



Tid Torsdagen den 14 december 2023 kl. 16.00 – 16.50
Plats Stora kollegiesalen, Stadshuset
Justering Onsdagen den 20 december 2023, §§ 1-13, 15, 16, 20-23,
25-27, 29, 30, 32

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 14 december 2023, §§ 14, 17-19, 24, 28,31


Lars Strömgren
Dennis Wedin**Närvarande****Beslutande ledamöter:**

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

Ulf Walther (S)
Berit Nyberg (S)
Jimmy Lindgren (S)
Irene Dolk Castellanos (S)
Tobias Johansson (V)
Jonas Nilsson (M)
Anders Lindman (SD)
Sara Svanström (L)
Markus Berensson (C)
Hamid Ershad Sarabi (C)

Tjänstgörande ersättare:

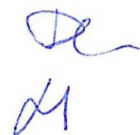
Joel Höglund (V) för Katja Jassey (V)

Ersättare:

Karin Jordås (S)
Lars Arell (S)
Björn Erdal (S)
Abdiaziz Serar (S)
Agneta Sundberg (V) §§ 1-29
Torbjörn Erbe (M)
Ludvig Tornberg (M)
Linn Bessner (C)
Destiny Zandi Lindgren (KD)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Gunilla Glantz, Henrik Axelsson, Sara Bergendorff,
Niklas Domeij, Elisabet Elfström, Ulrika Falk, Peter Granström, Anna
Green, Philip Hall, Elisabet Munters, nämndsekreteraren Alva Matsdotter



och borgarrådssekreteraren Helena Cullemo samt personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-17.

§ 1

Val av justerare och tid för justering

Beslut

Trafiknämnden utser vice ordföranden Dennis Wedin (M) att tillsammans med ordföranden Lars Strömgren (MP) justera dagens protokoll.

Justering sker onsdagen den 20 december 2023.

§ 2

Frågor för beredning och information från kontoret

Skrivelser för beredning

Anmälan görs av inkomna skrivelser till trafiknämnden enligt följande:

- 1 Skrivelse om Region Stockholms neddragningar i kollektivtrafiken av Dennis Wedin m.fl. (M), Sara Svanström (L) och Markus Berensson m.fl. (C)
Dnr T2023-03463
- 2 Skrivelse om att kunna gå i stan även när det snöat av Dennis Wedin m.fl. (M)
Dnr T2023-03484
- 3 Skrivelse om luftkvaliteten i Stockholms stad av Dennis Wedin m.fl. (M)
Dnr T2023-03462
- 4 Skrivelse om trafiksituationen på Lindhagensplan av Dennis Wedin m.fl. (M)
Dnr T2023-03464
- 5 Skrivelse om Julklapp till spångaborna av Dennis Wedin m.fl. (M)
Dnr T2023-03466
- 6 Skrivelse i syfte att påminna trafikkontoret om att snö finns av Markus Berensson m.fl. (C)
Dnr T2023-03465

Beslut



Trafiknämnden överlämnar skrivelserna till trafikkontoret för beredning.

Information från kontoret

Förvaltningschef Gunilla Glantz lämnar över till avdelningschef Sara Bergendorff som informerar nämnden om remissen "Inför trafikförändringar Stockholms innerstad och Lidingö" som inkommit till trafikkontoret.

Beslut

Trafiknämnden tackar för informationen.

§ 3

Anmälan av inkomna skrivelser till trafiknämnden

Inkomna skrivelser m.m. till trafiknämnden enligt förteckning från den 5 december 2023 samt den 14 december 2023 anmäls.

§ 4

Anmälan av delegationsbeslut fattade inom trafikkontoret

T2023-00008

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner redovisningen.

Nämndens behandling av ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 4 december 2023.

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

§ 5

Anmälan av protokoll från rådet för funktionshinderfrågor



Minnesanteckningar från trafiknämndens möte med rådet för funktionshinderfrågor den 9 november 2023 anmäls.

§ 6

Anmälan av ekonomisk uppföljning november 2023

Dnr T2023-00037

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

1. Trafiknämnden beslutar att lägga anmälan till handlingarna.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 6 december 2023.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

§ 7

Nedskrivning av fordringar

Dnr T2023-00042

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

1. Trafiknämnden beslutar att lägga anmälan till handlingarna.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 5 december 2023.

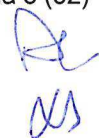
Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

**§ 8****Kollektivtrafik-, gång- och cykelåtgärder på Bussens väg.
Inriktningsbeslut**

Dnr T2023-02927

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projekt kollektivtrafik-, gång- och cykelåtgärder på Bussens väg, som underlag för ett kommande genomförandebeslut till en planeringsutgift enligt tjänsteutlåtandets bilaga 2. Projektets totala utgift beräknas enligt tjänsteutlåtandets bilaga 2.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 31 augusti 2023.

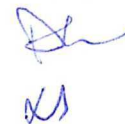
Nämndens behandling av ärendet**Framlagda förslag till beslut**

- 1) Ordföranden Lars Strömgren (MP), Ulf Walther m.fl. (S), Tobias Johansson m.fl. (V), Sara Svanström (L) och Markus Berensson m.fl. (C) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M) föreslår att nämnden beslutar att avstyrka förslaget till inriktningsbeslut samt att därutöver anföra:

Vi förstår att den nuvarande framkomlighetsstrategin prioriterar framkomligheten för kollektivtrafik, gång- och cykelåtgärder – inte sällan på bekostnad av framkomligheten för bilen. Tidsvinsterna för busstrafiken är ändå så pass marginella – ungefär 34 sekunder under förmiddagens maxtimme och 78 sekunder under eftermiddagens maxtimme – att vi frågar oss hur samhällsekonomiskt försvarbart projektet är. Särskilt i en lågkonjunktur då vi vet att Trafikkontoret likt många andra aktörer i staden och samhället behöver göra tuffa prioriteringar.

Åtgärderna resulterar även i att maxköerna för biltrafiken förväntas öka på Huddingevägen. Redan i dag är trafiken på Huddingevägen ansträngd och ökade restider och köbildning riskerar inte minst leda till en mer trafikfarlig plats och ökade utsläpp.

Satsningarna på busstrafiken behöver också sättas i ljuset av de många neddragningar det rödgröna styret gjort på kollektivtrafiken i Region Stockholm. Behovet av



alternativa färdmedel till bussen kommer tyvärr öka om neddragningarna fortsätter – inte minst i cykel och gångtrafiken.

Vi vill avslutningsvis poängtera att träden som fälls ersätts med dubbelt så många på befintlig plats.

- 3) Anders Lindman (SD) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
- a. Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projekt kollektivtrafik-, gång- och cykelåtgärder på Bussens väg, som underlag för ett kommande genomförandebeslut till en planeringsutgift enligt bilaga 2. Projektets totala utgift beräknas enligt bilaga 2.
 - b. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att inom ramen för inriktningsbeslutet inkorporera förslag på framkomlighetsförbättringar för motortrafiken på de vägsnitt som berörs av projektet, inklusive en breddning av Bussens väg i syfte att öka framkomligheten även för allmän motortrafik.
 - c. Att därutöver anföra följande:

Under lång tid har en medvetet bilfientlig politik försvårat för de många stockholmare som är beroende av bilen i sin vardag. Körfält tas bort, miljözoner införs och gator stängs av vilket resulterar i att trafikflödena påverkas negativt. Därför anser Sverigedemokraterna att projektet även måste inkorporera framkomlighetsförbättringar för motortrafiken.

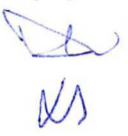
Beslutsgång

Ordföranden Lars Strömgren (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag som stöds av ordföranden Lars Strömgren (MP), Ulf Walther m.fl. (S), Tobias Johansson m.fl. (V), Sara Svanström (L) och Markus Berensson m.fl. (C).

Reservation

Vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Anders Lindman (SD) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

**Ersättaryttrande**

Destiny Zandi Lindgren (KD) lämnar ersättaryttrande enligt följande:

Huddingevägen är hårt trafikerad under rusningstid; på morgnarna i norrgående riktning, på eftermiddagarna i södergående. Den föreslagna lösningen med dubbelriktad bussväg innebär att en ny trafiksignalerad korsning behöver byggas nära inpå korsningen Huddingevägen/Sockenvägen. Som kontoret skriver leder detta till ökade bilköer generellt och under rusningstid kan den nya korsningen till och med blockeras helt av köbildningen. De eventuella tidsvinsterna uteblir därmed under rusningstid jämfört med idag då det dedikerade körfältet trots köbildning tillåter bussen att ta sig fram smidigt mitt under morgontrafiken.

En trafikutredning behöver genomföras med utgångspunkt i dagens befintliga trafikflöden där de föreslagna åtgärdernas påverkan på framkomlighet - samt restider för samtliga trafikanter - redovisas jämförbart med målet om att tidsvinsterna måste överträffa eventuella tidsförluster.

§ 9**Vanadisplan-Hagastaden, gångåtgärder.
Genomförandebeslut**

Dnr T2021-01562

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt Vanadisplan-Hagastaden, gångåtgärder till en investeringsutgift om 35 mnkr.
2. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för detta genomförandebeslut.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 13 november 2023.

Nämndens behandling av ärendet**Framlagda förslag till beslut**




- 1) Ordföranden Lars Strömgren (MP), Ulf Walther m.fl. (S), Tobias Johansson m.fl. (V) och Markus Berensson m.fl. (C) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M) och Sara Svanström (L) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - a. Att delvis tillstyrka förslag till genomförandebeslut på gångåtgärder vid Vanadisplan-Hagastan.
 - b. Att ge trafikkontoret i uppdrag att börja förbereda för trafikljus vid övergångsställena vid Vanadisplan i syfte att öka trafiksäkerheten.
 - c. Att därutöver anföra:

Moderaterna och liberalerna ställer sig positiva till åtgärderna för att underlätta för fotgängare i området och vill understryka behovet av trafikljus vid övergångsställena i Vanadisrondellen. Med anledning av de många gående och cyklister som korsar Vanadisplan och den tunga, inte sällan snabba, trafiken till/ från Norrtull utmed Sankt Eriksgatan behöver platsen bli mer trafiksäker.

- 3) Anders Lindman (SD) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - a. I första hand att trafiknämnden återremitterar ärendet till trafikkontoret med uppdrag att genomföra en fördjupad analys avseende projektets konsekvenser för motortrafiken i området samt utreda möjligheten att istället bygga en gångtunnel under Sankt Eriksgatan.
 - b. I andra hand att trafiknämnden avslår förslag till åtgärder på Gävlegatan, Vanadisplan och Vanadisvägen.
 - c. Att därutöver anföra följande:

Det saknas en gedigen konsekvensanalys beträffande motortrafiken i området. Sankt Eriksgatan är en viktig länk mellan Norrtull och Kungsholmen och bör därmed vara en prioriterad gata för motortrafik. Vanadisplan är en rondell i vilken gångtrafiken skapar stora påfrestningar för trafikflödet på Sankt Eriksgatan vilket medför långa köer i båda riktningar. Sverigedemokraterna anser därför att förvaltningen skall utreda möjligheten att bygga en gångtunnel under Vanadisplan mellan Vanadisvägen och Gävlegatan.



Kostnaden för en gångtunnel motiveras eftersom den fullständigt separerar gångtrafik från motortrafik vilket får effekten att trafikflödena för båda trafikslagen bli opåverkad. Även olycksrisken försvinner med en tunnel.

Sverigedemokraterna anser att projektets gångåtgärder är bra men vi ställer oss tveksamma till kostnaden i förhållande till nyttan. I vanlig ordning saknas en tillfredsställande kostnadsnyttoanalys. Det är även problematiskt att parkeringsplatserna som försvinner till följd av projektet inte ersätts fullt ut.

Om förslag till återremiss faller föreslår vi att trafiknämnden avslår projektet i dess helhet.

Beslutsgång i delen om återremiss

Ordföranden Lars Strömgren (MP) ställer förslaget att återremittera ärendet mot att avgöra ärendet vid dagens sammanträde och finner att nämnden beslutar att avgöra ärendet vid dagens sammanträde.

Beslutsgång

Ordföranden Lars Strömgren (MP) ställer därefter övriga förslag mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag som stöds av ordföranden Lars Strömgren (MP), Ulf Walther m.fl. (S), Tobias Johansson m.fl. (V) och Markus Berensson m.fl. (C).

Reservation

Vise ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M) och Sara Svanström (L) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

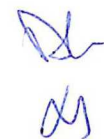
Anders Lindman (SD) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag till återremiss och sitt förslag.

Särskilt uttalande

Markus Berensson m.fl. (C) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

I samband med att det reviderade inriktningsbeslutet var uppe för beslut på trafiknämnden den 23 mars 2023 så efterfrågade vi att trafikkontoret bör utreda hur trafikmiljön för cyklister kan förbättras i samband med Gävlegatans ombyggnation, samt att trafikkontoret alltid ska kommentera hur initiativ påverkar cyklister på gator som är särskilt utpekade i stadens cykelnät.

Detta genomförandebeslut kommenterar förvisso hur cyklister kommer påverkas - genom att kontoret förklarar att ingen förbättring är planerad för tillfället, men att det



finns gatuyta där antingen cykelinfrastruktur eller
bussinfrastruktur kan förbättras i framtiden.

Vi ser det emellertid fortfarande som en missad möjlighet
att inte fylla ut stadens cykelnät med förbättrad
infrastruktur på en särskilt utpekad gata och hade önskat
att staden, redan idag, gjorde Gävlegatan till en tryggare
plats för cyklister i rörelse.

§ 10

Trafikförbättrande åtgärder 2024. Genomförandebeslut

Dnr T2023-02991

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av
projekt Trafikförbättrande åtgärder 2024 till en
investeringsutgift om 15 mnkr.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 27 oktober 2023.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

Ersätтарыttrande

Destiny Zandi Lindgren (KD) lämnar ersätтарыttrande enligt
följande:

Vi noterar att kontoret föreslår en ram på 15 mnkr för
trafikförbättrande åtgärder nästa år men vi saknar en
konkret redogörelse över de platser och åtgärder man
ämnar genomföra. Ärendet är ett genomförandebeslut och
vi utgår därför från att beslutet enbart rör rambeloppet, inte
ett godkännande att genomföra åtgärderna utan att kontoret
först återkommer till nämnden tidigt nästa år med
uppföljande beslutsärenden, inklusive detaljerade bilagor.

**Tillgänglighetsåtgärder 2024. Genomförandebeslut**
Dnr T2023-02995**Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt Tillgänglighetsåtgärder 2024 till en investeringsutgift om 15 mnkr.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 31 oktober 2023.

Nämndens behandling av ärendet**Framlagda förslag till beslut**

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

Ersättaryttrande

Destiny Zandi Lindgren (KD) lämnar ersättaryttrande enligt följande:

Vi noterar att kontoret föreslår en ram på 15 mnkr för tillgänglighetsåtgärder nästa år men vi saknar en konkret redogörelse över de platser och åtgärder man ämnar genomföra. Ärendet är ett genomförandebeslut och vi utgår därför från att beslutet enbart rör rambeloppet, inte ett godkännande att genomföra åtgärderna utan att kontoret först återkommer till nämnden tidigt nästa år med uppföljande beslutsärenden, inklusive detaljerade bilagor.

§ 12**Reinvesteringsprogram för mindre
konstruktionsåtgärder avseende broar, tunnlar och
övriga byggnadsverk 2024. Genomförandebeslut**

Dnr T2021-02173

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:



1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av reinvestering av mindre konstruktionsåtgärder i byggnadsverk år 2024 upp till 50 mnkr.
2. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandling av entreprenader inom ramen för detta genomförandebeslut.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 14 november 2023.

Nämndens behandling av ärendet**Framlagda förslag till beslut**

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

Ersättaryttrande

Destiny Zandi Lindgren (KD) lämnar ersättaryttrande enligt följande:

Som Sveriges ekonomiska och politiska huvudstad har trafiknämnden ett stort ansvar att förvalta dess trafiksystem. En infrastruktur som påverkar såväl stockholmare som alla svenskar i det långa ledet. Den intensiva utbyggnaden av stadens trafiksystem under 30- och 60-talen har lett till en situation där flera viktiga byggnadsverk och broars tekniska livslängder uppnås samtidigt. Den befintliga underhållsskulden för stadens infrastruktur ställer därför höga krav på politiken att prioritera en ansvarsfull förvaltning av det gemensamma.

Mot bakgrund av detta avsätter Kristdemokraterna därför en halv miljard mer än majoriteten på ersättningsinvesteringar för åren 2023-2026 i våra reservationsbudgetar, 125 mnkr per år. Vi beklagar att vänsterpartiernas inriktning i trafikpolitiken riskerar att leda till en fortsatt eftersatt infrastruktur, såväl ekonomiskt som politiskt.

§ 13

**Reinvesteringsprogram för tekniska installationer i broar, tunnlar och mindre anläggningar 2024.
Genomförandebeslut**



Dnr T2021-02978

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av reinvesteringsprogram för tekniska installationer i broar, tunnlar och mindre anläggningar till en investeringsutgift upp till 35 mnkr år 2024.
2. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandling av entreprenader och teckna avtal inom ramen för detta genomförandebeslut.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 24 oktober 2023.

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

Vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M) och Sara Svanström (L) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Reinvesteringar i de tekniska installationerna som staden ska göra handlar mer om bara att skydda stadens anläggningar och dess funktion. Dessa skapar och bidrar även till en tryggare och mer framkomlig stadsmiljö för alla.

Enligt nationella trygghetsundersökningen 2023 anger närmare en fjärdedel av befolkningen att de valt en annan väg eller annat färdssätt på grund av otrygghet det senaste året. Andelen kvinnor är enligt samma undersökning över 30 %. Att därför behöva göra broar och tunnlar tryggare med belysning och annan teknisk installation som också underhålls är av hög prioritet.

Även för människor med en funktionsnedsättning som möter en annan vardag än de flesta av oss, är trasiga hissar eller annan teknisk utrustning i stadsrummet som inte



fungerar inte bara ett problem, men ett hinder i deras rörelsefrihet i en stad som ska vara tillgänglig för alla.

Att inte kunna röra sig vare sig det beror på trasiga hissar eller mörka tunnlar med trasig eller dålig belysning är dessvärre ett stort ingrepp i en individs frihet och inget som ska accepteras.

Ersättaryttrande

Destiny Zandi Lindgren (KD) lämnar ersättaryttrande enligt följande:

Som Sveriges ekonomiska och politiska huvudstad har trafiknämnden ett stort ansvar att förvalta dess trafiksystem. En infrastruktur som påverkar såväl stockholmare som alla svenskar i det långa ledet. Den intensiva utbyggnaden av stadens trafiksystem under 30- och 60-talen har lett till en situation där flera viktiga byggnadsverk och broars tekniska livslängder uppnås samtidigt. Den befintliga underhållsskulden för stadens infrastruktur ställer därför höga krav på politiken att prioritera en ansvarsfull förvaltning av det gemensamma.

Mot bakgrund av detta avsätter Kristdemokraterna därför en halv miljard mer än majoriteten på ersättningsinvesteringar för åren 2023-2026 i våra reservationsbudgetar, 125 mnkr per år. Vi beklagar att vänsterpartiernas inriktning i trafikpolitiken riskerar att leda till en fortsatt eftersatt infrastruktur, såväl ekonomiskt som politiskt.

§ 14

Renovering av Norra Danviksbron. Reviderat genomförandebeslut

Dnr T2019-01868

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt nämndens förslag:

1. Trafiknämnden godkänner för sin del förslag till genomförande av projekt Renovering av Norra Danviksbron och föreslår att kommunfullmäktige godkänner förslaget och ger trafiknämnden rätt att genomföra projektet till en investeringsutgift enligt tjänsteutlåtandets bilaga 2.



2. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för detta genomförandebeslut.
3. Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 5 november 2023.
Trafikkontoret föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

1. Trafiknämnden godkänner för sin del förslag till genomförande av projekt Renovering av Norra Danviksbron och föreslår att kommunfullmäktige godkänner förslaget och ger trafiknämnden rätt att genomföra projektet till en investeringsutgift enligt tjänsteutlåtandets bilaga 2.
2. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för detta genomförandebeslut.

Nämndens behandling av ärendet**Beslutsgång****Framlagda förslag till beslut**

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

Ersätтарыttrande

Destiny Zandi Lindgren (KD) lämnar ersätтарыttrande enligt följande:

I svåra ekonomiska tider måste man prioritera för att värna kärnverksamheten och stockholmarnas skattepengar väl. Vänsterstyret har påvisat en bristande förmåga att prioritera och väljer hellre att höja skatter och avgifter när kostnaderna skenar. Likaså föreslår man nu en utökad investeringsram för renoveringen av Norra Danviksbron istället för att justera projektet i sig.

Vi menar att i de fall budgetramarna inte håller så är det projektet – inte budgeten – som ska anpassas. År 2019 presenterade kontoret tre alternativa förslag till renovering varav pågående totalrenovering utgjorde det dyrare alternativet. När nu betydande kostnadsökningar uppstår ser vi hellre att projektet revideras till ett av de alternativa,



mer kostnadseffektiva förslagen på utformning istället för att budgeten utökas. Det är stockholmarna som i slutändan får stå för kostnaden för bristande kostnadskontroll och majoritetens bristande förmåga att prioritera.

§ 15

Reinvesteringsprogram för gatuytor med tillhörande anordningar 2020-2023. Slutredovisning

Dnr T2019-02921

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner slutredovisning av Reinvesteringsprogram för gatuytor med tillhörande anordningar 2020-2023.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande.

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

Sara Svanström (L) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Stockholm stad har en ett ansvar att öka framkomligheten för de som använder stadens gator, cykel- och gångvägar. Därför är det positivt att staden fortsätter satsa på detta. Men dessvärre så märks det på majoritetens prioriteringar i budget att de utgår ifrån att alla i Stockholm är friska, pigga och/eller kan använda sig av cykel – vilket inte är en verklighet för många stockholmare.

Detta är varför vi Liberaler alltid kommer värna om framkomlighet även för de som är beroende av extra stöd för att röra sig i vår stad.

Genom att göra en särskild omprioritering av medel om 120 mnkr under mandatperioden från framkomlighet för



gång, cykel och kollektivtrafik till att göra en satsning på framkomlighet för människor med funktionsnedsättning ger vi denna grupps framkomlighet en likställd plats i vår investeringsbudget.

Det är bekymmersamt att se hur majoriteten väljer att bortse dessa individers rättighet till rörlighet i stadsutrymmet genom att inte ge dem samma prioritet i sin budget som exempelvis cyklister.

§ 16

Trygga tunnlar. Slutredovisning

Dnr T2021-00283

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner slutredovisning av projekt Trygga tunnlar.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 10 oktober 2023.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

Ersättaryttrande

Destiny Zandi Lindgren (KD) lämnar ersättaryttrande enligt följande:

Projektet med trygga tunnlar hade stor potential att påvisa de genomförda åtgärdernas effekt för ett helt, rent och tryggt Stockholm. En inledande utvärdering av tunnelarnas skick, belysning, problem med klotter och vegetation genomfördes innan pilotprojektet satte igång. Syftet var att fler fotgängare skulle våga trafikera tunnelarna, att tryggheten skulle öka och att klottret skulle minska. Detta fick man dels medel för via trygghetsfonden år 2020, dels via en budgetsatsning år 2021.



Vi beklagar att kontoret inte följt upp vare sig hur flödet, tryggheten eller klottret påverkats av de utförda åtgärderna. Riktade satsningar och trygghetsskapande åtgärder måste följas upp noggrant för att trygghetsarbetet ska bli evidensbaserat och så ändamålsenligt som möjligt. Vi ser därför gärna att kontoret kompletterar slutredovisningen med en uppföljande utvärdering som fullföljer det arbete som påbörjades i samband med de inledande utvärderingarna av tunnlarna.

§ 17

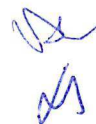
Verksamhetsplan 2024 för trafiknämnden

Dnr T2023-02608

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner verksamhetsplanen för 2024.
2. Trafiknämnden godkänner förslag till budgetjustering avseende Lokalt åtgärdsprogram för vattenförekomster om totalt 0,5 mnkr inom driftbudgeten.
3. Trafiknämnden godkänner förslag till budgetjustering avseende Högtider och evenemangsdagar i fokusområden om totalt 0,8 mnkr inom driftbudgeten.
4. Trafiknämnden godkänner förslag till budgetjustering avseende klimatinvesteringar om 131,3 mnkr inom investeringsbudgeten.
5. Trafiknämnden godkänner förslag till budgetjustering avseende trygghetsinvesteringar om 33,7 mnkr inom investeringsbudgeten.
6. Trafiknämnden godkänner förslag till budgetjustering avseende medel för Stockholm vid vatten om 1,2 mnkr inom investeringsbudgeten.
7. Trafiknämnden godkänner förslag till budgetjustering avseende medel för Lokala åtgärdsprogram för dagvatten om 3,5 mnkr inom investeringsbudgeten.
8. Trafiknämnden godkänner förslag till budgetjustering avseende medel för Hästa gård om 7,0 mnkr inom investeringsbudgeten.



9. Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 6 december 2023.

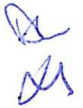
Nämndens behandling av ärendet**Framlagda förslag till beslut**

- 1) Ordföranden Lars Strömgren (MP), Ulf Walther m.fl. (S) och Tobias Johansson m.fl. (V) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M) föreslår att nämnden beslutar att delvis avstyrka förslaget till verksamhetsplan 2024 för trafiknämnden, samt att därutöver anföra följande:

Det ska vara enkelt att ta sig fram i Stockholm – oavsett om man går, cyklar, åker kollektivt eller med bil. När vänsterstyret i Region Stockholm gör historiska neddragningar av kollektivtrafiken, ökar ofrånkomligt Stockholms stads ansvar. Det handlar om allt ifrån bättre gångstråk och cykelvägar till bättre upplysning för dem som får en längre väg mellan hållplatsen och hemmet. Neddragningarna i kollektivtrafiken försvårar också möjligheterna för Stockholm att nå våra klimat- och miljömål. Behovet av snabbare utbyggnad av laddinfrastrukturen ökar därför ytterligare. Det är något som Moderaterna satsar mer än majoriteten på i vårt förslag till budget.

Parallellt med regionens neddragningar gör majoriteten i stadshuset det allt svårare och dyrare för stockholmare i behov av bil att ta sig fram. Parkeringsplatser tas bort samtidigt som avgifterna höjs, bilförbud och miljözoner införs i innerstan och tunnlar stängs igen för att pressa upp biltrafiken i kvartersmiljö. Det skapar ett mindre tillgängligt och lättframkomligt Stockholm, inte minst för barnfamiljer och äldre.

Målet om att fortsätta arbetet med att skapa bilfria zoner vid stadens skolor och förskolor genom att gator stängs av för biltrafik bör avbrytas till förmån för lokal dialog med respektive rektor om trafiksäkra åtgärder. Lekgator och mindre trafik kan mycket väl vara önskvärt vid vissa skolor, men vid andra direkt olägligt, onödigt eller försvårande för säker hämtning och lämning.



Det ska tas bort ytterligare parkeringsplatser utan att de ersätts. Sommaren 2024 tar trafikkontoret på initiativ av majoriteten bort alla parkeringsplatser i västra Gamla stan och en tredjedel av parkeringsplatserna på Skeppsbron. Det skapar problem för Gamla stans bilägare och den minskade tillgängligheten för dem till sina hem riskerar skapa en sämre och mindre tillgänglig stadsdel. Parkeringssituationen i innerstan behöver ses över, och Trafikkontoret borde identifiera platser för fler parkeringsplatser där det som mest behövs:

Vintern är här och snöröjningen därmed ständigt aktuell. Då det visat sig svårt att snöröja exempelvis både cykel- och gångbanor av tillräckligt användarvänlig kvalitet samtidigt, önskar Moderaterna att trafikkontoret ser över möjligheterna för fotgängare att gå i cykelbanan för att slippa halka (om gångbanan inte sopsaltats, plogats eller sandats).

Moderaterna hänvisar i övrigt till vår budgetreservation.

- 3) Anders Lindman (SD) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
- a. Att avslå kontorets förslag till beslut.
 - b. Att ge kontoret i uppdrag att återkomma till Trafiknämnden med en verksamhetsplan utifrån Sverigedemokraternas skuggbudget 2024.
 - c. Att därutöver anföra följande:

Sverigedemokraterna har i sin skuggbudget för 2024 redogjort för våra visioner, mål och inriktningar. För att genomföra detta ska kontoret återkomma till nämnden med en omarbetad verksamhetsplan.

- 4) Sara Svanström (L) föreslår att nämnden beslutar att delvis bifalla förvaltningens förslag till beslut med hänvisning till Liberalernas budgetreservation för 2023, samt att därutöver anföra följande:

Liberal trafikpolitik syftar till att individen ska kunna förflytta sig på ett tryggt, säkert och smidigt sätt i staden, oavsett förutsättning, ålder, kön eller funktionsnedsättning. Trafiknämnden ska arbeta för den ekologiskt, socialt och ekonomiskt hållbara staden. Stockholm ska vara fossilfritt senast 2040 och stadens organisation ska vara fossilfri 2030.



Nämnden ska bidra till att skapa fysiska och digitala strukturer som gör det lätt att leva och resa miljövänligt.

Trafikplaneringen ska utgå från stadens framkomlighetsstrategi som prioriterar gång, cykel och kapacitetsstark kollektivtrafik. Ett väl fungerande trafiksystem är avgörande för en växande stad med en hög takt i bostadsbyggandet. Trafiknämnden ska bidra till att skapa en tryggare, trevligare och mer levande stad, med större plats för människor. Gator, torg och kajer ska i högre grad fyllas av folkliv, kulturinslag, träd och grönska. Den biologiska mångfalden ska stärkas.

Bilen kommer finnas även i framtidens stad, inte minst för nyttotrafik och för människor med behov av bilen. Liberalerna tror inte på förbud men genom mål, incitament och styrmedel möjliggör vi den gröna omställningen. Staden ska arbeta för differentierade parkeringsavgifter och trängselavgifter som gör det relativt sätt dyrare för fossilbaserade bilar.

Liberalerna kommer under perioden 2023-2026 satsa 120 MSEK extra för att öka investeringsvolymen inom programmet för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Den här satsningen är särskilt viktig för att bygga bort brister i det redan byggda offentliga rummet.

Nämnden ska alltid utgå från tillgänglighetsperspektivet när en fysisk förändring sker i det offentliga rummet, därför stärker Liberalerna drift och underhåll för tillgänglighetsåtgärder med sex miljoner kronor under 2023, t.ex. i syfte att stärka snöröjning av gångbanor.

Parkering på gatumark ska i större utsträckning ge plats åt gång, kollektivtrafik och cykelbanor, men även träd och grönska. Då får vi en mer attraktiv stad, där en del av det offentliga rummet kan tas tillbaka från en tid när staden byggdes kring bilen.

Stadens behov av att hantera skyfall blir allt större. Inte minst i de delar av staden där det redan i dag finns eller riskerar finnas en befintlig skyfallsproblematik. Många viktiga insatser görs redan inom ett Grönare Stockholm. Men för att få till en både förebyggande och långsiktig hantering av skyfall behövs ett helhetsgrepp om stadens skyfallshantering.



Genom fler träd i stadsmiljön, gröna väggar och tak samt ett bättre tillvaratagande av vatten rustas staden mot extremväder och blir dessutom vackrare. Vi behöver därför plantera fler träd och anlägga växtbäddar där det går, även inne i innerstaden och i gatumiljö. I centrala Stockholm finns flera breda gator där det finns utrymme för innovativa lösningar såsom vertikala planteringar samt grönska på trottoarerna.

- 5) Markus Berensson m.fl. (C) föreslår att nämnden beslutar att planera 2024 års verksamhet i enlighet med Centerpartiets budget, samt att därutöver anföra följande:

Transporterna är en av klimatpolitikens stora utmaningar. Mobilitet och transporter är grundläggande för att en storstad ska kunna fungera. Invanda mönster behöver brytas och ny klimatsmart teknik måste ges en självklar plats i vardagen. Innovativa och hållbara lösningar behövs för att möjliggöra sätt att elektrifiera transporterna och öka andelen resor med cykel och kollektivtrafik. Stockholm är en fantastisk stad men får också sin styrka genom sambanden med övriga länet, Sverige, Europa och världen. Många reser till och från Stockholm varje dag och många passerar även Stockholm på sin väg ut till resten av landet och omvärlden. Därför behöver staden aktivt arbeta för goda hållbara kommunikationer både regionalt, nationellt och internationellt och stärka sina insatser för att fortsatt kunna hantera den mängd resenärer och de transporter som anländer till eller passerar Stockholm. I detta arbete har trafiknämnden en central roll. Staden har som mål att Stockholm ska vara en klimatpositiv stad senast 2030 och en fossilbränslefri stad senast 2035 – vilket kräver att utsläppen från fossildrivna fordon minskar snabbt. Staden ska ha som målsättning att fram till år 2030 minska utsläppen från transportsektorn med 80 procent jämfört med år 2010 och minska biltrafikarbetet med 30 procent från 2017 års nivå. Nämnden ska bidra till att skapa fysiska och digitala strukturer som gör det lätt att leva och resa miljövänligt.

Trafiknämnden ska tillsammans med kommunstyrelsen bedriva ett aktivt samarbete med andra berörda aktörer för att kollektivtrafiken ska fungera bättre och drivas av el eller förnybara bränslen. Stadens vattenvägar bör nyttjas bättre med fler pendelbåtslinjer. Framkomligheten för nödvändiga, hållbara transporter och bilresor behöver också säkras. Fler utsläppsfria zoner i Stockholm behövs och målet är en utsläppsfri innerstad 2030. Ska omställningen vara möjlig måste också fler välja att resa kollektivt.

DL
H

Samtidigt som Stockholm underlättar för gående och cyklister krävs en omställning av den övriga fordonstrafiken, och elektrifiering är en av de mest centrala åtgärderna. Laddplatserna för elbilar behöver snabbt bli fler. Effekten i ett stort antal laddstolpar behöver öka kraftigt för att korta laddningstiderna och öka nyttjandegraden. Ägarskapet och ansvarsfördelningen för laddinfrastrukturen behöver ses över och effektiviseras. Informationsägarskap ska alltid finnas reglerat i avtal så att staden äger eller har tillgång till all data om hur, när och var fordon laddas för att kunna optimera fortsatta utbyggnaden. Staden ska och också göra det möjligt att ladda elfordon via gatubelysningen. En offensiv elektrifieringsstrategi behöver komma på plats. Samtliga p-platser ska på sikt bli laddplatser, vilket ska genomföras genom nära samverkan med näringslivet och nätägaren Ellevio.

I samarbete med miljö- och hälsoskyddsnämnden ska nämnden fortsatt arbeta för att initiera åtgärder för att utsläppen från trafiken minskar genom framför allt elektrifiering av transportsektorn och en transporteffektiv samhällsplanering.

Trafiknämnden ska i samarbete med kommunstyrelsen och övriga berörda nämnder hålla ihop stadens samlade arbete med elektrifieringen av transportsektorn bland annat genom arbete med Elektrifieringspakten. Sammantaget ska arbetet bidra till att uppnå det nationella klimatmålet att minska växthusgasutsläppen från inrikes transporter med 70 procent till 2030 samt målet att Stockholm ska vara en fossilbränslefri stad senast 2035. Trafiknämnden ska vara drivande i stadens arbete med Agenda 2030:s mål 9 Hållbar industri, innovationer och infrastruktur tillsammans med kommunstyrelsen. Nämnden ska införa miljözon klass 2 i hela innerstaden under 2024 och miljözon klass 3 i hela innerstaden från 2030 samt i hela staden senast år 2035.

Trafiknämnden ska tillsammans med övriga berörda delar av staden omvandla fler bilvägar till stadsgator. Levande gator är de där människor enkelt och tryggt kan ta sig fram som gående och cyklister. Stockholms gator måste anpassas så att det blir lättare att gå, cykla och åka kollektivt. I en stad som ger större plats för fotgängare och cyklister behöver också gaturummet utformas så att de kan ta sig fram säkert i attraktiva miljöer. Fler gator ska omvandlas till cykelgator, där bilar ska anpassa sin hastighet till cykeltrafiken. Gång- och cykelbron mellan Gamla stan och



Slussen ska byggas, inklusive rampen från nedre brofästet, för att skapa kopplingar till Söder Mälarstrand och Stadsgårdsleden.

Arbetet med sommargåtor bör fortsätta och utvecklas till att omfatta fler gator och torgbildningar även i ytterstaden. Satsningen på vintergåtor som kan få extra belysning, dekoration och hållbar och klimateffektiv värme och möjliggör till exempel fler julmarknader men också fler vinter-uteserveringar ska utökas. Det ger också butiker och restauranger mer utrymme i gatumiljön, vilket kan bidra till att nya jobb och en mer företagervänlig stad. För lokala satsningar på förbättrad säkerhet för gående och cyklister samt upprustning av parker och torg och andra lokala satsningar finns medel avsatta i central medelsreserv.

Mikromobilitet, såsom elcyklar, elsparkcyklar och liknande lösningar, har en viktig roll att spela i framtidens Stockholm. När restiden för att mötas minskar blir Stockholm en tryggare och trevligare stad. Det här området präglas av entreprenörskap och nya lösningar. Det kräver dock ett tydligare regelverk för tillåtna uppställningsplatser och åtgärder som leder till att hyrda fordon parkeras korrekt och inte hindrar framkomligheten. Stadens planering måste fokusera på hela resan och underlätta för kombinationsresor, satsningar på goda bytesmöjligheter och bra parkeringsplatser för cyklar och elsparkcyklar. Barns möjlighet att röra sig i staden är viktig för deras utveckling. Staden måste fortsätta arbetet med en säker trafikmiljö runt skolor samt barns möjlighet att själva gå och cykla till skolan och andra fritidsaktiviteter. Barns cyklande behöver öka av både frihets- och hälsoskäl. Fler trafiklekplatser där barn och unga genom lek blir duktiga och säkra cyklister är en insats för att nå dit. Trafiknämnden ska även genomföra en pilotsatsning med att återinföra skolpoliser för att fler barn och unga ska gå eller cykla till skolan. Trafiknämnden ska genomföra åtgärder för att en ökad andel persontransporter ska ske med kapacitetsstarka trafikslag som gång, cykel och kollektivtrafik samtidigt som tillgängligheten för dessa trafikslag prioriteras så att behovet av biltransporter minskar. Rörlig trafik ska prioriteras i enlighet med stadens framkomlighetsstrategi och det offentliga rummet ska stärkas. Det är viktigt att nämnden deltar i arbetet med att utveckla en samlad produktionsplanering med utgångspunkt från kommunfullmäktiges mål för bostadsbyggandet, översiktsplanen samt utbyggnaden av kollektivtrafik.



Stockholm ska vara en trygg, säker, ren och välskött stad och standarden ska vara likvärdig i hela staden. Nedskräpningen ska minska och arbetet mot klotter ska stärkas.

Nämnden har ett stadsövergripande ansvar för utveckling av stadens parker och grönområden. Nämnden är även ansvarig för renhållning av gator och torg. I de stadsmiljöer som trafiknämnden ansvarar för ska nämnden genomföra åtgärder som skapar trygghet, social inkludering och allmän säkerhet. Entreprenörers arbete ska följas upp för att säkerställa att avtalade åtgärder genomförs och att en likvärdig standard erhålls i hela staden. Stadsmiljön ska vara tillgänglig för alla, oavsett funktionsförmåga. Nämnden ska arbeta utifrån ett jämställdhetsperspektiv och särskilt beakta behov hos barn och äldre samt inkludera medborgardialoger i sitt arbete, särskilt när det gäller att utveckla offentliga platser där många vistas och i anslutning till förskolor och skolor. Trafiknämndens verksamhet ska vara ekonomiskt hållbar och skapa största möjliga nytta och mervärde för stockholmarna.

Nämnden ska ta tillvara möjligheterna med digitalisering och teknikutveckling för att åstadkomma en effektiv verksamhetsutveckling. I digitaliseringsprojekt ska stadens centrala plattformar användas. Nämnden ska förbättra samordningen med exploateringsnämnden för att öka nämndens möjligheter att planera och påverka de investeringar som är en konsekvens av exploateringsverksamheten. Under pandemin insåg många vilken roll Stockholms småföretagare spelar för jobben, men också för en levande stad. Därför ska de lättnader som infördes under pandemin blir permanenta. Det handlar exempelvis om nolltaxa för foodtrucks, torghandlare, uteserveringar, marknader, fritidsaktiviteter och boxparks. Avgifter för ansökan, tillsyn och anmälningar för serveringstillstånd sätts till noll. För att öka intäkterna från reklamvittriner på stadens mark ska andelen stadsinformation som visas sänkas från 50 till 25 procent.

Beslutsgång

Ordföranden Lars Strömgren (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag som stöds av ordföranden Lars Strömgren (MP), Ulf Walther m.fl. (S) och Tobias Johansson m.fl. (V).

Reservation

Vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.



Anders Lindman (SD) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Sara Svanström (L) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Markus Berensson m.fl. (C) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Ersättaryttrande

Destiny Zandi Lindgren (KD) lämnar ersättaryttrande enligt följande:

Stockholm har en enorm potential och ska fortsätta att utvecklas till landets mest företagsvänliga stad med en trygg, hel, ren och tillgänglig stadsmiljö. För att nå dit behöver trafiksystemet optimeras och kapaciteten utökas, säkerheten prioriteras och trafikens funktion värnas. Som Sveriges ekonomiska och politiska huvudstad har trafiknämnden ett stort ansvar att förvalta dess infrastruktur. En infrastruktur som påverkar såväl stockholmare som alla svenskar i det långa ledet.

Mycket av stadens infrastruktur kom till under 60- och 70-talets intensiva utbyggnad och den börjar bli åldrad och i vissa delar eftersatt. Mot bakgrund av detta beklagar vi att vänsterpartierna fortsätter att göra nya rekordsatsningar på gång och cykel medan befintlig infrastruktur tillåts bli politiskt och ekonomiskt eftersatt. I Kristdemokraternas förslag till budget avsätter vi därför 125 mnkr per år mer än vänstermajoriteten på att beta av den underhållsskuld som nu tillåts växa. Att prioritera och vårda det befintliga måste gå före politiska experiment som hastigt inrättande av näringslivsfientliga miljözoner.

Vi oroas även över att arbetet med trafik hinder mot attentat tycks stanna av i en tid då arbetet snarare behöver växlas upp. Under året har terrorhotnivån gått från tre till fyra på en femgradig skala. Arbetet med att säkerställa terrorhinder på platser som av polisen bedömts sårbara för attentat var en prioriterad fråga för Kristdemokraterna under vår tid i majoriteten och vi avsätter därför ytterligare 25 mnkr till detta ändamål i vår budgetreservation för 2024.

Kristdemokraterna efterfrågar mer fokus på trafiknämndens kärnverksamhet och utökad kapacitet i stadens trafiksystem. Signalen från politiken om att parkeringsplatser, körfält och övriga trafikfunktioner ska ge plats åt ökade vistelsevärden



och kulturinslag riskerar att ytterligare försämra framkomligheten i staden. Åtgärder för en grönare och mer attraktiv stadsmiljö behöver inte ske på trafikfunktionens bekostnad, men tycks användas för att medvetet tränga bort trafiken på viktiga trafikleder och parkeringsplatser i stadsdelar där det redan idag är omöjligt att hitta några lediga sådana.

Att skapa en attraktiv och levande gatumiljö är en ambition som även Kristdemokraterna delar men vi menar att det kan ske med större hänsyn till lokala förutsättningar utan att försumma lokalbor i behov av bil, samt utifrån hela samhällets behov av framkomlighet. I Kristdemokraternas Stockholm utgår vi inte från att stockholmarnas vardag bara utspelar sig mellan SL:s hållplatser. Vi har förståelse för att olika stockholmare, familjer, företag och organisationer har olika behov och förutsättningar i trafiken. Trafikpolitiken behöver planeras med större respekt för – inte mot – deras behov av att ta sig fram i staden.

§ 18

Program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning 2024-2029. Svar på remiss från kommunstyrelsen

Dnr T2023-02630

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 27 oktober 2023.

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



Vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M) och Sara Svanström (L) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

I vårt Stockholm har alla stockholmare oavsett funktionsförmåga samma möjlighet till delaktighet i samhället. Staden och välfärden ska byggas utifrån tillgänglighet och delaktighet och hinder för en tillgänglig stad ska avlägsnas. Vi vill se en stad där alla kan leva och röra sig fritt. Genom att investera i tillgänglighet och eliminera fysiska hinder främjas inte bara rörelsefrihet utan också ett mer inkluderande samhälle där alla kan delta fullt ut.

För personer med rörelsehinder är tillgänglighet en helt central fråga. En frihetlig syn på rörelsefrihet kräver att Stockholm utformas med hänsyn till mångfalden av funktionsnedsättningar. Det innebär att anpassa infrastrukturen, offentliga byggnader och transportmedel för att säkerställa att alla, oavsett rörelseförmåga, kan delta fullt ut i stadslivet.

Programmet för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning 2024-2029 tar upp flertalet bra aspekter. Ett allmänt problem med stadens program är dock att fokusområdena inte tydligt målsätts och det ofta är oklart hur programmen ska utvärderas och följas upp så programmet blir något som staden verkligen lever upp till. Det är viktigt att fokus inte ensidigt hamnar på fysiska och synliga funktionsvariationer, utan också att åtgärder för ökad tillgänglighet och delaktighet beaktar funktionsnedsättningar som inte syns.

Vi ser att de hårda nämnderna och bolagen måste ta större ansvar för programmets genomförande, innehållet i programmet får inte bara bli en angelägenhet för socialnämnden och stadsdelsnämnderna. Ett exempel är Trafiknämnden, som vi ser behöver integrera tillgänglighetsperspektivet i verksamheten vid all fysisk förändring i det offentliga rummet och alltid arbeta utifrån stadens Program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning.

§ 19
PM Automatiserad körning. Svar på remiss från
kommunstyrelsen
Dnr T2023-02842

**Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 24 oktober 2023.

Nämndens behandling av ärendet**Framlagda förslag till beslut**

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

§ 20**Motion om uteservering på stadshusets borggård
av Jonas Naddebo (C). Svar på remiss från
kommunstyrelsen**

Dnr T2023-02859

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 30 oktober 2023.

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



Vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M) och Markus Berensson m.fl. (C) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Centerpartiet och moderaterna välkomnar att Trafikkontoret har en positiv inställning till uteserveringar och hur de lyfter Stockholms gator och torg. Uteserveringar är en av förutsättningarna för en mer levande stad, och staden bör i sitt arbete underlätta för verksamheter att etablera uteserveringar på fler platser, året runt. Uteserveringar på gator och torg må innebära ett ianspråktagande av offentliga platser, men utöver att de enbart förblir tillgängliga för stadens invånare och besökare i regel medför de även en ökad trivsel och attraktionskraft till platsen.

Som förvaltare av stadshusets borggård kan fastighetskontoret i sin bedömning gällande lämplighet kring etableringen av en uteservering på platsen dra nytta av de lärdomar och den erfarenhet trafikkontoret sitter på i frågan. Vi hoppas och ser gärna att trafikkontoret ställer sig till förfogande i detta arbete.

§ 21

Tillgängligheten till Farsta Strand. Svar på skrivelse från Dennis Wedin m.fl. (M)

Dnr T2023-02651

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 30 oktober 2023.

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



Vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Moderaterna vill börja med att tacka trafikkontoret för svaret på vår skrivelse om trafiksituationen i Farsta. Dock oroas vi av svaret ur inte minst ett stadsutvecklingsperspektiv.

Som svaret säger pågår flera exploateringsprojekt i området som bidrar till att fler kommer flytta till området. De bristfälliga kommunikationerna till området riskerar dock leda till att stadsdelen blir mindre attraktiv och tillgänglig för barnfamiljer och äldre.

Moderaterna vänder sig emot att parkeringsplatser tas bort – inte minst i ytterstaden där bilen har en viktig roll för många stockholmare. Att möjligheterna till parkering minskar i området behöver också sättas i relation till just exploateringen och att Farsta växer.

§ 22

Placering av farthinder på Lövängsgatan mellan Slättervallsgatan och Hamlingsgatan. Svar på skrivelse från Anders Lindman (SD)

Dnr T2023-02211

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 25 september 2023.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Lars Strömgren (MP), Ulf Walther m.fl. (S), Tobias Johansson m.fl. (V), vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M), Sara Svanström (L) och Markus Berensson m.fl. (C) föreslår (se beslutet).
- 2) Anders Lindman (SD) föreslår att nämnden beslutar att tillstyrka skrivelsen samt att därutöver anföra följande:



Sverigedemokraterna anser att kostnaden för utplacering av exempelvis några blomlådor på denna gata är ringa. Särskilt på sommaren leker många barn på torget och vi anser att risken för olyckor motiverar någon form av farthinder och boende i området kommer till följd av åtgärderna uppleva gatan som både tryggare och säkrare vilket i sig är av stort värde.

Beslutsgång

Ordföranden Lars Strömgren (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag som stöds av ordföranden Lars Strömgren (MP), Ulf Walther m.fl. (S), Tobias Johansson m.fl. (V), vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M) Sara Svanström (L) och Markus Berensson m.fl. (C).

Reservation

Anders Lindman (SD) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

§ 23

Skeppsbrokajens sommarplats. Svar på skrivelse från Anders Lindman (SD)

Dnr T2023-02212

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 24 oktober 2023.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Lars Strömgren (MP), Ulf Walther m.fl. (S), Tobias Johansson m.fl. (V), vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M), Sara Svanström (L) och Markus Berensson m.fl. (C) föreslår (se beslutet).
- 2) Anders Lindman (SD) föreslår att nämnden beslutar att tillstyrka skrivelsen samt att därutöver anföra följande:

Sverigedemokraterna är oroade över att Skeppsbrokajens sommarplats innebär ett minskat antal parkeringsplatser i



den berörda stadsdelen. Under lång tid har en medvetet bilfientlig politik i Stockholm resulterat i färre parkeringsplatser. Väldigt många stockholmare är beroende av bilen i sin vardag och bristen på p-platser leder dels till att utsläppen ökar och dels till att dyrbar tid förspills när bilister tvingas leta runt efter en ledig parkering.

Gamla stan är en stadsdel som drabbas särskilt hårt eftersom stadsdelen redan lider en stor brist på parkeringsplatser. Konsekvenserna för både näringslivet och de boende i stadsdelen är omfattande.

Beslutsgång

Ordföranden Lars Strömgren (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag som stöds av ordföranden Lars Strömgren (MP), Ulf Walther m.fl. (S), Tobias Johansson m.fl. (V), vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M) Sara Svanström (L) och Markus Berensson m.fl. (C).

Reservation

Anders Lindman (SD) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

§ 24

Införande av auktorisationssystem. Betaltjänster för parkering

Dnr T2023-02606

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

1. Trafiknämnden ger trafikkontoret i uppdrag att färdigställa underlag för införande av auktorisationssystem kopplat till betaltjänster för parkering i enlighet med direktiven i tjänsteutlåtandet.
2. Trafiknämnden uppdrar åt trafikkontoret att fastställa avtalsunderlag samt att teckna avtal med leverantörer som uppfyller kvalifikationskraven.
3. Trafiknämnden uppdrar åt trafikkontoret att upprätta en avvecklingsplan för dagens betaltjänst, Betala P.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 19 september 2023.



Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

§ 25

Parkeringsövervakning i område öst och område väst. Upphandling

Dnr T2023-02937

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner upphandling av parkeringsövervakning i område öst och område väst till ett belopp om uppskattningsvis drygt 129 miljoner kronor, samt ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingen och teckna avtal inom ramen för detta beslut.
- Per år*
rättat 20 dec 2023

Lars Strömgren


Dennis Wedin


2. Trafiknämnden uppdrar åt kontoret att fatta beslut om att inte utnyttja automatisk option om förlängning av avtalsperioden upp till en sammanlagd tid om 1+1+1 år samt om att utnyttja option om utökning/minskning av omfattningen av uppdraget under avtalstiden.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 1 november 2023.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

§ 26

Klimatåtgärder Lysviksgatan, Farsta. Genomförandebeslut



Dnr T2023-00957

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt Klimatåtgärder Lysviksgatan, Farsta till en investeringsutgift om 25 mnkr.
2. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för detta genomförandebeslut.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 28 november 2023.

Nämndens behandling av ärendet**Framlagda förslag till beslut**

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

Ersättaryttrande

Destiny Zandi Lindgren (KD) lämnar ersättaryttrande enligt följande:

I området kring Lysviksgatan är beläggningen ca 100 % på parkeringarna i garage och kvartersmark, samt ca 80 % på allmän mark. Platsen uppfyller således idag stadens mål om 15 % lediga parkeringar men i och med föreslagen åtgärd, där 30 av 80 platser föreslås tas bort, motverkas medvetet stadens eget parkeringsmål. Befintliga besökare, boende och näringsidkare behöver därmed söka upp parkering på nya platser. Kontoret skriver att åtgärden kommer leda till svårigheter för boende och näringsliv och vi är mycket kritiska till att välbehövda klimatåtgärder kombineras med näringslivsfientliga inslag av detta slag.

Kristdemokraterna ser gärna att klimatåtgärder genomförs för att motverka riskerna vid skyfall och övertemperaturer, men vi ser hellre att de genomförs utan att orsaka märkbara negativa konsekvenser för såväl boende som näringsidkare. Staden ska utvecklas för stockholmarna - inte emot dem. I vårt Stockholm står inte grönska och ekosystemtjänster mot möjligheterna att hitta parkeringar



för att kunna handla, bo eller besöka nära och kära. Vi beklagar att majoriteten inte kan hålla två tankar i huvudet samtidigt.

§ 27

Åtgärder för säkra och trygga skolvägar i Skärholmen, Bandhagen och Örby 2024. Genomförandebeslut

Dnr T2023-02949

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt säkra och trygga skolvägar 2024 till en investeringsutgift om 20 mnkr och en investeringsinkomst om 4,7 mnkr.
2. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för detta genomförandebeslut.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 27 oktober 2023.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Lars Strömgren (MP), Ulf Walther m.fl. (S), Tobias Johansson m.fl. (V), vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M), Sara Svanström (L) och Markus Berensson m.fl. (C) föreslår (se beslutet).
- 2) Anders Lindman (SD) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - a. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt säkra och trygga skolvägar 2024 till en investeringsutgift om 20 mnkr och en investeringsinkomst om 4,7 mnkr.
 - b. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att inom ramen för projektet tillse att samtliga parkeringsplatser som försvinner ersätts med nya p-platser av samma typ i närområdet.



- c. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för föreliggande genomförandebeslut.
- d. Att därutöver anför följande:

Sverigedemokraterna är oroade över att det föreslagna projektet innebär ett minskat antal parkeringsplatser i de berörda stadsdelarna. Under lång tid har en medvetet bilfientlig politik i Stockholm resulterat i färre parkeringsplatser. Väldigt många stockholmare är beroende av bilen i sin vardag och bristen på p-platser leder dels till att utsläppen ökar och dels till att dyrbar tid förspillas när bilister tvingas leta runt efter en ledig parkering.

Sverigedemokraterna anser att parkeringsplatserna som försvinner när projektet genomförs måste ersättas fullt ut, eftersom den utveckling vi har sett i Stockholm de senaste åren med ett minskat antal parkeringsplatser är ohållbar.

Beslutsgång

Ordföranden Lars Strömgren (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag som stöds av ordföranden Lars Strömgren (MP), Ulf Walther m.fl. (S), Tobias Johansson m.fl. (V), vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M) Sara Svanström (L) och Markus Berensson m.fl. (C).

Reservation

Anders Lindman (SD) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Särskilt uttalande

Sara Svanström (L) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Att alla barn ska kunna röra sig säkert och tryggt i trafiken till och från sin skola är något vi alltid måste säkra. Därför är det väldigt glädjande att se dessa investeringar som gjorts så att även våra yngsta och minsta stockholmare ska kunna känna sig trygga – både när det är ljus eller mörkt utomhus.

Att fortsätta satsa på att säkra fler av barnens skolvägar är något vi måste prioritera och därför lägger vi ytterligare 10 mnkr specifikt i vår budget inom vårt program Skolfrid för just ändamålet.

**§ 28****Mäster Samuelsgatan och Jakobsbergsgatan, ökad tillgänglighet och trygghet på gågator.****Genomförandebeslut**

Dnr T2021-01183

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Lars Strömgren (MP), Ulf Walther m.fl. (S), Tobias Johansson m.fl. (V), vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M), Sara Svanström (L) och Markus Berensson m.fl. (C):

1. Trafiknämnden godkänner för sin del förslag till genomförande och föreslår att kommunfullmäktige godkänner förslaget till genomförande av projekt Mäster Samuelsgatan och Jakobsbergsgatan, ökad tillgänglighet och trygghet på gågator till en investeringsutgift om 83 mnkr och en investeringsinkomst om 38 mnkr.
2. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal om medfinansiering med fastighetsägare inom ramen för detta genomförandebeslut.
3. Trafiknämnden godkänner att trafikkontoret fortsätter planering för projektet upp till 3 mnkr till dess att kommunfullmäktige godkänt genomförandebeslutet.
4. Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 11 oktober 2023.

Trafikkontoret föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

1. Trafiknämnden godkänner för sin del förslag till genomförande och föreslår att kommunfullmäktige godkänner förslaget till genomförande av projekt Mäster Samuelsgatan och Jakobsbergsgatan, ökad tillgänglighet och trygghet på gågator till en investeringsutgift om 83 mnkr och en investeringsinkomst om 38 mnkr.
2. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal om medfinansiering med fastighetsägare inom ramen för detta genomförandebeslut.
3. Trafiknämnden godkänner att trafikkontoret fortsätter planering för projektet upp till 3 mnkr till dess att kommunfullmäktige godkänt genomförandebeslutet.



Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Lars Strömgren (MP), Ulf Walther m.fl. (S), Tobias Johansson m.fl. (V), vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M), Sara Svanström (L) och Markus Berensson m.fl. (C) föreslår (se beslutet).
- 2) Anders Lindman (SD) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - a. Trafiknämnden föreslår att kommunfullmäktige avslår förslaget till genomförande av projekt Mäster Samuelsgatan och Jakobsbergsgatan, ökad tillgänglighet och trygghet på gågator till en investeringsutgift om 83 mnkr och en investeringsinkomst om 38 mnkr.
 - b. Trafiknämnden avslår att trafikkontoret fortsätter planering för projektet upp till 3 mnkr.
 - c. Att därutöver anföra följande:

Sverigedemokraterna anser förvisso att åtgärderna i projektet är bra men vi ställer oss tveksamma till kostnaden i förhållande till nyttan. I vanlig ordning saknas en tillfredsställande kostnads-nyttoanalys och eftersom investeringsutgiften är såpass stor är det särskilt viktigt att ta hänsyn till alternativkostnaden i detta fall.

Eftersom Sverige och Stockholm är på väg mot ekonomiskt kärvare tider med en stor osäkerhet inför framtiden måste varje investering noggrant övervägas och Sverigedemokraterna anser därför att projektet bör pausas tills dess att den ekonomiska situationen har förbättrats. Vårt fokus är på stadens kärnverksamhet och behovet av gångåtgärder behöver vägas emot andra viktiga utgiftsområden som exempelvis skolan och äldreomsorgen.

Beslutsgång

Ordföranden Lars Strömgren (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt nämndens förslag som stöds av ordföranden Lars Strömgren (MP), Ulf Walther m.fl. (S), Tobias Johansson m.fl. (V), vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M) Sara Svanström (L) och Markus Berensson m.fl. (C).

Reservation



Anders Lindman (SD) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Särskilt uttalande

Vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Moderaterna ställer sig positiva till åtgärderna som föreslås och uppmuntrar till att i högre grad tillämpa liknande finansieringsmodell i andra projekt.

Stockholms byggs och utvecklas av betydligt fler än bara Stockholms stad varpå det är glädjande när fler aktörer tar ansvar för utvecklingen av stads kvarter tillsammans. Vi ser inte minst potentialen liknande modell kan ha för att bidra till ett trevligare, tryggare och grönnare stadsliv.

§ 29**Trygghetsåtgärder på David Helldéns torg i Farsta.
Genomförandebeslut**

Dnr T2023-01788

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt Trygghetsåtgärder på David Helldéns torg i Farsta till en investeringsutgift om 12 mnkr.
2. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för detta genomförandebeslut.
3. Trafiknämnden anmäler beslutet till Farsta stadsdelsnämnd.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 14 november 2023.

Nämndens behandling av ärendet**Framlagda förslag till beslut**

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång



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

§ 30

Införande av Miljözon klass 3 i området innanför Kungsgatan, Birger Jarlsgatan, Hamngatan och Sveavägen. Svar på uppdrag från kommunfullmäktige
Dnr T2023-01293

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner trafikkontorets förslag till genomförande av miljözon klass 3 i området innanför Kungsgatan, Birger Jarlsgatan, Hamngatan och Sveavägen från och med den 31 december 2024, i enlighet med vad som följer av trafikkontorets tjänsteutlåtande.
2. Trafiknämnden beslutar om inriktning för ett slopat nattförbud för tunga fordon inom miljözonen.
3. Trafiknämnden hemställer till kommunfullmäktige att godkänna beslutet.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 16 november 2023.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Lars Strömgren (MP), Ulf Walther m.fl. (S), Tobias Johansson m.fl. (V) och Sara Svanström (L) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - a. Att i första hand återremittera förslaget om införande av miljözon klass 3 i området innanför Kungsgatan, Birger Jarlsgatan, Hamngatan och Sveavägen.
 - b. Att i andra hand avslå förslaget om införande av miljözon klass 3 i området innanför Kungsgatan, Birger Jarlsgatan, Hamngatan och Sveavägen.
 - c. Att därutöver anföra.



Detta är ett beslutsunderlag som ger otillräckliga besked. Trafikkontoret behöver återkomma i viktiga delar om hur genomförandet ens ska gå till, innan ärendet går vidare till kommunfullmäktige.

Beslutsprocessen kring införandet av miljözon 3 har redan varit förvirrande. Ett mer rimligt förfarande hade varit att från början ge Trafikkontoret i uppdrag att undersöka vilka områden som är "särskilt miljö känsliga" och se om det finns skäl för att införa miljözon klass 3 där. Det är i dagsläget fortfarande oklart varför just denna plats i Stockholm har valts. Trafikkontoret uppger själva att "miljözon klass 3 blir troligen den första i sitt slag". Detta ställer ännu högre krav på relevanta besked. Samtidigt har kommunen beslutat om att utreda och fatta beslut om utvidgning av zonen innan den ens har trätt i kraft.

Utsläppen från trafiken måste minska och luftkvaliteten behöver bli bättre. Det råder det ingen tvekan om från vår sida varpå vi stolt står bakom Stockholms stads mål om utsläppsfri vägtrafik i innerstan till 2030. Men det snara införandet av ett totalförbud mot bensin, diesel och hybridbilar i centrala Stockholm är inte en lösning i den riktningen. Det är symbolpolitik som försvårar för näringslivet i centrala Stockholm och som flyttar fossila transporter från centrala Stockholm. Resultatet blir att utsläppen flyttar från där nästan ingen bor till omgivande bostadsområden på Östermalm och i Vasastan.

Omställningen till utsläppsfri trafik är igång, men att från ett år till en annan förvänta sig att leverans- och persontrafiken ska hinna ställa om är en orimlig tidplan. Effekten majoriteten önskar uppnå av miljözonen kräver infrastruktur och teknik som på ett års tid är omöjlig att dra fram eller investera i för företag och inte minst Stockholms stad.

Privatpersoner, företag och organisationer behöver ges tid för att planera för och anpassa sig till att kunna ställa om i stället för att behöva ställa in. De som idag exempelvis har en laddhybrid, ska klämmas dit med böter, och det är polisresurser som måste avsättas för detta. Det är inget annat än mycket tondövt kopplat till den tid vi lever i.

Bristen på laddinfrastruktur är fortfarande stor i Stockholm, inte minst i City. Antalet offentliga



laddpunkter i Stockholms stad är nästan 6500, eller 12 bilar per offentlig laddstolpe. Det betyder att Stockholms stad inte möter EU:s mål att det ska finnas en offentlig laddpunkt per 10 laddbara fordon.

Trots det stora behovet att laddinfrastruktur i City, inte minst på snabbladdare för exempelvis taxibilar, är det generellt mest ekonomiskt fördelaktigt för lastbilar att ladda elfordon i egen depå. Innan en miljözon klass 3 kan införas behöver Stockholms stad därför komma till bukt med de långa ledtiderna för att dra fram nya laddpunkter.

Men det är inte bara laddinfrastruktur det rådet brist på. I city görs dagligen tusentals leveranser varpå elektrifieringen av godstrafiken är avgörande för huruvida införandet av en miljözon klass 3 ska vara möjlig redan nästa vinter. Andelen elektrifierade lätta och tunga lastbilar ökar men från tidigare väldigt låga nivåer. Främsta anledningen till att utvecklingen går långsamt, utöver bristen på laddinfrastruktur, är de långa leveranstiderna och höga kostnaderna.

Exempelvis kostar en elektrisk tung lastbil två till tre gånger mer än en fossildriven. Eftersom de är tyngre förlorar de i tillåten lastvikt vilket innebär att fler lastbilar behövs fler fordon för lika stora leveranser som i dag. De långa leveranstiderna är även ett problem för taxinäringen.

Vidare befinner sig fortfarande elektrifieringen av busstrafiken för turist- och beställningstrafik i sin linda. Sightseeingverksamhet och bussresor för turistgrupper till och från hotell kommer således inte kunna förekomma.

Transportstyrelsen har tagit fram generella rekommendationer för vilka frågeställningar som en kommun behöver ta hänsyn till innan ett beslut om att införa en miljözon fattas. En punkt som Transportstyrelsen listar är: Hur kommer näringslivet att påverkas? I tjänsteutlåtandet från Trafikkontoret påpekas att "aktörer med godstransporter till området som inte klarar kraven behöver antingen skaffa fordon som möter kraven, överlåta uppdraget till någon annan eller sluta ta uppdrag i området". Det finns dock inga



uppskattningar av hur många som kommer att påverkas på detta vis, eller vilka kostnader det medför. Det finns ingen uppskattning av hur de företag som är verksamma inom området kan påverkas i form av ökade transportkostnader eller begränsad tillgänglighet för leveranser.

Arbetsstillfällena som riskeras om butiker, restauranger och hotell inte mäktar med den hastiga omställningen kommer inte minst drabba hotell- och restaurangbranschen – d.v.s. branscher som redan känner av lågkonjunkturen och där många har sitt allra första jobb.

Trafikkontorets utredning utgår man ifrån att om halterna av kvävedioxider överstiger WHO:s riktlinjer, så ska området definieras som ett ”särskilt miljökänsligt område”. Det anges även i analysen att ”dagens miljö kvalitetsnormer för NO₂ klaras i området”. Däremot klaras inte WHO:s riktvärden. Det innebär att området klarar de krav som ställs enligt svensk lagstiftning, men inte riktlinjer enligt WHO. Vid en bedömning av om det föreligger skäl för att införa en miljözon borde utgångspunkten för om området utgör ett ”särskilt miljökänsligt område” vara om luftkvaliteten uppfyller kraven enligt svensk lagstiftning, inte rekommendationer från WHO. Miljözoner är en ingripande lagstiftning, och kriterierna för när de får införas bör utgå ifrån i lagstiftning fastställda kriterier.

Därutöver påverkar utformningen av miljözon klass 3 fastigheten Parkaden. Stockholms stad har redan 2007 klassat fastigheten som en av de mest kulturhistoriskt värdefulla fastigheterna på Norrmalm och byggnaden är blåmärkt, vilket innebär att den uppfyller kriterierna för byggnadsminnen i kulturminneslagen. Fastighetsägare kan inte nyttja fastigheten till annat än parkeringshus samtidigt som antalet bilar som kan nyttja parkeringen kraftigt begränsas genom reglerna för den miljözon som föreslås. Samtidigt har Stockholm parkering ett parkeringshus i angränsande kvarter, i Gallerian, med över 440 parkeringsplatser som inte berörs av den föreslagna miljözonen. Effekten av detta måste analyseras ytterligare särskilt avseende konkurrensneutraliteten mellan stadens

egen parkeringsverksamhet och exempelvis Parkaden.

Trots att förutsättningarna för omställning inte finns ska ändå förbud införas redan nästa år. Även om tanken är god, inför majoriteten med andra ord miljözonen från fel håll. För att omställningen till utsläppsfri trafik ska ske behöver vi skapa förutsättningar innan vi inför förbud – annars kommer omställningen inte vara görbar eller legitim. Mer behöver göras för att Stockholm ska kunna nå 2030-målet om utsläppsfri trafik men införandet av en miljözon klass 3 i Stockholm City är inte ett steg mot detta. Ärendet behöver återremitteras eller i detta skede avslås för ett bättre beslutsunderlag.

- 3) Anders Lindman (SD) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
- a. Trafiknämnden uppmanar kommunfullmäktige att besluta om att ej införa miljözon 3 i området innanför Kungsgatan, Birger Jarlsgatan, Hamngatan och Sveavägen.
 - b. Att därutöver anföra följande:

Sverigedemokraterna är generellt emot införande av miljözon 3 i Stockholm eftersom det får betydande negativa konsekvenser för boende, näringsliv och trafikflöden. Vidare existerar det inte någon realistisk möjlighet att kontrollera regelefterlevnaden inom miljözonerna.

Införande av miljözon 3 i det aktuella området kommer p.g.a. Klaratunnelns mynning att innebära en kraftigt negativ trafikflödespåverkan.

Fordonsparken i Stockholm kommer inom sinom tid att elektrifieras och införande av miljözon 3 kommer inte nämnvärt påverka denna utveckling utan endast innebära problem och ökade kostnader för de som bor och verkar i Stockholm. Införandet av miljözon 3 är en missriktad åtgärd som varken bidrar till en förbättrad miljö inom zonen eller har någon betydelse för det globala klimatet.

- 4) Markus Berensson m.fl. (C) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
- a. Att delvis avslå förvaltningens förslag till beslut.



- b. Att införa miljözon klass 2 i hela innerstaden under 2024, miljözon klass 3 i hela innerstaden från 2030 samt i hela staden senast år 2035.

- c. Att därutöver anföra:

Centerpartiet ser införandet av skärpta miljözonsbestämmelser i Stockholms stad som en förutsättning för stadens mål att uppnå en klimatpositiv stad till 2030 och en fossilbränslefri stad senast 2035. Detta kräver att utsläppen från fossildrivna fordon minskar snabbt och att laddinfrastrukturen för eldrivna fordon byggs ut kraftigt. Centerpartiets uppfattning är att staden bör införa miljözon klass 2 i hela innerstaden under 2024, miljözon klass 3 i hela innerstaden från 2030 samt i hela staden senast år 2035.

I dagsläget råder två nivåer av miljözonsbestämmelser i staden; dels miljözon 1 som innefattar större delen av innerstaden och dels miljözon 2 som berör Hornsgatan. Förslaget om miljözon 3 på denna tämligen begränsade yta skapar ännu en enklav med särskilda bestämmelser från de tidigare två. Centerpartiet vill därmed betona vikten av att förändringar i miljözonsbestämmelser kommuniceras väl och i god tid till Stockholmare. Att som första steg istället införa miljözon 2 i hela innerstaden signalerar tydligt att omställningens tid är nu – samtidigt som man ger Stockholmare en realistisk möjlighet att planera inför skärpta regler inom snar framtid.

Beslutsgång i delen om återremiss

Ordföranden Lars Strömgren (MP) ställer förslaget att återremittera ärendet mot att avgöra ärendet vid dagens sammanträde och finner att nämnden beslutar att avgöra ärendet vid dagens sammanträde.

Beslutsgång

Ordföranden Lars Strömgren (MP) ställer därefter övriga förslag mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag som stöds av ordföranden Lars Strömgren (MP), Ulf Walther m.fl. (S), Tobias Johansson m.fl. (V) och Sara Svanström (L).

Reservation

Vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag om återremiss och sitt förslag om avslag.

Anders Lindman (SD) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Markus Berensson m.fl. (C) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Ersättaryttrande

Destiny Zandi Lindgren (KD) lämnar ersättaryttrande enligt följande:

1. Att avslå kontorets förslag till beslut.
2. Att därutöver anföra följande

Stockholm har en enorm potential och ska fortsätta att utvecklas till att bli landets mest företagsvänliga stad med en trygg, hel, ren och tillgänglig stadsmiljö. Tack vare den snabba teknikutvecklingen minskar redan kvävedioxidhalterna märkbart såväl nationellt som lokalt parallellt med att svenskarna i snabb takt stället om till fossilfria fordonstyper. Luftkvaliteten förbättras och fordonsflottans påverkan på klimatet avtar.

Det är högst anmärkningsvärt att man går vidare med miljözonen med tanke på det som framgår i stadens egen konsekvensanalys: mellan 84-97 % av dagens trafik i området klarar inte kraven som kommer ställas när zonen inrättas, trafiken kommer trängas upp ur Klaratunneln till närliggande gator vilka, enligt trafikkontoret, uttryckligen har begränsade möjligheter att hantera den trafik som annars kunde köra in i tunneln. Man skapar medvetet en ohållbar trafiksituation – allt på grund av framförhandlad symbolpolitik.

Som Sveriges ekonomiska och politiska huvudstad har trafiknämnden ett stort ansvar att förvalta dess infrastruktur. Att miljözonen inrättas för att förbättra luftkvaliteten klingar skenheligt med tanke vad som framgår i stadens konsekvensanalys. Enligt analysen finns inte bara en påtaglig risk att utsläppen kommer öka på de angränsande huvudgatorna när trafiken trängs upp ur tunneln; zonen i sig bedöms även leda till ökade utsläpp på totalen eftersom att de utpekade alternativa färdvägarna är mycket längre än resan genom Klaratunneln. Vidare behöver även effekterna på partikelhalterna beaktas då studier visar att de tyngre, elektrifierade fordonen bidrar till att riva upp mer




partiklar. Framförallt i de fall de även är dubbdäcksutrustade.

Sverige är ett litet exportberoende land i Europas nordligaste region. Som landets huvudstad behöver näringslivets behov beaktas tidigt och väl, inte nonchaleras eller experimenteras med. Enligt analysen kommer logistikföretag verksamma i området behöva byta fordon, överlåta uppdrag till andra aktörer eller sluta ta uppdrag inom miljözonen. Det är en helt absurd inställning till näringslivet och dess behov. Detta snedvriden dessutom konkurrensen när man får olika förutsättningar baserat på vilken sida av gatan man är verksam på; jämfört t.ex. Gallerian med NK, PK-huset och Mood. Zonen kommer enbart att leda till sämre företagsklimat i kombination med högre priser när gods och frakt fördyras på grund av politiskt orsakat kaos.

Avslutningsvis är vi genuint förvånade över att man så pass hastigt väljer att inrätta miljözonen när SL uppger att man inte kan garantera att busslinjerna som påverkas hinner ställa om till eldrift. Vänsterstyret borde svälja hedern och göra som Paris, London, Oslo och nederländska städer: avbryta planerna eller åtminstone senarelägga dem. Stockholm förtjänar ett ansvarstagande styre, inte denna experimentverkstad. Nej till miljözon 3 i city.

§ 31

Vitestvist med CityBike angående bristerna i lånecykelsystemet. Beslut om förlikning

Dnr T2023-03357

Beslut

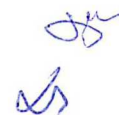
Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner förlikning mellan staden och Citybike Sweden AB, i enlighet med kontorets tjänsteutlåtande.
2. Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 4 december 2023.

Nämndens behandling av ärendet

**Framlagda förslag till beslut**

- 1) Ordföranden Lars Strömgren (MP), Ulf Walther m.fl. (S), Tobias Johansson m.fl. (V) Anders Lindman (SD) och Sara Svanström (L) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M) och Markus Berensson m.fl. (C) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

a. Att avslå förslag till förlikning.

b. Att därutöver anföra:

Efter att ha erhållit stockholmarna direkt farliga cyklar och aldrig någonsin kommit upp i antalet cyklar avtalet bundit dem till att göra, är Citybike Sweden AB skyldiga Stockholms stad nästan 33,5 miljoner i vite.

En förlikning som innebär att staden erhåller endast vitesbeloppet 20 miljoner är enligt vår mening långt ifrån tillräckligt. Dels för att det är orimligt att staden och skattebetalarna inte ska få in de viten de förtjänar från en aktör som levererade ett användarfarligt hyrcykelsystem. Dels för att det inte ska gå att komma undan med att leverera tjänster som allvarligt brister till Stockholms stad. Hanteringen och det låga vitesbeloppet som erbjudits i förlikning slår mot Stockholms stads redan låga trovärdighet som professionell upphandlare.

Då alla inblandade aktörer som hittills brustit i sin leverans till stockholmarna kommit billigt undan, frågar vi oss också vem som ska betala ut den utlovade kompensationen till de stockholmare som betalade för ett lånecykelsystem som inte längre fanns.

Haveriet kopplat till Citybike och Clear Channel måste få ett slut samtidigt som Stockholms skattebetalare måste få upprättelse.

Beslutsgång

Ordföranden Lars Strömgren (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag som stöds av ordföranden Lars Strömgren (MP), Ulf Walther m.fl. (S), Tobias Johansson m.fl. (V), Anders Lindman (SD) och Sara Svanström (L).

Reservation



Vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M) och Markus Berensson m.fl. (C) reserverar sig med hänvisning till sitt förslag.

§ 32

Handlingsplan för masshantering i Stockholms stad 2024-2027

Dnr T2023-01211

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Lars Strömgren (MP), Ulf Walther m.fl. (S) och Tobias Johansson m.fl. (V):

1. Trafiknämnden godkänner kontorets förslag till beslut.
2. Trafiknämnden godkänner handlingsplan för masshantering i Stockholms stad 2024-2027, enligt tjänsteutlåtandets bilaga 1.
3. Trafiknämnden beslutar att en samverkansgrupp bestående av representanter från berörda förvaltningar och bolag tillsätts för att samordna och följa upp arbetet med handlingsplanens åtgärder. Samverkansgruppen sammankallas och leds av exploateringskontoret.
4. Trafiknämnden beslutar att stadens samverkansgrupp för masshantering tar fram kvantifierbara mål med åtgärdsplan inom följande områden som underlag till nytt måldokument inför budgetår 2025:
 - Återvinningsgrad av massor
 - Uttag av täktmaterial, kan exempelvis vara ett relativt mål
 - Koldioxidutsläpp
 - Ekonomiska besparingar
5. Trafiknämnden beslutar att samverkansgruppen tar vara på pågående forskning- och utveckling inom masshantering, både inom staden och internationellt.
6. Trafiknämnden beslutar att samverkansgruppen följer nationell och EU-lagstiftning samt tillsynsmyndigheters utvecklingsarbete inom mass- och avfallshantering.
7. Trafiknämnden beslutar att relevanta nämnder och bolagsstyrelser stärker samverkan inom staden och regionen inom masshantering.



8. Trafiknämnden beslutar att därutöver anför följande:

Vi välkomnar denna handlingsplan som skapar bättre förutsättningar för en mer cirkulär och resurseffektiv masshantering i staden. På så sätt minskar transportbehoven och klimatutsläppen samtidigt som miljö och hälsa skyddas i samband med den fortsatta stadsutvecklingen.

Idag saknar dock staden kunskap och statistik över ett antal frågor på området, vilket försvårar framtagandet av konkreta åtgärdsplaner i relation till kvantitativa mål. Därför ser vi fram emot nästa steg i arbetet där stadens handlingsplan kan konkretiseras ytterligare. Syftet med framtagandet av de kvantitativa målen är att nå stadens högt ställda bostadsmål på ett ekologiskt och ekonomiskt hållbart vis, inte att minska takten i bostadsbyggandet.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets, miljöförvaltningens och Stockholms hamn AB:s gemensamma tjänsteutlåtande från den 13 november 2023. Kontoret föreslår att nämnden beslutar följande:

- 1 Trafiknämnden godkänner handlingsplan för masshantering i Stockholms stad 2024-2027, enligt tjänsteutlåtandets bilaga 1.
- 2 Trafiknämnden beslutar att en samverkansgrupp bestående av representanter från berörda förvaltningar och bolag tillsätts för att samordna och följa upp arbetet med handlingsplanens åtgärder. Samverkansgruppen sammankallas och leds av exploateringskontoret.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Lars Strömgren (MP), Ulf Walther m.fl. (S) och Tobias Johansson m.fl. (V) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M), Anders Lindman (SD), Sara Svanström (L) och Markus Berensson m.fl. (C) föreslår att nämnden beslutar enligt kontoret förslag till beslut.

Beslutsgång

Ordföranden Lars Strömgren (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Lars Strömgren (MP), Ulf Walther m.fl. (S) och Tobias Johansson m.fl. (V).

**Särskilt uttalande**

Vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M), Sara Svanström (L) och Markus Berensson m.fl. (C) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Moderaterna ställer sig positiva till förslaget på Handlingsplan för masshantering i Stockholms stad 2024-2027. Särskilt vad gäller samverkan mellan både offentliga och privata aktörer samt vad gäller samarbete för att hitta nya former kring masshanteringsytor. Det kommer förhoppningsvis innebära mer resurseffektiv och cirkulär masshantering.

För att samverkan ska fungera effektivt och ge resultat, vill vi särskilt poängtera behovet av likvärdig lagtolkning hos alla berörda parter – oavsett om det gäller Stockholms stad, Region Stockholm eller privata infrastrukturbolag.

Vid protokollet

Alva Matsdotter