

Protokoll 4/2026

Tid Torsdagen den 21 maj 2026 kl. 16.45-17.05
Plats Stora kollegiesalen, Stadshuset
Justering Måndagen den 1 juni 2026, §§ 1-13, 16, 17, 22

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 21 maj 2026, §§ 14, 15, 18-21

Lars Strömgren

Dennis Wedin

Närvarande

Beslutande ledamöter

Lars Strömgren (MP), ordföranden
Dennis Wedin (M), vice ordföranden

Johan Heinonen (S)
Berit Nyberg (S) §§ 2-22
Jimmy Lindgren (S)
Irene Dolk Castellanos (S)
Maria Mustonen (V)
Joel Höglund (V)
Jonas Nilsson (M)
Sara Svanström (L)
Svante Linusson (C)

Tjänstgörande ersättare

Karin Jordås (S) § 1 för Berit Nyberg (S)
Robert Westerlund (SD) för Anders Lindman (SD)
Louise Grabo (C) för Hamid Ershad Sarabi (C)

Ersättare:

Karin Jordås (S) §§ 2-22
Björn Erdal (S)
Abdiaziz Serar (S)
Jörgen Gyllenblad (S)
Agneta Sundberg (V)
Martina Pereira Norrman (V) §§ 1-16, 18-22
Torbjörn Erbe (M)

Ann-Sofie Söderberg (M)
Destiny Zandi Lindgren (KD)

Tjänstemän

Förvaltningschefen Gunilla Glantz, Marie Aktö, Niklas Domeij, Elisabet Elfström, Ulrika Falk, Anna Green, Philip Hall, Lena Lien, Stefan Melander, nämndsekreteraren Kerstin Thörner och personalföreträdaren Lars-Gunnar Brundin §§ 1-10 samt borgarrådssekreteraren Emil Frodlund §§ 2-10.

§ 12

Trafikutvecklingen i Stockholm 2025. Lägesrapport

Dnr T2026-00579

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner redovisningen av trafikutvecklingen i Stockholm 2025.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 9 april 2026.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Lars Strömgren (MP) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

Särskilt uttalande

Robert Westerlund (SD) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Sverigedemokraterna noterar att rapporten genomgående tolkar trafikutvecklingen utifrån en given politisk inriktning där minskat bilresande framställs som ett mål i sig.

Sverigedemokraterna delar inte denna utgångspunkt. Bilan är för många stockholmare, inte minst i ytterstaden och för barnfamiljer, ett nödvändigt transportmedel och inte per automatik ett problem att åtgärda. Rapporten redovisar exempelvis att bilinnehavet i innerstaden skiljer sig markant från ytterstaden men denna variation lyfts inte tillräckligt i analysen av vilka grupper som faktiskt påverkas av stadsmiljöns förändring.

Vi ser med oro på att busstrafikens medelhastighet fortsatt minskar. En minskad framkomlighet för busstrafiken drabbar i första hand dem som saknar alternativ och det är oacceptabelt att detta betraktas som en naturlig konsekvens av ett önskat stadsliv. Sverigedemokraterna anser att framkomlighet för buss måste prioriteras tydligare i det fortsatta arbetet.

Vad gäller elsparkcyklar konstaterar rapporten att olyckorna ökar markant. Det är vår uppfattning att nuvarande regelverk och tillståndsgivning inte är tillräckliga för att säkerställa trafiksäkerheten och vi efterfrågar mer kraftfulla åtgärder.

Slutligen vill vi understryka att målet om 30 procents minskning av trafikarbetet till 2030 inte är ett mål som Sverigedemokraterna ställer sig bakom. Vi anser att Stockholm och dess invånare förtjänar bättre rörelsefrihet vilket kräver en mer balanserad trafikpolitik där olika trafikslag ges likvärdiga förutsättningar.

Sara Svanström (L) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Liberalerna vill se ett Stockholm som går mot ett mer hållbart, tryggt och effektivt transportsystem. Lägesrapporten bekräftar att omställningen är i gång på flera fronter, men pekar samtidigt på allvarliga glapp mellan ambitioner och verklighet som kräver ett tydligare fokus på framkomlighet, realism och fungerande vardagsresor för stockholmarna.

Kollektivtrafikresandet ligger fortfarande nästan en femtedel under nivåerna före pandemin. Busstrafiken drabbades hårdast med hela 26 procent färre resor än 2019 en nedgång som delvis är en direkt följd av de trafik- och linjeneddragningar som genomfördes av de rödgröna och C i regionen under 2024. Tunnelbana och lokaltåg har återhämtat sig bättre, men bussen är livsnerven i ytterstaden och det är där neddragningarna slagit hårdast mot dem som har minst möjlighet att välja andra alternativ. Det är inte acceptabelt att de stockholmare som är mest beroende av kollektivtrafiken ska bära de tyngsta kostnaderna av besparingar de inte hade någon del i. Busstrafikens framkomlighet har dessutom försämrats, med sjunkande medelhastigheter i både inner- och ytterstad, något som ytterligare underminerar kollektivtrafikens attraktivitet. Framkomlighet för bussen måste vara en prioritet, inte en restpost.

Stadens klimatmål för transportsektorn riskerar att inte nås. Trafikarbetet minskar i betydligt långsammare takt än vad målen förutsätter och utsläppen ligger fortfarande långt över den nivå som krävs för att klara 2030-målen. Liberalerna är tydliga: elektrifiering av fordonsflottan är nödvändig och det är glädjande att andelen laddbara fordon ökar kraftigt och att laddinfrastrukturen byggs ut. Men elektrifiering löser inte trängseln. Fler elbilar på samma gator ger fortfarande köer och sämre framkomlighet för alla. Det är därför avgörande att

de stockholmare som faktiskt kan välja bort bilen också gör det. Det kräver att gång, cykel och kollektivtrafik är genuint attraktiva och pålitliga alternativ i hela staden, inte bara i innerstaden.

Trafiksäkerheten är ett område som inte får underskattas. Under 2025 registrerades drygt 5 100 trafikolyckor i Stockholm där över 5 000 personer skadades. Antalet allvarligt skadade ökade jämfört med föregående år och det är framförallt fotgängare och cyklister som drabbas hårdast. Det är en paradox som måste tas på allvar: de trafikslag som staden aktivt vill öka är också de trafikslag där olyckorna ökar mest. Olyckor kopplade till elsparkcyklar ökar tydligt och den trenden ställer krav på bättre infrastruktur, tydligare regelverk och skarpare uppföljning av regelefterlevnad.

Rapporten visar också att Stockholms offentliga rum används i allt större utsträckning för vistelse, evenemang och stadsliv, något Liberalerna välkomnar. Det bekräftar att gaturummet inte bara är till för förflyttning utan för möten och ett levande stadsliv. Den utvecklingen ställer dock krav på att trafikplaneringen håller samman dessa intressen på ett klokt sätt, så att ett växande vistelsebehov inte sker på bekostnad av framkomligheten för dem som är beroende av att faktiskt ta sig fram.

Ersätтарыttrande

Destiny Zandi Lindgren (KD) lämnar ersätтарыttrande enligt följande:

Kristdemokraterna menar att trafikpolitiken måste utgå från helheten där framkomlighet, tillgänglighet, trygghet och fungerande infrastruktur för hushåll och företag i hela staden vägs samman.

Vi noterar att biltrafiken i det kommunala vägnätet minskar samtidigt som bussarnas medelhastighet och framkomlighet försämras. För att fler stockholmare ska välja kollektivtrafiken krävs en hög och pålitlig framkomlighet i systemet. Detta riskerar att undergrävas om gaturummets utveckling i för hög grad sker på bekostnad av kollektivtrafikens effektivitet.

Vi ser även behov av en mer nyanserad analys av konsekvenserna av minskad biltrafik i innerstaden, inte minst med avseende på tillgänglighet för barnfamiljer, äldre och

personer med funktionsnedsättning liksom för näringsliv,
service och godstransporter.

Vid protokollet

Kerstin

Thörner