna trafiken. Stomlinje 6 föreslås förlängas från Karolinska sjukhuset till Solna centrum som ett första steg i att införa ny stomlinje mellan Vällingby och Hagastaden.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, trafiknämnden, Bromma stadsdelsnämnd, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd, Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd, Järva stadsdelsnämnd och Norra innerstadens stadsdelsnämnd.

Exploateringskontoret och trafikkontoret har valt att svara med kontorsyttrande på grund av kort remisstid.

Stadsledningskontoret tillstyrker i stort förslaget till trafikförändringar i kollektivtrafiken inför tidtabellsskifte 2026/2027 men saknar en analys av hur trafikförändringsförslagen strävar mot de långsiktiga målen.

Exploateringskontoret anser det problematiskt att få ihop genomförda neddragningar med regionens mål om en attraktiv kollektivtrafik och ökat resande, samtidigt som Stockholm växer och har som mål att minska biltrafiken med 30 procent.

Trafikkontoret lyfter att tidigare utredningar har visat att den största potentialen att flytta över bilresenärer till kollektivtrafik finns i Stockholms söderort och ser ett därför ett behov att stärka kollektivtrafikutbudet ytterligare där. Kontoret gör bedömningen att de trafikförändringar som finns med i remissen inte är tillräckliga för att nå varken stadens eller regionens mål.

Bromma stadsdelsnämnd tillstyrker de föreslagna förändringarna gällande busstrafiken som berör Bromma stadsdelsnämndsområde. Inte minst de utökade linjer och turer som ska trafikera områdena Mariehäll/Annedal är välkomna.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd är överlag positiv till att det inte finns med förslag på neddragningar i kollektivtrafiken som påverkar stadsdelsnämndsområdet. Möjligheten att resa med buss direkt mellan Örby och Gullmarsplan utan byten bedömer stadsdelsnämnden kan bidra till bättre förutsättningar för minskad bilåkning i stadsdelen.

Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd ställer sig i huvudsak bakom förvaltningens tjänsteutlåtande, men vill särskilt betona vikten av att kollektivtrafiken i området inte försämras i praktiken genom minskad turtäthet.

Järva stadsdelsnämnd bedömer samtliga föreslagna förändringar som berör Järva som positiva då det är frågan om utökad service. Stadsdelsnämnden vill dock understryka vikten av att stadsdelarna på södra Järva alltjämt behöver bättre kommunikationsmöjligheter till Barkarby.

Norra innerstadens stadsdelsnämnd välkomnar att busslinje 6 förlängs till Solna Centrum, vilket syftar till minskade restider och bytesfria resor mellan Odenplan och Solna centrum via Hagastaden/Karolinska.

Föredragande borgarrådets synpunkter

Det är glädjande att delar av busstrafiken i Stockholms stad får ett utökat turutbud. Både Region Stockholm och Stockholms stad har ambitiösa mål för kollektivtrafiken, där vi tillsammans vill åstadkomma en överflyttning från bilresande till resande med kollektivtrafik. Region Stockholm har mål om 65 % marknadsandel av motoriserade resor och Stockholms stad har mål om att minska biltrafiken med 30 procent mellan 2017 och 2030. Syftet att minska biltrafiken är delvis för att kunna uppnå en

klimatpositiv stad till 2030 men det är också för att kunna frigöra utrymme för hållbart resande och möjliggöra mer vistelse i staden. För att kunna åstadkomma en överflyttning från bil till kollektivtrafik krävs ett välfungerande kollektivtrafiksystem som kan erbjuda ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen, även för fritidsresor. Centralt för kollektivtrafikens attraktivitet är att den upplevs som tydlig, pålitlig och förutsägbar. Det finns ett behov av att på ett resurseffektivt sätt allokera de tillgängliga resurserna omsorgsfullt i kollektivtrafiksystemet, särskilt i områden där det finns en stor potential att locka över resenärer till kollektivtrafiken. Det är därför positivt att flera delar av det gemensamma arbetet med utveckling av ett nytt expressbusslinjenät återfinns i remissen. I områden där bilinnehavet är lågt och det inte finns andra alternativ än busstrafik är det dock extra viktigt att turutbudet ökar både under hög- och lågtrafik för att kunna möta efterfrågan. De föreslagna trafikförändringar som finns med i remissen är ett bra första steg för att kunna uppnå fler hållbara transporter i regionen, men både staden och regionen kommer att behöva göra mer för att kunna nå såväl kommunala som regionala mål om transportsektorns minskade klimatpåverkan.

Stockholm den 10 juni 2026

Lars Strömgren

Bilaga

1. Stockholms stads yttrande, dnr KS 2026/301-17.1
2. Remiss - Trafikförändringar i SL- och WÅAB-trafiken 2026/2027 (T27), dnr KS 2026/301-1

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande av borgarråden Christofer Fjellner, Dennis Wedin och Andréa Hedin (alla M) och borgarrådet Jan Jönsson (L) enligt följande.

Kollektivtrafiken är ryggraden i regionen och avgörande för att invånare och besökare ska kunna resa smidigt, tryggt och hållbart. Den binder samman länet och gör det möjligt för hundratusentals människor att få vardagspusslet att gå ihop. Trots kollektivtrafikens betydelse för såväl resenärer som den gröna omställningen har den under mandatperioden drabbats av omfattande nedskärningar, där busstrafiken varit särskilt hårt drabbad. Sammantaget har detta lett till ett växande missnöje bland resenärerna och riskerar att fler väljer bilen framför kollektivtrafiken.

Liberalerna har konsekvent motsatt sig dessa nedskärningar och står fast vid att kollektivtrafiken ska vara ett pålitligt, tryggt och tillgängligt alternativ för alla. Vi vill återställa de linjer som är avgörande för stockholmarnas vardag och säkerställa att kollektivtrafiken fungerar i hela regionen. Samtidigt behöver kollektivtrafiken utvecklas i takt med att Stockholm växer och nya bostadsområden tillkommer.

Från flera delar av staden lyfts konkreta behov av förstärkningar. I Bromma är busslinje 113 ofta överfull under morgonrusningen och turtätheten behöver öka. Det finns också behov av att återinföra busslinje 115 till Bromma sjukhus samt att färdigställa utbyggnaden av Tvärbanan.

I Enskede-Årsta-Vantör är situationen i Östberga särskilt bekymmersam. Då en tunnelbanelösning fortfarande ligger långt fram i tiden är det angeläget att busslinje 168 mellan Östberga och Gullmarsplan återinförs snarast för att säkerställa områdets tillgänglighet.

I Järva finns flera angelägna utvecklingsbehov. Spånga station är underdimensionerad och i behov av omfattande investeringar för att möta dagens och framtidens resandebehov. En ytterligare entré i den västra delen av perrongen, förbättrade bytesmöjligheter mellan pendeltåg och bussar, bättre cykel- och bilparkeringar samt ökad trygghet genom kamerabevakning är viktiga åtgärder. Den växande befolkningen i Bromstensstaden ställer också krav på förbättrad busstrafik. Turtätheten på linje 118 och ersättningslinjen för tidigare linje 512 behöver ses över, liksom samordningen av avgångstiderna från Spånga station. Busslinje 159 bör förlängas till Bromstensstaden. Det ökande antalet studentbostäder i Spånga motiverar dessutom att busslinje 540 förlängs för att skapa en bättre koppling till Universitetet. Även områden som Spånga kyrka, Sörgården och Lunda företagsområde har idag en kollektivtrafikförsörjning som inte motsvarar behoven. Därutöver finns ett behov av ökad turtäthet på busslinje 179, där trängseln är betydande, särskilt under eftermiddagarna. Utbyggnaden av Tvärbanan till Kista är samtidigt en viktig satsning som stärker förutsättningarna för både bostadsbyggande, arbetsplatser och bättre regionala kopplingar i Västerort.

I Söderort är konsekvenserna av neddragningarna särskilt tydliga. Bussresenärerna hör till de mest missnöjda i regionen och återkommande förseningar, inställda avgångar och bristfällig information vid störningar har blivit en del av vardagen för många. Särskilt oroande är förslagen om ytterligare försämringar på sträckan mellan Älvsjö och Fruängen via Långsjö och Herrängen. Redan idag väljer många bort kollektivtrafiken på grund av den begränsade turtätheten på busslinje 144, vilket gör att ytterligare neddragningar riskerar att försvaga kollektivtrafikens attraktivitet ytterligare.

Även i Norra innerstaden finns behov av förstärkningar. Liberalerna välkomnar förlängningen av stombusslinje 6 och återinförandet av hållplatsen Jungfrugatan på busslinje 4, men konstaterar samtidigt att tidigare neddragningar har försämrat tillgängligheten. Detta gäller inte minst busslinje 75 mellan Ropsten och Cityterminalen, som utgör en central förbindelse mellan Norra Djurgårdsstaden och övriga innerstaden. Med tanke på områdets fortsatta utveckling, de många målpunkter som finns där och den planerade öppningen av Operan i Gasverksområdet finns starka skäl att förstärka trafiken på linjen. Det finns också behov av att återinföra busslinje 72 mellan Karolinska sjukhuset och Frihamnen för att stärka stadens tvärförbindelser. Därutöver behöver de återkommande trafikstörningar som uppstår i

samband med större demonstrationer hanteras bättre. Kollektivtrafiken måste fungera även under sådana förhållanden, särskilt för äldre och andra grupper som är beroende av god tillgänglighet.

Utöver de lokala behov som lyfts i stadens olika delar finns också ett behov av att stärka kollektivtrafikens roll vid stadens större hamnar. I Värtahamnen, en av Stockholms viktigaste internationella knutpunkter, anländer under högsäsong stora mängder resenärer samtidigt. Det ställer höga krav på kapacitet, tydlighet och tillgänglighet i kollektivtrafiken. Liberalerna ser positivt på beskedet att samtliga turer på busslinje 76 ska trafikera Värtahamnens färjeterminal, men konstaterar samtidigt att diskussionerna om turtäthet och framtida trafikupplägg fortfarande pågår. Det är angeläget att kollektivtrafikens kapacitet dimensioneras efter de faktiska resandeströmmarna och att kopplingarna mellan Värtahamnen, Djurgården, Gärdet och övriga innerstaden stärks. För såväl stockholmare som internationella besökare måste kollektivtrafiken utgöra ett tydligt, tillgängligt och attraktivt förstahandsval redan vid ankomsten till staden

Sammantaget visar synpunkterna från stadens olika delar på behovet av en kollektivtrafikpolitik som sätter resenärernas behov i centrum. För att kollektivtrafiken ska vara ett attraktivt alternativ krävs både återställande av tidigare neddragningar och fortsatta investeringar i kapacitet, tillgänglighet, trygghet och framkomlighet i hela Stockholm.

Kommunstyrelsen

Särskilt uttalande av Christofer Fjellner, Jonas Nilsson och Johan Paccamonti (alla M) och Gulan Avci (L) som är likalydande med Moderaternas och Liberalernas gemensamma särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Ärendet

Trafikförvaltningen i Region Stockholm har skickat en bruttolista med förslag på trafikförändringar inför tidtabellsskiftet i december 2026 (T27) samt en inriktning för pendeltågstrafiken för tidtabellsskiftet i december 2027 (T28) på remiss till Stockholms stad.

Remissen omfattar buss- spår- och sjötrafik, såväl linjeförändringar, turtäthet och trafikeringstid som trafikstörande arbeten på spårinfrastrukturen. Trafikförvaltningen önskar att remissinstanserna återkommer med synpunkter på och prioriteringar av förslagen. Ytterligare utredning av förslagen kommer att göras av trafikförvaltningen innan eventuellt beslut om genomförande tas.

Trafikförvaltningen bedömer att de förstärkningar av kollektivtrafiken som gjorts från och med april 2025, i kombination med kommande förstärkningar av trafiken, kunna bidra till stärkt resandeutveckling framåt. Trafikförvaltningen ser också att det krävs åtgärder som gör kollektivtrafiken mer attraktiv och att en viktig del av kollektivtrafikens attraktivitet är att det är nära till kollektivtrafiken, att den går ofta och att resenärerna upplever att det går snabbt att komma fram.

Följande trafikförändringsförslag för buss berör Stockholms stad:

Linje 6 förlängs från Karolinska institutet Biomedicum till Solna Centrum.

Paketlösning för linje 113, 501, 505, 506 och 512. Linje 113 förlängs från Solna Centrum till Karolinska sjukhuset Biomedicum och är första etappen i införande av en ny expressbusslinje med arbetsnamnet E mellan Vällingby och Hagastaden. Övriga anpassningar av busslinjerna genomförs med syfte att möjliggöra införandet av expressbusslinjen samt möjliggöra en förlängning av linje 6 till Solna Centrum. Linje 512 mellan Spånga station och Solna centrum tas över av linje 505 som då trafikerar mellan Ulriksdals station och Spånga station. Turtätheten på linjen sänks från fyra till två turer i timmen.

Paketlösning för linje 71, 402 och 403. I samband med öppnandet av bussterminalen i Katarinaberget sker en återgång av tillfälliga förändringar i kollektivtrafiken som varit under byggtiden. Linje 71 återläggs till Katarina Bangata istället för att trafikera till Henriksdalsviadukten, linje 402 mellan Slussen och Nacka Forum läggs ner och linje 403 mellan Slussen och Hästhagen återstartas.

Paketlösning för linje 142, 144, 147 och 163. Linje 142 läggs ner och linjesträckningen ersätts av linje 144 mellan Telefonplan och Älvsjö. Sträckningen för linje 144 läggs om mellan Juliaborg och Fruängen. Linje 144 dras längs från Juliaborg på Gamla Huddingevägen genom Örby till Älvsjö, en sträcka som idag trafikeras av linje 163. Linje 163 tar över linje 144s sträckning mellan Juliaborg och Älvsjö. Varannan tur för linje 147 förlängs från Hökmossen till Fruängen och tar över linje 144 sträckning mellan Älvsjö och Fruängen.

Efterföljande linjer får mindre förändringar i trafikeringstid eller linjedragningar:

Linje 112 Spånga station-Alvik. Trafikutbudet utökas med en tur från Spånga samt med nattrafik under natt mot lördag, söndag och helgdag mellan klockan 01 och 05.

Linje 122 Spånga station- Hagaplan. Trafikutbudet utökas till större delen av trafikdygnet och linjen får insatsturer under morgon och eftermiddagsrusning mellan Mariehällskyrkan och Hagastaden.

Linje 176 och 177. Trafikutbudet utökas med en avgång efter midnatt samt får förlängda morgonavgångar från Solbacka och Skärvik mot Mörby.

Linje 514X Spånga station- Sollentuna station. Turutbutet utökas från två till fyra turer i timmen mellan klockan 19 och 21.

Linje 670 Stockholm- Vaxholm. Trafikutbudet utökas från tre till fyra turer på helger under vår- och hösttidtabell.

Linje 676 Stockholm- Norrtälje. Trafikutbudet utökas med en tur helgkvällar under vår- och hösttidtabell från Tekniska högskolan.

Linje 803 Telefonplan- Tyresö. Trafikutbudet utökas med helg mellan- och kvällstrafik. Linjen kommer att trafikera med två turer i timmen under rusningstid och en tur i timmen under övrig tid.

Linje 143X Älvsjö-Högdalen. Insatsturererna för linje 143 för en förändrad snabbare linjedragning och slutar trafikera Älvsjö Industriområde och Ormkärr.

Linje 152 Liljeholmen- Solna centrum. Linjen kortas av till Västra Skogen.

Linje 190 Stockholm C-Farsta strand. Linjen förlängs från Hornstull till Klarabergsviadukten via Hornsgatan, Skeppsbron och Hamngatan under de tider som tunnelbanan inte trafikerar.

Linje 791 Stockholm C- Södertälje centrum. Linjen leds om och trafikerar Älvsjö station.

Remissammanställning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, Exploateringsnämnden, Trafiknämnden, Bromma stadsdelsnämnd, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd, Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd, Järva stadsdelsnämnd och Norra innerstadens stadsdelsnämnd.

Exploateringskontoret och trafikkontoret har valt att svara med kontorsyttrande på grund av kort remisstid.

Innehållsförteckning

Stadsledningskontoret	6
Exploateringskontoret	7

Trafikkontoret.....	8
Bromma stadsdelsnämnd.....	11
Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd.....	13
Järva stadsdelsnämnd.....	14
Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd.....	15
Norra innerstadens stadsdelsnämnd.....	17
Reservationer m.m.	20

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 23 april 2026 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret tillstyrker i stort förslaget till trafikförändringar i kollektivtrafiken inför tidtabellsskifte 2026/2027.

Det nya arbetssätt där trafikförändringarna tydligare ska knytas till de långsiktiga målen i regionens trafikförsörjningsprogram förefaller ha påbörjats genom att trafikförändringsremissen innehåller skrivningar om inriktningen för kollektivtrafiken. Trafikförändringsremissen beskriver numera också förändringar som ligger nära förestående i tid, men som inte kommer att genomföras vid tidtabellskiftet i december. Stadsledningskontoret ser det som positivt eftersom det beskriver en längre planeringshorisont på ett mer samlat sätt än tidigare. Stadsledningskontoret saknar dock en mer utförligare analys av hur trafikförändringsförslagen strävar mot de långsiktiga målen.

Stadsledningskontoret noterar att delar av busstrafiken i Stockholms stad får ett utökat turutbud, vilket är positivt. Däremot är turutbudet generellt sett inte uppe i samma nivåer som innan de stora neddragningarna efter pandemin 2024. Stadsledningskontoret ser tydligt i data för påstigande per månad i kollektivtrafiken i Stockholms stad, att återhämtning gick stadigt uppåt från år 2022-2023 för att sedan gå ner från sommaren 2024 när de stora neddragningarna gjordes. Stadsledningskontoret menar därför att utbudet är sämre än efterfrågan. Efter åren med nedskärningar i kollektivtrafiken, anser stadsledningskontoret fortsatt 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. I områden där bilinnehavet är lågt och det inte finns andra alternativ än busstrafik samt där det är långt att cykla till sin målpunkt är det extra viktigt att turutbudet ökar både under hög och lågtrafik för att möta upp efterfrågan. Fagersjö i södra Stockholm är ett sådant exempel.

Vidare föreslås flera linjer slås samman, för att som trafikförvaltningen uttrycker det, skapa bytesfria resor. Stadsledningskontoret noterar att underlaget inte definierar hur

lång restid dessa föreslagna linjers sammanslagning får. Det är därmed svårt att bedöma om föreslagna sammanslagningar erbjuder attraktiva resor och där fler kommer att välja kollektivtrafiken framför bilen.

Exploateringskontoret

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande daterat den 22 april 2026 har i huvudsak följande lydelse.

Kollektivtrafiken har stor betydelse för Stockholms utveckling. Staden och kollektivtrafiksystemet har i decennier vuxit i samexistens. Detta har tjänat regionen väl, och kollektivtrafikens resandeandel är bland de högsta i världen för jämförbara städer.

Regionen genomförde betydande neddragningar i kollektivtrafiken 2024/2025 på grund av ekonomiska underskott och minskat resande som en följd av pandemin. Över 100 busslinjer påverkades genom minskat utbud eller helt indragna linjer. I tunnelbanetrafiken minskade antalet avgångar i framförallt låg- och mellantrafik.

Särskilt bekymmersamt är neddragningarna i stombusstrafiken. Sedan 1990-talet har staden och regionen arbetat tillsammans för att utveckla en profilerad, snabb och tillgänglig busstrafik. Konceptet fick sin uppstart 1998 med linje 4. Sedan dess har ytterligare stomlinjer införts, konceptet är en framgång och resandet har hela tiden ökat, fram till pandemin. Konceptet stombussar, som staden och regionen under lång tid varit överens om, är nu skadat och tillväxten har brutits. Stockholms stad har under åren investerat mångmiljonbelopp i signalprioritering och framkomlighetsåtgärder för att förbättra stomlinjernas framkomlighet, investeringar vars nytta nu tydligt minskat. Regionen borde initialt prioritera en återställning till tidigare turtäthet, för att över tid fortsätta utveckla utbud och koncept i samarbete med staden.

Staden fortsätter att växa och har som mål att bygga 140 000 nya bostäder mellan år 2010 och 2035. Även regionen växer vilket kommer att öka antalet resor till, från och genom staden. En tätare stad och fler potentiella resenärer skapar bättre förutsättningar för en kapacitetsstark och attraktiv kollektivtrafik. Nu är vi för första gången i modern tid inne i en period med tydligt minskat trafikutbud och resande. Det är väl känt vilka faktorer som påverkar människors färdmedelsval och benägenhet att välja kollektivtrafik. Det är en problematisk ekvation att få ihop regionens mål om en attraktiv kollektivtrafik och ökat resande, samtidigt som Stockholm växer och har som mål att minska biltrafiken med 30 procent.

Exploateringskontoret stödjer regionens mål om ökat fritidsresande i kollektivtrafiken, men ser inte hur det ska kunna förverkligas. Det var i låg- och mellantrafik de största neddragningarna genomfördes, och i remissunderlaget saknas en tydlig ambition för hur detta ska återupprättas.

Remissunderlagets trafikutökningar i Stockholm är blygsamma, och är inte i närheten av det utbud som var fram till 2024/2025. Kontoret anser att förslaget saknar en ambition och plan för att återta nedmonterad trafik och förlorade resenärer. Kontoret genomför just nu hundratals stadsutvecklingsprojekt, där kollektivtrafiken ges hög prioritet i mobilitetsarbetet, och förväntningarna på kollektivtrafikens förmåga att hantera trafikarbetet är höga.

Trafikkontoret

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 31 mars 2026 har i huvudsak följande lydelse.

Påverkan på mål om ökat kollektivtrafikresande

Både Region Stockholm och Stockholms stad har ambitiösa mål för kollektivtrafiken, där vi tillsammans vill åstadkomma en överflyttning från bilresande till resande med kollektivtrafik. Region Stockholm har mål om 65 % marknadsandel av motoriserade resor och Stockholms stad har ett mål om att minska biltrafiken med 30 procent mellan 2017 och 2030. Syftet med målet är dels att frigöra utrymme i transportsystemet till förmån för hållbart resande och vistelse i staden. Det är också en bärande del i arbetet för att uppnå en klimatpositiv stad till 2030, vilket konkretiseras i stadens klimathandlingsplan för perioden 2024 2030 och i Miljöprogrammet.

För att kunna åstadkomma en sådan överflyttning krävs en attraktiv kollektivtrafik som kan vara ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen, även för fritidsresor. Centralt för kollektivtrafikens attraktivitet är att den upplevs som tydlig, pålitlig och förutsägbar. Resandet med kollektivtrafik har påverkats av distansarbete i Stockholms län, en trend som ser ut att ha stabiliserat sig enligt data från kollektivtrafikbarometern. Det finns ett behov av att på ett resurseffektivt sätt allokera de tillgängliga resurserna omsorgsfullt i kollektivtrafiksystemet, särskilt till de områden där det finns en stor potential att locka över resenärer till kollektivtrafiken. Trafikkontoret tycker därför att det är glädjande att se att flera delar av det gemensamma arbetet med utveckling av ett nytt expressbusslinjenät återfinns i remissen. Kontoret arbetar för att möjliggöra utvecklingen av expressbusslinjenätet.

Tidigare utredningar har visat att den största potentialen att flytta över bilresenärer till kollektivtrafik finns i Stockholms söderort. Här ser trafikkontoret att utbudet av kollektivtrafik behöver stärkas ytterligare. Kontoret gör bedömningen att de trafikförändringar som finns med i remissen inte är tillräckliga för att nå varken stadens eller regionens mål.

Förtydligande av förändringarna

Trafikkontoret vill lyfta fram att remissen är välstrukturerad, har en bra disposition och tydligt redovisar förslagen till förändringar. Kontoret anser dock att trafikförvaltningen kan vara tydligare i både beskrivning av konsekvenserna och

motivering av de föreslagna förändringarna. Exempelvis framgår inte på ett tydligt sätt att de delar av staden där linje 512 ersätts av linje 505 får försämrat utbud då linje 512 har fyra turer i timmen under rusning och linje 505 har två turer i timmen eller att boende i Örby Slott och Liseberg får halverad turtäthet under rusningstid när linje 144 ersätts med linje 163.

Behov av långsiktig planering

Trafikkontoret och trafikförvaltningen samarbetar i många olika former för att långsiktigt stärka kollektivtrafikens attraktivitet och förmåga. Bland annat medverkar trafikkontoret i flertalet stadsbyggnadsprojekt där ambitionen är att skapa attraktiva resenärsmiljöer och förutsättningar för utökad trafik. Detta gäller inte minst samverkan kring bussterminaler på flera olika platser i staden. På dessa platser ställer regionen ofta höga krav på att utrymmet säkerställs för kraftigt utökad busstrafik.

Trafikkontoret uppfattar att trafikförvaltningens prognoser och kravställning inom projekt baseras på en målstyrd framtidsbild som inte är förenlig med den bild som signaleras i trafikförändringsremissen. Den målstyrda framtidsbilden och regionens strategiska dokument och planeringsunderlag visar på ett planerat trafikutbud som skiljer sig från den trafik som presenteras i trafikförändringsremissen. Diskrepansen riskerar att så tvivel kring kollektivtrafikens långsiktiga behov och undergräva förtroendet för trafikförvaltningens prognoser, vilket i förlängningen riskerar att drabba kollektivtrafikutbudet, och därmed även resandet, negativt. Trafikkontoret anser därför att det är av yttersta vikt att trafikförvaltningen också baserar sina långsiktiga prognoser och strategier på realistiska bedömningar utifrån de ekonomiska förutsättningarna för kollektivtrafiken.

Påverkan på gatumiljö

Det framgår inte av underlaget om trafikförvaltningen ser behov av ombyggnationer i gatumiljön för att möjliggöra de föreslagna trafikförändringarna. Trafikkontoret bygger just nu om på Bussens väg och vid tidtabellsskiftet kommer den vara dubbelriktad. Åtgärden väntas medföra framkomlighetsvinster för linje 144 som slipper trafikera den trängselutsatta korsningen Sockenvägen Huddingevägen i södergående riktning. Kontoret vill göra trafikförvaltningen uppmärksamma på förbättringen samt den eventuella tidtabellsjustering som kan uppkomma. Kontoret noterar i remissen inte heller några anspråk på kapacitetshöjande åtgärder vid hållplatser och förutsätter därför att trafikförvaltningen anser sig kunna bedriva den föreslagna trafiken med befintlig hållplatsutformning och kapacitet.

Synpunkter på föreslagna förändringar

Kontoret ser positivt på att trafikförvaltningen förslår förändringar för linje 6 och linje 113 som går i linje med de långsiktiga strategierna och arbetet inom AVS Expressbuss. Kontoret arbetar med framkomlighetshöjande åtgärder i Vällingby C och i korsningen Bällstavägen-Bergslagsvägen för att sedermera kunna införa stomlinje E som planerat. Kontoret ser även positivt på den utökade turtätheten på

linje 803 mellan Tyresö och Telefonplan vilken också följer inriktningen i Kollektivtrafikplan 2050.

Paketlösningen med linje 144 medför en förbättrad koppling för boende i Örby, däremot tappar Liseberg, Långsjö och Herrängen sin direktkoppling till Gullmarsplan. Förändringen innebär också ett försämrat utbud av kollektivtrafik för boende i Örby Slott, Liseberg Långsjö och Herrängen, särskilt i rusningstid. Paketlösningen riskerar också att öka antalet bytesresor för skolbarn. Kollektivtrafiken till många skolor i området påverkas och kontoret anser att förändringarna riskerar leda till ett ökat resande med bil när skolbarnen behöver byta buss för att ta sig till skolan.

Behov av tillkommande kollektivtrafik

Trafikkontoret vill också ta upp utvecklingsbehov för kollektivtrafiken i Stockholms stad. På grund av stora besparingskrav har trafikförvaltningen under de senaste åren gjort stora neddragningar av befintlig trafik. Även om viss trafik har lagts tillbaka och omprioriteringar av trafik har genomförts anser kontoret att det finns ett flertal centrala behov som behöver åtgärdas. Under pandemin drogs trafiken ned i Fagersjö och trots att resandet i princip har återkommit till nivåer före pandemin släpar trafiken efter. Kontoret vill se en återläggning på linje 165 och 167 till den turtäthet som var innan pandemin då området saknar annan kollektivtrafikförsörjning. Vintertid är vägnätet störningskänsligt men kontoret och operatören har etablerat en handlingsplan för att förbättra vinterväghållningen på platsen.

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. Idag är avståndet till närmste hållplats över 500 meter för besökande patienter till Bromma Sjukhus som inte nyttjar närförortslinje 909. När den tidigare linjen fanns var det fler än 200 resenärer som nyttjade hållplatsen.

Trafikkontoret saknar en utökning av stombusstrafiken på linje 2 och 3 i remissen. Resandet på stombusslinjerna har ökat under det senaste året, trots det föreslås inte nuvarande trafikering för linje 2 och 3 är tre turer per timme redan från klockan 19 att utökas. Det innebär att delar av innerstaden bara får 20-minuterstrafik som bas. 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.

Trafikkontoret saknar också trafikering av de södra delarna av Stora Essingen. Linje 56 linjesträckning ändrades under förra året och trafiken till Stora Essingen drogs in. 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.

De tidigare neddragningarna av kollektivtrafiken i Norra Djurgårdsstaden har inneburit stora försämringar för både boende i området och för förutsättningarna för den fortsatta stadsutvecklingen. Möjligheterna till hållbart resande är en central del av stadsdelens miljöprofil och attraktionskraft. I avvaktan på genomförande av Spårväg City är busstrafiken avgörande för att etablera hållbara resvanor. Trafikkontoret påpekade redan förra året behovet av en avsevärd förbättring i den kommande trafikförsörjningsremissen. Kontoret vill se konkreta förslag på hur trafiken i området kan förbättras. Annars riskerar det att sås tvivel kring stadsdelens framtida kollektivtrafikförsörjning, försvåra upprätthållandet av stadsdelens miljöprofil och leda till ökad biltrafik.

På sikt vill trafikkontoret föra dialog med trafikförvaltningen om att återinrätta lokal kollektivtrafik längs Linnegatan. Området mitt på Östermalm har idag, bortsett från tunnelbanan vid Östermalmstorg och Karlaplan långt till kollektivtrafik. Det finns även få tvärgående resmöjligheter med kollektivtrafiken i innerstaden, varför det är intressant att inleda en dialog kring hur närheten och tillgängligheten till kollektivtrafiken kan stärkas på sikt.

Bromma stadsdelsnämnd

Bromma stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 23 april 2026 följande.

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

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Reservation av Hanna Widstrand (L) och Mattias Keresztesi m.fl. (M), se Reservationer m.m.

Särskilt uttalande av Erik Thonfors (C) se Reservationer m.m.

Bromma stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 1 april 2026 har i huvudsak följande lydelse.

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.

Busstrafik

Förvaltningen tillstyrker de föreslagna förändringarna gällande busstrafiken som berör Bromma stadsdelsnämndsområde. Inte minst de utökade linjer och turer som

ska trafikera områdena Mariehäll/Annedal är välkomna. Mariehäll och Annedal har vuxit befolkningsmässigt och har omfattande resande som behöver mötas med en förstärkning av kollektivtrafiken.

Förvaltningen motsätter sig de sedan tidigare indragna turerna på linje 127 mellan Nockebyhov och Blackebergs gård vilket även har framförts i samband med tidigare års trafikremisser. Indragningarna har inneburit försämrad tillgänglighet till bland annat Mälarbackens vård- och omsorgsboende samt Ängbybadet. Förvaltningen har även i ett brev 2026-02-03 dnr BRO 2026/100 uppvakttat trafikförvaltningen på Region Stockholm med önskemål om att en badbuss ska trafikera Ängbybadet till sommaren 2026. Planerade bostadsprojekt i södra Blackeberg medför ett ytterligare behov av busstrafik längs den aktuella sträckan.

Tillgänglighet

Förvaltningen vidhåller, likt tidigare yttranden, att det finns behov av en busshållplats vid Bromma sjukhus i Beckomberga. Förutom Bromma sjukhus finns även Stockholms Sjukhems äldreboende Mosaiken i samma lokaler. I närheten ligger också Beckomberga simhall som är Stockholms centrum för parasport.

Förvaltningen vill framföra att det är av stor vikt att rulltrappor vid tunnelbanestationer som går sönder repareras skyndsamt. Vid exempelvis Brommaplan står de ofta still och tar lång tid att reparera.

Förvaltningen vill även framföra att det är av stor betydelse att kollektivtrafiken är trygg, välfungerande och anpassad efter äldres behov. God tillgång till kollektivtrafik är nödvändigt för ökad mobilitet och självständighet för många äldre. I Stockholm stads Handlingsplan för en åldersvänlig stad konstateras att det är av vikt att anpassa kollektivtrafiken utifrån ett brett mobilitetsperspektiv.

Stadsdelsnämndens funktionshindersråd lyfter att det är viktigt med fungerande ramper till bussar då ramperna ofta inte fungerar, vilket gör att personer i rullstol inte kan åka med. De som arbetar i kollektivtrafiken behöver kunna hjälpa personer med funktionsnedsättning med stöd under resor inom kollektivtraffiken och vara väl informerade om det stöd som finns att tillgå.

Hissar måste vara funktionella och breda nog för rullstolar, även för rullstolar av större storlek. Det finns idag hissar där breda rullstolar inte kommer in. Det behövs ett generellt stöd för personer med syn- och hörselnedsättning inom kollektivtrafiken och specifika anpassningar med markeringar samt punktskrift. Även talstöd/röst i hissar i större utsträckning är önskvärt.

Gällande pendeltåg togs tågvärdarna bort vilket försvårade för personer med funktionshinder. Det är numera mycket svårt att som funktionshindrad med rullstol använda ramper då dessa måste förbokas 30–40 minuter innan användning. Ytterligare väntetid kan förekomma då rampservice åker till olika platser.

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 23 april 2026 följande.

1. Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Ärendet justeras omedelbart.

Särskilt uttalande av Peter Backlund (L), Gustav Johansson m.fl. (M) och Christina Peterson (C) se Reservationer m.m.

Särskilt uttalande av Emelie Wassermann (SD) se Reservationer m.m.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 19 mars 2026 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsdelsförvaltningen är överlag positiv till att det inte finns med förslag på neddragningar i kollektivtrafiken som påverkar stadsdelsområdet. Möjligheten att resa med buss direkt mellan Örby och Gullmarsplan utan byten bedöms stadsdelsförvaltningen kan bidra till bättre förutsättningar för minskad bilåkning i stadsdelen. Det kan till exempel främja att föräldrar promenerar med sina barn till förskola för att sedan resa kollektivt till arbete.

Stadsdelsförvaltningen kan konstatera att ett nytt hållplatsläge i Hagsätra centrum är nödvändigt för att kunna trafikera den nya linjen 143X. Om hållplatsläget ligger i anslutning till parkmark är det bra om stadsdelsförvaltningen involveras i planeringen.

Stadsdelsförvaltningen saknar information om återinförandet av linje 168, som ska trafikera sträckan mellan Gullmarsplan och Östberga.

Enskede-Årsta-Vantörs förvaltningshus kommer från och med 2028 vara i Rågsveds centrum. Detta behöver beaktas i planeringen framåt eftersom det kommer skapa nya resebehov, framförallt för invånare i stadsdelar som inte ligger utmed gröna linjens Hagsätragren.

Från den 30 juli till den 1 augusti 2026 kommer Stockholm Prides festivalområde vara i Slakthusområdet, vilket kommer att generera stora flöden av besökare dagligen. Om evenemanget återkommer till området 2027 är det viktigt att trafikförvaltningen beaktar det i planeringen av den planerade avstängningen av tunnelbanans

hagsätragren, och de ersättningsbussar som preliminärt ska gå mellan Gullmarsplan och Sockenplan eller Svedmyra.

Jämställdhetsanalys

Enligt Region Stockholms resvaneundersökning från 2019 reser kvinnor mer kollektivt jämfört med män. Stadsdelsförvaltningen anser att kollektivtrafiken fyller en viktig funktion för att främja jämställda möjligheter att röra sig inom staden.

Barnrättsperspektiv

Stadsdelsförvaltningen bedömer att tillgång till kollektivtrafik vid målpunkter för barn och unga ryms inom artikel 31 i barnkonventionen, om att barn har rätt till lek, vila och fritid.

Stadsdelsförvaltningen vill särskilt poängtera att det är viktigt med kollektivtrafik i anslutning till stadens idrottsplatser, för att motverka större mängder biltrafik och röriga parkeringssituationer. Exempel på större idrottsprojekt inom stadsdelsområdet som kan påverka resmönster och behov av kollektivtrafik är den planerade is- och idrottshallen på Hagsätra IP och den planerade idrottshallen i Rågsved.

Tillgänglighet

En robust och tillgänglig kollektivtrafik bidrar till en inkluderande stad. Placering av hållplatser i relation till bostäder och målpunkter och stadens offentliga miljöers utformning behöver samspela för att säkerställa att invånare med funktionsnedsättningar ska kunna röra sig självständigt i staden.

Stadsdelsförvaltningen bedömer att resor utan byten är bra sett ur ett tillgänglighetsperspektiv. I det avseendet kan förslaget om en ny linjedragning för linje 144 förbättra tillgängligheten för boende i Örby som vill resa kollektivt till Gullmarsplan.

Äldreperspektiv

Närhet och tillgång till kollektivtrafik är en viktig aspekt för äldre invånares möjlighet att röra sig i staden. För att tillmötesgå målgruppens behov efterfrågar stadsdelsförvaltningen att trafikförvaltningen i planeringen framåt bland annat beaktar den pågående utbyggnaden av seniorbostäder och utvecklingen av äldreboenden i staden.

Klimat- och miljöperspektiv

Stadsdelsförvaltningen anser att kollektivtrafiken är en viktig aspekt i stadens klimat- och miljöarbete. Kollektivtrafiken behöver utvecklas och expandera i takt med att staden växer, framförallt för att minska biltrafik och främja effektivt marknyttjande, med lägre andel ytor för parkeringsplatser i stadens offentliga miljöer.

Järva stadsdelsnämnd

Järva stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 23 april 2026 följande.

1. Nämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen.
2. Paragrafen justeras omedelbart

Särskilt uttalande av Ole-Jörgen Persson m.fl. (M) se Reservationer m.m.

Särskilt uttalande av Åsa Nilsson Söderström (L) och Patrick Amofah (C) se Reservationer m.m.

Järva stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 30 mars 2026 har i huvudsak följande lydelse.

De föreslagna förändringar som berör Järva bedöms samtliga som positiva då det är frågan om utökad service. Förvaltningen vill dock understryka vikten av att stadsdelarna på södra Järva alltjämt behöver bättre kommunikationsmöjligheter till Barkarby, såväl till handelsplatsen som till den kommande kollektivtrafiknoden vid Barkarby station. En busslinje som trafikerar sträckan Spånga-Rinkeby-Tensta/Hjulsta-Barkarby station-Barkarby handelsplats bör utredas inom en snar framtid.

Förvaltningen tillstyrker förslaget om att utreda förutsättningarna för kvartstrafik för pendeltågen mot Bålsta i samband med att regionaltågsstationen i Barkarby öppnar. Barkarby kommer även få tunnelbana inom ett par år och kommer att bli en mycket viktig nod för resande i närområdet. Det finns i dagsläget stora brister i möjligheterna att ta sig mellan de södra delarna av Järva och Barkarby och detta förslag kan bidra till att komma tillrätta med dessa. Förvaltningen tillstyrker förslaget om att sätta in ett nytt tågpar (en avgång i vardera riktning) på tidiga vardagsmorgnar på sträckan Stockholm – Märsta – Uppsala för att underlätta för pendlare. Helenelund i Sollentuna är en viktig nod för pendlare i Järva och fler tidiga avgångar är positivt.

Förvaltningen tillstyrker förslaget om att lägga in en ny avgång på linje 112 från Spånga station till Alvik vid 05 på morgonen i syfte att möta resandeefterfrågan samt att utöka linjen med nattrafik under natt mot lör-, sön- och helgdag. Förvaltningen tillstyrker förslaget om att linje 512 i sin helhet tas över av linje 505. Detta ingår i en paketlösning och bedöms inte påverka resenärerna negativt.

Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd

Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 23 april 2026 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. 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 ställer sig i huvudsak bakom förvaltningens tjänsteutlåtande, men vill särskilt betona vikten av att kollektivtrafiken i området inte försämras i praktiken genom minskad turtäthet. Av underlaget framgår att förändringar i linjesträckningar och linjenummer kan påverka resenärernas tillgänglighet, och att det finns osäkerhet kring hur turtätheten faktiskt påverkas. Nämnden vill därför tydligt framhålla att eventuella omstruktureringar inte får leda till längre väntetider eller försämrad tillgänglighet för boende och arbetspendlare. Vi lyfte i förra årets remissvar att turtätheten för buss 142 och 144 behöver öka eftersom dessa linjer ofta är drabbade av trängsel. Det är viktigt att föreslagna förändringar leder till högre kapacitet för dessa linjer och att turtätheten ökar.

Linje 133 är en central förbindelse och i praktiken en livlina för boende i Ekensberg, där alternativa kollektivtrafikalternativ saknas. Tidigare förändringar har inneburit glesare trafik, vilket försämrat tillgängligheten och riskerar ökat beroendet av bil. Mot denna bakgrund anser nämnden att turtätheten på linje 133 inte får försämrats ytterligare. Vi ser gärna att linjen istället prioriteras för ökad turtäthet, särskilt i lågtrafik och på helger.

Vi vill också lyfta Buss 707 med koppling Fruängen-SkärholmenTumba vars turtäthet minskat till 30-minuterstrafik. 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.

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 jobbpendlare och var ett komplement till den spårburna kollektivtrafiken. Vi anser att linje 153 ska återinföras.

Reservation av Robin Nilsen (L) se Reservationer m.m.

Särskilt uttalande av Sara Grolander (MP), Max Otterman m.fl. (S), Maria Ljuslin (V), Johan Nilsson m.fl. (M), Henrik Åkerlund (SD) och Shain Soltan (C) se Reservationer m.m.

Ersätтарыttrande av Lolita Lovén Johnsen (KD) se Reservationer m.m.

Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 31 mars 2026 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är positiv till flera av de förändringar som föreslås i remissen. Framför allt kapacitetsökningen genom Solberga, nya tvärförbindelser och förbättringar av nattbusslinjerna. Förvaltningen önskar tydligare information om hur turtätheten påverkas på sträckorna som får ändrade linjenummer. Förvaltningen avstyrker förslaget till färre turer genom Älvsjö industriområde.

Buss Stockholm Söderort (rubrik 2.5.17)

Förvaltningen tillstyrker kapacitetsökningen genom Solberga. Den har länge varit efterfrågad, då det varit stora problem med trängseln på linje 142. Det framgår dock inte hur turtätheten påverkas på de andra sträckorna som får nya linjenummer.

Förvaltningen tillstyrker de nya bussförbindelserna Liljeholmen - Älvsjö samt Telefonplan - Gullmarsplan. De förbättrar möjligheten att resa utan byten mellan dessa målpunkter. Samtidigt kommer en del resenärer att påverkas negativt, genom att de kan tvingas till nya byten, framför allt resenärer på linje 144.

Förvaltningen avstyrker att busslinje 143 förlorar sina extraturer genom Älvsjö industriområde. Det är bra med en snabb förbindelse mellan Älvsjö och Högdalen, men Älvsjö industriområde har många arbetsplatser och behöver goda bussförbindelser eftersom det är långt och upplevs otryggt att gå från Älvsjö station.

Förvaltningen tillstyrker förändringarna av nattrafiken. De ger fler direktförbindelser mellan city och vårt område, och minskar otrygga byten på natten.

Förvaltningen tillstyrker fler turer på linje 803. Förvaltningen har tidigare lyft behovet av fler snabba tvärförbindelser i söderort för att avlasta city och minska bilberoendet.

Norra innerstadens stadsdelsnämnd

Norra innerstadens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 23 april 2026 följande.

1. Norra innerstadens stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen.
2. Paragrafen justeras omedelbart

Reservation av Petra Gardos Ek m.fl. (M), Alexander Zejlon (L) och Daniele Fava (C) se Reservationer m.m.

Norra innerstadens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 26 mars 2026 har i huvudsak följande lydelse.

Vad förvaltningen kan se innehåller remissen inte några förslag på förändringar som påverkar innerstadens kollektivtrafik i någon större utsträckning. De

förändringsförslag som påverkar innerstaden avser bussar som trafikerar vissa kranskommuner till och från innerstaden. Förvaltningen välkomnar att busslinje 6 förlängs till Solna Centrum, vilket syftar till minskade restider och bytesfria resor mellan Odenplan och Solna centrum via Hagastaden/Karolinska.

Enligt remissen kommer förberedande arbeten för utbyggnaden av tunnelbanan till Arenastaden medföra att tunnelbanetrafiken behöver stängas av mellan Odenplan och Sankt Eriksplan under en vecka sommaren 2027. Förvaltningen vill understryka att alternativa resvägar förbi den avstängda sträckan tydligt behöver kommuniceras till allmänheten.

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 minskad 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. Förvaltningen ser att tidigare års indragna busslinjer och hållplatser påverkar möjligheten att ta sig till olika målpunkter i stadsdelsområdet. När bussar inte längre stannar lika tätt och linjer dras om kan gångavstånden bli för långa för vissa målgrupper, som får minskad möjlighet att ta sig till aktiviteter med mera.

Förvaltningen vill särskilt lyfta att den tidigare indragna hållplatsen Jungfrugatan på busslinje 4 bör återinföras. Jungfrugatan var en av flera hållplatser längs med linjen som drogs in under 2022 med syfte att få bättre flyt i trafiken och restidsvinster. Hållplatsen är dock en viktig knutpunkt på Östermalm där flera busslinjer möts och är därför viktig ur tillgänglighetssynpunkt, inte minst för äldre och småbarnsfamiljer. Enligt förvaltningen är det även problematiskt att busslinje 57 inte längre trafikerar Sveavägen. ABF-huset på Sveavägen är exempel på en plats som fått försämrade bussförbindelse till följd av detta, vilket medfört att vissa seniorer inte kunnat ta del av verksamhetens utbud av kurser och föreläsningar. Även indragna hållplatser och turer på busslinje 516 har påverkat tillgängligheten till Sveavägen.

Förvaltningen uppmanar trafikförvaltningen att se över hållplatser och linjedragningar så att viktiga målpunkter och knutpunkter blir tillgängliga.

Förvaltningen välkomnar att busslinje 6 förlängs till Solna Centrum, vilket syftar till minskade restider och bytesfria resor mellan Odenplan och Solna centrum via Hagastaden/Karolinska. Förberedande arbeten för utbyggnaden av tunnelbanan till Arenastaden medföra att tunnelbanetrafiken behöver stängas av mellan Odenplan och Sankt Eriksplan under en vecka sommaren 2027. Förvaltningen vill understryka att

alternativa resvägar förbi den avstängda sträckan tydligt behöver kommuniceras till allmänheten.

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.

Förvaltningen ser att tidigare års indragna busslinjer och hållplatser påverkar möjligheten att ta sig till olika målpunkter i stadsdelsområdet och anser att tidigare års indragningar bör ses över. Förvaltningen lyfter särskilt att hållplatsen Jungfrugatan på busslinje 4 bör återinföras samt att det är problematiskt att busslinje 57 inte längre trafikerar Sveavägen.

Reservationer m.m.

Bromma stadsdelsnämnd

Reservation av Hanna Wistrand (L) och Mattias Keresztesi m.fl. (M)

1. Att delvis godkänna remissen.
2. Att därutöver anföra

Kollektivtrafiken är ryggraden i regionen och avgörande för att invånare och besökare ska kunna resa smidigt och hållbart. Den binder samman länet och gör det möjligt för omkring 700 000 dagliga resenärer att få vardagspusslet att gå ihop. Trots kollektivtrafikens betydelse för såväl resenärer som den gröna omställningen har den under den här mandatperioden drabbats av historiskt stora nedskärningar, där busstrafiken har varit särskilt drabbad. Sammantaget har det resulterat i ett stort missnöje bland resenärerna och gjort att fler väljer bilen i stället för kollektivtrafiken.

Liberalerna har konsekvent röstat emot dessa nedskärningar och står fast vid att kollektivtrafiken ska vara ett pålitligt, tryggt och tillgängligt alternativ för alla. Vi vill återställa de linjer som är avgörande för stockholmarnas vardag och säkerställa att kollektivtrafiken fungerar i hela regionen.

Låt oss nämna tre konkreta exempel som gäller Bromma där klagomålen är många.

- Buss 113 är överfull med resenärer på morgonen. Turtätheten behöver ökas i rusningstrafik.
- Buss 115 behöver återinföras till Bromma sjukhus!
- Tvärbanan behöver byggas klart

Särskilt uttalande av Erik Thonfors (C)

Flera justeringar av turtätheten i norra Bromma föreslås. Gällande buss 113 föreslås linjens insatsturer till/från Mariehällskyrkan dras in och överförs till insatsturer på linje 122 mellan Mariehällskyrkan och Hagastaden. Vidare föreslås att linjens insatsturer till/från Islandstorget kortas av med vändning vid Gjuteribacken i Sundbyberg i stället för Solna C. Turtätheten utökas. Linje 122 utökas också. Linjens trafikeringstider föreslås utökas större del av trafikdygnet. Vidare föreslås linjen förstärkas med insatsturer, under morgonrusning Mariehällskyrkan-Hagastaden och under från Hagastaden-Mariehällskyrkan.

Detta är positiva förändringar och bör möta de starka behoven av trafikförstärkningar på sträckan Sundbyberg C – mariehällstorget och mariehällstorget -Sundbyberg C. Kapaciteten har hittills varit alldeles för låg, men med dessa förändringar hoppas vi att behov och efterfrågan kan mötas.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande av Peter Backlund (L), Gustav Johansson m.fl. (M) och Christina Peterson (C)

Kollektivtrafiken är ryggraden i regionen och avgörande för att invånare och besökare ska kunna resa smidigt och hållbart. Den binder samman länet och gör det möjligt för omkring 700 000 dagliga resenärer att få vardagspusslet att gå ihop. Trots kollektivtrafikens betydelse för såväl resenärer som den gröna omställningen har den under den här mandatperioden drabbats av historiskt stora nedskärningar, där busstrafiken har varit särskilt drabbad. Sammantaget har det resulterat i ett stort missnöje bland resenärerna och gjort att fler väljer bilen i stället för kollektivtrafiken. Vi har konsekvent röstat emot dessa nedskärningar och står fast vid att kollektivtrafiken ska vara ett pålitligt, tryggt och tillgängligt alternativ för alla. Vi vill återställa de linjer som är avgörande för stockholmarnas vardag och säkerställa att kollektivtrafiken fungerar i hela regionen. Viktigt för vår stadsdel, förutom det förvaltningen nämner i sitt svar, är Östbergas brist på kollektiva färdmedel. En tunnelbanelösning dröjer och därför är det anmärkningsvärt att det saknas information om när återinförandet av buss 168 mellan Östberga och Gullmarsplan kommer att ske. Östberga behöver snarast återfå linje 168

Särskilt uttalande av Emelie Wassermann (SD)

Sverigedemokraterna ser positivt på att kollektivtrafiken utvecklas och att det i detta förslag saknas direkta neddragningar i stadsdelsområdet. Samtidigt är det tydligt att flera delar av underlaget brister i framförhållning och helhetsperspektiv.

Förslagen om förändrad linjesträckning för linje 144 och förstärkning med linje 143X är i grunden välkomna, särskilt då de kan förbättra tillgängligheten och minska behovet av byten. Detta är viktiga åtgärder för att göra kollektivtrafiken mer attraktiv i vardagen.

Särskilt anmärkningsvärt är att återinförandet av busslinje 168, som tidigare utgjorde en viktig förbindelse mellan Östberga och Gullmarsplan, inte tydligt hanteras i underlaget. Att en så central linje först tas bort och därefter återinförs utan tydlig tidplan eller besked till invånarna är ett exempel på bristande långsiktighet och framförhållning i regionens trafikplanering.

Vidare visar planeringen av kommande trafikstörningar, särskilt avstängningen på tunnelbanans gröna linje, på bristande samordning. Stora evenemang och förändrade resmönster, såsom utvecklingen i Slakthusområdet, måste i större utsträckning beaktas för att undvika försämrade tillgänglighet för invånarna.

Detta understryker också ett bredare problem i S-ledda regionens styrning av kollektivtrafiken, där bristande prioriteringar och otydlig planering riskerar att gå ut

över resenärerna. Ambitioner om ökat resande måste följas av konkreta åtgärder som faktiskt förbättrar vardagen för dem som är beroende av kollektivtrafiken.

Sverigedemokraterna anser att kollektivtrafiken ska präglas av tydlighet, tillförlitlighet och trygghet. Det kräver bättre samordning, tydligare besked och ett större fokus på invånarnas faktiska behov, inte minst i en växande stadsdel där efterfrågan på fungerande resor ökar.

Järva stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande av Ole-Jörgen Persson m.fl. (M)

Spånga har under de senaste åren genomgått en kraftig utveckling, inte minst genom utbyggnaden av Bromstensstaden. Denna tillväxt har ökat belastningen på kollektivtrafiken i området samtidigt som utbudet i stora delar inte har utvecklats i motsvarande takt.

Det är därför positivt med mindre förbättringar, såsom utökad trafik på linje 112, men dessa åtgärder är inte tillräckliga i förhållande till det ökade behovet. Särskilt saknas tydliga satsningar på förbättrade tvärförbindelser, exempelvis mot Barkarby, vilket försvårar arbetspendling och tillgång till viktiga målpunkter.

Spånga station är i dagsläget undermålig i förhållande till det resande den hanterar både vad gäller kapacitet, tillgänglighet och upplevd trygghet. Det är därför självklart att Moderaterna anser att en upprustning och modernisering av stationen prioriteras.

Särskilt uttalande av Åsa Nilsson Söderström (L) och Patrik Amofah (C)

Kollektivtrafiken är ryggraden i regionen och avgörande för att invånare och besökare ska kunna resa smidigt och hållbart. Den binder samman länet och gör det möjligt för omkring 700 000 dagliga resenärer att få vardagspusslet att gå ihop. Trots kollektivtrafikens betydelse för såväl resenärer som den gröna omställningen har den under den här mandatperioden drabbats av historiskt stora nedskärningar, där busstrafiken har varit särskilt drabbad. Sammantaget har det resulterat i ett stort missnöje bland resenärerna och gjort att fler väljer bilen i stället för kollektivtrafiken.

Liberalerna har konsekvent röstat emot dessa nedskärningar och står fast vid att kollektivtrafiken ska vara ett pålitligt, tryggt och tillgängligt alternativ för alla. Vi vill återställa de linjer som är avgörande för stockholmarnas vardag och säkerställa att kollektivtrafiken fungerar i hela regionen.

Vad gäller situationen i vår egen stadsdel vill vi särskilt lyfta följande frågor:

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. En infartsparkering kan med fördel placeras i Lunda, i närheten av den nya entré vi föreslår ovan. För att öka tryggheten bör kamerabevakning kring ingångarna installeras.

Vad gäller Bromstensstaden är det viktigt att se över turtätheten för linje 118. Detsamma gäller för den nya linje som ersätter 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. Likaså vill vi att busslinje 159 förlängs till Bromstensstaden.

Ett stort antal studentboenden har byggts i Spånga under de senaste åren. Trots detta saknas en direktförbindelse till universitetet. Vi vill därför att busslinje 540 till Universitetet förlängs så att studenterna längs Bromstensvägen får lättillgänglig kollektivtrafik.

Ytterligare två områden som 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.

Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd

Reservation Robin Nilsen (L)

Att Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd godkänner följande utlåtande och överlämna det till kommunstyrelsen som svar på remissen:

Kollektivtrafiken är ryggraden i regionen och avgörande för att invånare och besökare ska kunna resa smidigt och hållbart. Den binder samman länet och gör det möjligt för omkring 700 000 dagliga resenärer att få vardagspusslet att gå ihop. Trots kollektivtrafikens betydelse för såväl resenärer som den gröna omställningen har den under den här mandatperioden drabbats av historiskt stora nedskärningar, där

busstrafiken har varit särskilt drabbad. Sammantaget har det resulterat i ett stort missnöje bland resenärerna och gjort att fler väljer bilen i stället för kollektivtrafiken.

Liberalerna har konsekvent röstat emot dessa nedskärningar och står fast vid att kollektivtrafiken ska vara ett pålitligt, tryggt och tillgängligt alternativ för alla. Vi vill återställa de linjer som är avgörande för stockholmarnas vardag och säkerställa att kollektivtrafiken fungerar i hela regionen.

Kollektivtrafiken är ryggraden i Stockholmsregionen. Den möjliggör att man kan resa smidigt och hållbart och är en förutsättning för att fler ska vilja ställa bilen hemma. Trots kollektivtrafikens betydelse har det rödgröna styret genomfört omfattande nedskärningar där busstrafiken har varit särskilt drabbad. Totalt handlar det om 326 000 färre bussavgångar per år jämfört med 2022, vilket har skapat ett stort missnöje bland resenärerna och gjort att fler väljer bilen istället för kollektivtrafiken.

Konsekvenserna är särskilt påtagliga i Söderort. Här hör bussresenärerna till de absolut mest missnöjda i hela regionen. Återkommande förseningar och inställda avgångar utan förvarning har blivit en del av vardagen för många söderortsbor. Regionens egen statistik bekräftar bilden och visar att hälften av resenärerna ger underkänt till både bussarnas tidhållning och informationen vid störningar.

Nu har SL lagt ett förslag som gått ut på remiss där man föreslår ytterligare försämringar för oss som bor i Älvsjö. I korthet innebär detta en rejäl neddragning av turtätheten på sträckan mellan Älvsjö och Fruängen genom Långsjö och Herrängen. Vi vet att redan i dag väljer många i området bort kollektivtrafiken på grund av den dåliga turtätheten på linje 144.

Liberalerna vill återställa den trafik som har lagts ned och göra kollektivtrafiken till ett givet förstahandsval igen. Med våra prioriteringar blir kollektivtrafiken ett kapacitetsstarkt, hållbart och attraktivt färdmedel som är tillgängligt, tryggt och snyggt. Ingen ska behöva bli stående på perrongen i väntan på ett tåg som inte kommer eller tvingas välja bort kollektivtrafiken på grund av bristande turtäthet.

Särskilt uttalande av Sara Grolander (MP), Max Otterman m.fl. (S), Maria Ljuslin (V), Johan Nilsson m.fl. (M), Henrik Åkerlund (SD) och Shain Soltan (C)

Nämnden har mottagit ett ytterligare uttalande från nämndens pensionärsråd och vill bilägga det till svaret som ett särskilt uttalande enligt följande:

Ärende 26 Trafikförändringar i SL 2026/2027. Pensionärsrådet framförde synpunkter på de föreslagna trafikförändringarna och motsatte sig den samlade paketlösningen, då den bedöms innebära försämringar i kollektivtrafiken för området. Rådet lyfte särskilt att förändringar av stomlinje 144 inte anses vara acceptabla, samt att ambitionen att knyta samman knutpunkter och centrum riskerar att ske på bekostnad av tillgängligheten i villaområden. Rådet framhöll att de föreslagna förändringarna inte bedöms leda till ett ökat kollektivt resande, utan snarare riskerar att fler istället

väljer att ta bilen. Vidare lyfte rådet behovet av att närtrafiken, särskilt linje 907, planeras i ett sammanhang med övriga förändringar samt att denna också tydligt synliggörs i planeringen.

Ersättaryttrande av Lolita Lovén Johnsen (KD)

Lolita Lovén Johnsen (KD) instämde med sitt ersättaryttrande i förslaget till beslut från (MP), (S), (V), (M), (SD) och (C).

Norra innerstadens stadsdelsnämnd

Reservation av Petra Gardos Ek m.fl. (M), Alexander Zejlon (L) och Daniele Fava (C)

1. Att Norra innerstadens stadsdelsnämnd instämmer i förvaltningens förslag till beslut och överlämnar tjänsteutlåtandet till kommunstyrelsen som svar på remissen
2. Att därutöver anföras

Moderaterna, Centerpartiet och Liberalerna välkomnar en förstärkning av kollektivtrafiken, i synnerhet förlängningen av stombusslinje 6 och återinförandet av busshållplatsen Jungfrugatan på linje 4.

Vi konstaterar samtidigt att det under denna mandatperiod har genomförts nedskärningar i busstrafiken som försämrat tillgängligheten i innerstaden. Detta gäller inte minst busslinje 75 (Ropsten – Cityterminalen) som utgör en viktig förbindelse mellan Norra Djurgårdsstaden och city.

Norra Djurgårdsstaden är ett av Stockholms största stadsutvecklingsområden med hållbarhetsprofil. I området finns flera idrottsanläggningar, populär natur och kultur. 2027 planeras även Operan öppna i Gasverksområdet, vilket väntas medföra fler besökare. Detta utgör ytterligare skäl till förstärkt turtäthet – utöver att en väl fungerande kollektivtrafik behövs för stockholmarnas vardagsresor till jobb, skola och aktiviteter.

Mot denna bakgrund anser Moderaterna, Centerpartiet och Liberalerna att trafiken på linje 75 behöver förstärkas med fler avgångar för att möta medborgarnas behov. På motsvarande sätt vill vi återinföra busslinje 72 mellan Karolinska sjukhuset och Frihamnen som ett led i att stärka tvärförbindelserna i staden.

Vi saknar också i remissvaret tydlig återkoppling rörande trafikstörningarna som orsakas av regelbundna demonstrationståg. Att ett dussin busslinjer läggs om nästa hundra hållplatser dras in varje lördag är hot mot rätten att röra sig fritt, framförallt för äldre och andra grupper som har svårt att ta sig till andra kollektivtrafikslag. Demonstrationsfriheten ska självklart värnas, men vi förväntas oss att SL inte är passiva i frågan, utan aktivt jobbar med Polisen, Stockholms stad och civilsamhället för att säkerställa ett Stockholm som fungerar för alla