

Protokoll 2/2026

Tid Torsdagen den 12 mars 2026 kl. 16.45-17.10

Plats Stora kollegiesalen, Stadshuset

Justering Måndagen den 23 mars 2026, §§ 1-12, 14-18, 23-31

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 12 mars 2026, §§ 13, 19-22

Lars Strömgren

Dennis Wedin

Närvarande

Beslutande ledamöter

Lars Strömgren (MP), ordföranden

Dennis Wedin (M), vice ordföranden

Johan Heinonen (S)

Berit Nyberg (S)

Jimmy Lindgren (S)

Irene Dolk Castellanos (S)

Maria Mustonen (V)

Joel Höglund (V)

Jonas Nilsson (M)

Sara Svanström (L)

Svante Linusson (C)

Hamid Ershad Sarabi (C)

Tjänstgörande ersättare

Robert Westerlund (SD) för Anders Lindman (SD)

Ersättare:

Björn Erdal (S)

Abdiaziz Serar (S)

Ulrika Palm (S)

Jörgen Gyllenblad (S)

Agneta Sundberg (V)

Martina Pereira Norrman (V)

Anna Cederschiöld (M)

Torbjörn Erbe (M)

Louise Grabo (C)
Destiny Zandi Lindgren (KD)

Tjänstemän

Biträdande förvaltningschefen Philip Hall, Marie Aktö, Sara Bergendorff, Niklas Domeij, Ulrika Falk, Peter Granström, Anna Green, Anton Hermansson, Lena Lien, nämndsekreteraren Fabian Lind, personalföreträdare Lars-Gunnar Brundin §§ 1-14 samt borgarrådssekreteraren Emil Frodlund.

§ 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 måndagen den 23 mars 2026.

§ 2

Frågor för beredning och information från kontoret

Skrivelser för beredning

Anmälan görs av inkomna skrivelser till trafiknämnden enligt följande:

1. Alternativa ytor för snöhantering i Stockholm från Robert Westerlund (SD), dnr T2026-00854
2. Föresättningar för taxineringen i Stockholm från Dennis Wedin m.fl. (M), dnr T2026-00858
3. Vad hände med bänken i Kärrtorps centrum? från Dennis Wedin m.fl. (M), dnr T2026-00857
4. Varför behöver trafikkontoret utreda samma sak igen? från Dennis Wedin m.fl. (M), dnr T2026-00863
5. Sjömansskolans fortsatta verksamhet i Stockholms stad från Sara Svanström (L), dnr T2026-00856

Beslut

Trafiknämnden överlämnar skrivelserna till trafikkontoret för beredning.

Information om

Biträdande förvaltningschef Philip Hall informerar om:

- Årets sommarplatser har presenterats. Från två år 2015 till 60 platser i år, vilket är nytt rekord.
- Efter nämndmötet ges en dragning om kontorets arbete med uteserveringar.

Peter Granström, avdelningschef infrastruktur, informerar om projektet Danviksbrons renovering.

Ulrika Falk, avdelningschef stadsmiljö, informerar om att upptagningen av grus har påbörjats.

Beslut

Trafiknämnden tackar för informationen.

§ 3

Anmälan av inkomna skrivelser till trafiknämnden

Beslut

Inkomna skrivelser m.m. till trafiknämnden enligt förteckning från den 3 mars 2026 anmäls.

§ 4

Anmälan av delegationsbeslut fattade inom trafikkontoret

Beslut

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna anmälan.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 3 mars 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.

§ 5

Anmälan av protokoll från rådet för funktionshinderfrågor

Beslut

Protokoll 1/2026 från den 2 februari 2026 för trafiknämndens och Stockholms Stads Parkering AB:s gemensamma råd för funktionshinderfrågor anmäls.

§ 6**Anmälan av ekonomisk uppföljning februari****Beslut**

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna anmälan.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 10 mars 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.

§ 7

Permanent ombyggnation av bilfri zon vid Björngårdsskolan. Slutredovisning

Dnr T2023-02305

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna slutredovisning av projekt Permanent ombyggnation av bilfri zon vid Björngårdsskolan.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 4 februari 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.

§ 8

Klimatanpassningsåtgärd inom CM4 skyfall, Regnparken Jarlaplan. Slutredovisning

Dnr T2023-03349

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna slutredovisning av projekt regnpark Jarlaplan.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 27 januari 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.

§ 9**Kollektivtrafikåtgärder på Rågsvedsvägen vid Huddingevägen. Genomförandebeslut**

Dnr T2025-01400

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna trafikkontorets förslag till genomförande av projekt Kollektivtrafikåtgärder på Rågsvedsvägen vid Huddingevägen till en investeringsutgift om 40 miljoner kronor.
2. Trafiknämnden beslutar att ge trafikkontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för genomförandebeslutet.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 30 december 2025.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

§ 10

Kollektivtrafikåtgärder på Rågsvedsvägen vid Mellanvägsbacken. Genomförandebeslut

Dnr T2025-01401

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna trafikkontorets förslag till genomförande av projekt Kollektivtrafikåtgärder på Rågsvedsvägen vid Mellanvägsbacken till en investeringsutgift om 23 miljoner kronor.
2. Trafiknämnden beslutar att ge trafikkontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för genomförandebeslutet.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 30 december 2025.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

§ 11**Husby stora torg, permanent aktivering.
Genomförandebeslut**

Dnr T2025-02937

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna trafikkontorets förslag till genomförande av projekt Husby stora torg, permanent aktivering till en investeringsutgift om 18 miljoner kronor.
2. Trafiknämnden beslutar att ge trafikkontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för genomförandebeslutet.
3. Trafiknämnden beslutar att anmäla beslutet till Järva stadsdelsnämnd.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 12 september 2025.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

§ 12

Upprustning, Tensta glaciser, del av Grönare Stockholm etapp 5. Genomförandebeslut

Dnr T2025-03709

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna trafikkontorets förslag till genomförande av projekt Tensta glaciser, del av Grönare Stockholm etapp 5, till en investeringsutgift om 22 miljoner kronor.
2. Trafiknämnden beslutar att ge trafikkontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för genomförandebeslutet.
3. Trafiknämnden beslutar att anmäla beslutet till Järva stadsdelsnämnd.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 31 oktober 2025.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

§ 13**Strandvägens kaj, omvandling av parkering till vistelseyta. Genomförandebeslut**

Dnr T2025-04250

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna trafikkontorets förslag till genomförande av projekt Strandvägens kaj, omvandling av parkeringsyta till vistelseyta, till en investeringsutgift om 9 miljoner kronor.
2. Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Reservation

Samtliga ledamöter för Moderaterna reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Robert Westerlund (SD) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

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

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 6 februari 2026.

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

- 1) Ordföranden Lars Strömberg (MP), Johan Heinonen m.fl. (S), Maria Mustonen m.fl. (V) och Svante Linusson m.fl. (C) föreslår (se beslutet).
- 2) Dennis Wedin m.fl. (M) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - a. Att delvis godkänna förslaget till beslut.
 - b. Att trafikkontoret får i uppdrag att utreda hur de borttagna parkeringsplatserna kan ersättas på annat håll i närområdet
 - c. Att därutöver anföra följande:

Moderaterna har länge efterlyst att staden gör mer för att rusta upp Strandvägen då detta är ett av Stockholms allra mest besökta och omtyckta promenadstråk. Mer behöver för att fler ska känna sig välkomna på platsen, kunna njuta av

kajpromenaden och tillbringa mer tid vid en av Stockholms allra vackraste platser. Att parkeringsplatserna omvandlas till vistelseyta är i vår mening en naturlig utveckling som möjliggör ett helhetsgrepp för att rusta upp Strandvägen.

Under flera år har det skett en överetablering av tillfälliga restauranger och uteserveringar som har skapat ett kaotiskt och oenhetligt intryck. Tillåter vi fler men mindre byggnader permanent så kommer det att bidra till att det inte ser lika tomt ut som i dag.

Men förslaget innebär också att omkring 100 parkeringsplatser på kajen tas bort. Dessa platser används i dag av boende, besökare, näringsidkare och servicefordon. Att ta bort samtliga platser utan att ersätta dem i omkringliggande område riskerar att försämra tillgängligheten till området och göra det svårare att nå Strandvägen för dem som är beroende av bil.

Trafikkontoret bedömer att efterfrågan på parkering delvis kan tas upp av gator i närområdet då beläggningen sjunkit från 95 till 87 procent. Vi vill påtala att det fortfarande är över stadens mål för tillgängliga parkeringsplatser och att bedömningen allt som allt är tämligen osäker. Allt som allt riskerar detta leda till brist på parkeringsplatser, mer sökandetrafik och därmed mer buller, sämre framkomlighet och större risk för trafikstockningar.

Moderaterna anser också att frågan om Strandvägens framtida utformning bör hanteras i ett större sammanhang. Strandvägen är ett av stadens mest centrala och välbesökta stråk. Att genomföra en så pass omfattande förändring av kajens användning utan ett samlat helhetsgrepp över hela Strandvägen riskerar bli en bortkastad chans att göra någonting riktigt bra av ett av Stockholms mest välbesökta skyltfönster.

Mot denna bakgrund anser vi att staden bör återkomma med ett mer heltäckande förslag där Strandvägens olika funktioner vägs samman och där konsekvenserna för parkering, trafik och tillgänglighet analyseras mer ingående.

Moderaterna vill avslutningsvis understryka att Strandvägen och omgivande kvarter likt resten av Stockholm ska vara en trygg plats, året om. Därför råder ett fortsatt stort behov av att staden i samarbete med polisen fortsätter bevaka den drogförsäljning som skett på Strandvägen. I de fall då de borttagna parkeringsplatserna leder till att drogförsäljningen

flyttar till närliggande gator behöver denna bekämpas på nya platser.

- 3) Robert Westerlund (SD) föreslår att nämnden beslutar att avslå kontorets förslag till beslut, samt att därutöver anföra följande:

Borttagandet av parkeringsplatser på Strandvägen är en del av en bilfientlig trafikpolitik som under lång tid försvårat för stadens invånare och särskilt för dem som är beroende av bilen i sin vardag. Sverigedemokraterna anser att p-platserna på Strandvägen behövs för att möjliggöra en tillfredsställande grad av tillgänglighet för både boende och besökare.

- 4) Sara Svanström (L) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

a. Att delvis bifalla förslaget till beslut

b. Att konstnärliga och kulturella inslag integreras i den fortsatta planeringen för att stärka kajens identitet och skapa meningsfulla upplevelser.

c. Att därutöver anföra följande:

Förslaget att omvandla parkeringsytan på Strandvägens kaj till vistelseyta välkomnas. Strandvägens kaj är en av stadens mest värdefulla offentliga miljöer, där paradgatan, lindallén och den stensatta kajen tillsammans skapar en unik stadsupplevelse. Omvandlingen skapar möjligheter för fler människor att stanna upp, vistas och njuta av kajen, samtidigt som sambandet mellan stadens grönstråk och vattnet stärks. Projektet bidrar till att kajen blir en mer tillgänglig, trygg och trivsamt plats som kan användas året om, både för rekreation och socialt umgänge.

Vi vill särskilt lyfta att tjänsteutlåtandet saknar konkreta planer för konstnärliga och kulturella inslag. Konst och kultur kan ge kajen identitet, skapa variation och visuella överraskningar, samt bidra till meningsfulla upplevelser för både stockholmare och besökare. Genom att integrera konst och kultur tillsammans med vistelseytorna kan Strandvägens kaj utvecklas till en plats som är grön, levande och kulturellt inspirerande, där människor kan både stanna upp, reflektera och uppleva stadens kreativa uttryck.

Projektet stärker stadslivet längs Strandvägen och bidrar till att kajen får en tydligare profil som ett offentligt rum av

nationell betydelse, där både vardagsvistelse och kulturella upplevelser kan kombineras på ett naturligt sätt.

Beslutsgång

Ordföranden Lars Strömgren (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag som stöds av ordföranden Lars Strömgren (MP), Johan Heinonen m.fl. (S), Maria Mustonen m.fl. (V) och Svante Linusson m.fl. (C).

Särskilt uttalande

Svante Linusson m.fl. (C) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Vi välkomnar beslutet om omvandling av parkeringsytorna på Strandvägen, ett projekt som i mångt och mycket permanentar de uppskattade bilfria sommarvistelseytorna. Strandvägen utgör ett av stockholmarnas mest välbesökta vistelserum och utgör ett ansikte utåt för stadens attraktivitet som helhet. Centerpartiet ser därför behov och efterfrågan för betydligt mer långtgående initiativ för att stärka Strandvägen än de 9 miljoner som nu avsätts för detta projekt.

Ersättaryttrande

Destiny Zandi Lindgren (KD) lämnar ersättaryttrande enligt följande:

Att aktivera stadens kajer och bättre ta tillvara närheten till vattnet är mycket positivt och bidrar till ett mer levande stadsliv. Stockholm beskrivs ofta som "Europas Venedig" och stadens unika närhet till vatten är en kvalitet som bör tas tillvara.

Samtidigt finns det flera kajmiljöer i innerstaden som i dag är i större behov av utveckling och aktivering än just Strandvägen som redan är en mycket välbesökt och uppskattad miljö.

Det är också beklagligt att styret fortsätter att eliminera parkeringsplatser i områden där efterfrågan är stor. Det är viktigt att även boende, verksamheter och andra som är beroende av tillgänglig parkering i området beaktas i stadens planering.

§ 14

Investeringsprogram för åtgärder i lokala åtgärdsprogram för vattenförekomster, 2026-2030

Dnr T2025-02518

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna förslag till inriktning enligt tjänsteutlåtandet.
2. Trafiknämnden beslutar att ge trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering enligt tjänsteutlåtandet. Den sammanlagda investeringsutgiften för åren 2026–2030 uppgår till 74 mnkr. Investeringar för 74 mnkr utförs inom dagvattenavtalet där Stockholm Vatten och Avfall AB utför arbeten som uppgår till 53 mnkr och trafikkontoret utför arbeten som uppgår till 21 mnkr.
3. Trafiknämnden beslutar att anmäla beslutet till Stockholm Vatten och Avfall AB.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 2 februari 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

Sara Svanström (L) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Liberalerna ser positivt på att ett samlat investeringsprogram nu tas fram för åtgärder inom de lokala åtgärdsprogrammen för vattenförekomster. Att minska dagvattnets påverkan på stadens sjöar och vattendrag är en viktig del i arbetet för att nå god ekologisk och kemisk status enligt gällande miljökvalitetsnormer. Det är också centralt för att Stockholm ska vara en grön, attraktiv och långsiktigt hållbar stad.

Samtidigt vill vi understryka vikten av att dessa åtgärder i ännu högre grad integreras med stadens klimatanpassningsarbete. Det framhålls att investeringsprogrammet bidrar till målen om en stadsmiljö mer anpassad till ett förändrat klimat och att dagvattenlösningar i första hand ska utgöras av lokala, gröna och naturbaserade åtgärder. Detta är positivt. Vi menar dock att kopplingen mellan vattenåtgärder, klimatanpassning och stärkandet av den urbana grönstrukturen behöver vara en bärande princip i genomförandet, inte minst i den täta innerstaden.

Förvaltningen konstaterar att det i innerstadsprojekt med begränsad platstillgång kan behöva göras avvägningar mellan att anlägga en reningsbädd för dagvatten och att bygga en växtbädd för träd. Liberalerna vill betona att detta inte bör betraktas som ett motsatsförhållande. Träd och växtbäddar är i sig en viktig del av klimatanpassningen genom att de bidrar till temperaturutjämning, skugga, ökad biologisk mångfald och förbättrad dagvattenhantering. Därför bör staden så långt det är möjligt eftersträva multifunktionella lösningar där dagvattenrening, skyfallshantering och stärkt grönstruktur kombineras.

Mot bakgrund av de betydande investeringsmedel som nu avsätts är det angeläget att samordning sker med andra projekt på allmän platsmark, såsom ombyggnationer, trädplanteringar och åtgärder kopplade till skyfallsplaneringen. På så sätt kan staden säkerställa största möjliga miljö- och klimatnytta per investerad krona, samtidigt som påverkan på framkomlighet och stadsliv minimeras.

Liberalerna vill därför betona att genomförandet av investeringsprogrammet konsekvent ska utgå från principen om att kombinera vattenkvalitetsåtgärder med klimatanpassning och stärkande av grön infrastruktur, särskilt i den täta stadsmiljön där varje kvadratmeter behöver fylla flera funktioner.

§ 15

Ramavtal Markarbete offentlig belysning Innerstan. Upphandlingsbeslut

Dnr T2025-04029

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna upphandling av ramavtal markarbete offentlig belysning innerstan till ett uppskattat belopp om 80 miljoner kronor samt ger trafikkontoret i uppdrag att genomföra upphandlingen och teckna avtal inom ramen för beslutet.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 4 februari 2026.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

§ 16

Ramavtal byggnation av bad- och bastukonstruktioner samt temporära installationer. Upphandlingsbeslut

Dnr T2026-00270

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna upphandling av ramavtal byggnation av bad- och bastukonstruktioner samt temporära installationer till ett belopp om 100 miljoner kronor samt ger trafikkontoret i uppdrag att genomföra upphandlingen och teckna avtal inom ramen för beslutet.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 27 januari 2026.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

Särskilt uttalande

Sara Svanström (L) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Liberalerna välkomnar att trafikkontoret nu går vidare med upphandling av ramavtal för byggnation av bad- och bastukonstruktioner samt temporära installationer. I vår egen budget har vi lyft fram behovet av fler bad- och bastumöjligheter i Stockholm, inte minst eftersom efterfrågan från stockholmarna är stor och intresset för vattennära rekreation ökar. Att utveckla stadens offentliga rum, stärka vattennära miljöer och skapa fler möjligheter till rekreation året om bidrar till en mer levande, trygg och attraktiv stad.

Samtidigt vill vi understryka vikten av att nya fritidssatsningar inte sker på bekostnad av redan etablerade och samhällsviktiga verksamheter. I den pågående diskussionen om kajplatser vid Söder Mälarstrand har det framkommit att Sjömansskolan Stockholm och dess utbildningsfartyg M/S Polfors riskerar att påverkas av

uppsägningen av sin kajplats kopplade till nya satsningar, däribland bastuverksamhet.

Sjömansskolan har under lång tid bedrivit en kvalificerad yrkesutbildning med riksintag och står för en betydande del av kompetensförsörjningen till svensk sjöfart. Utbildningen är av stor betydelse inte bara för Stockholms arbetsmarknad utan även för Sveriges beredskap och långsiktiga kompetensförsörjning inom handelsflottan. För denna typ av verksamhet är tillgången till kajplats och ett fungerande utbildningsfartyg helt avgörande.

Liberalerna menar att Stockholm ska kunna utveckla fler bad- och bastumöjligheter utan att tränga undan utbildningsverksamheter som är strategiskt viktiga. Det är i de allra flesta fall betydligt enklare att finna alternativa placeringar för rekreativa installationer än att flytta en fungerande skol- och fartygsverksamhet med omfattande infrastruktur och långsiktiga behov.

Vi vill därför betona att genomförandet av detta ramavtal och kommande etableringar måste ske med helhetsperspektiv och tydlig prioritering av samhällsbärande funktioner. Fritid och utbildning är båda viktiga för en levande stad, men de får inte ställas mot varandra. Stockholm måste klara av att kombinera attraktiva vattenrum med långsiktigt ansvar för kompetensförsörjning och yrkesutbildning.

§ 17

Handlingsplan för barnets rättigheter och inflytande i Stockholms stad 2030. Svar på remiss från kommunstyrelsen

Dnr T2025-04267

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden beslutar att överlämna trafikkontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 19 januari 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

Sara Svanström (L) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Liberalerna välkomnar arbetet med en samlad handlingsplan för barnets rättigheter i Stockholms stad. Att barnkonventionen är svensk lag innebär att barns rättigheter inte är en ambition bland andra, utan en skyldighet som ska genomsyra stadens verksamheter. Det är därför positivt att staden tydliggör hur arbetet ska utvecklas fram till 2030.

För trafiknämndens verksamhet är barnets rättigheter nära kopplade till hur stadens offentliga miljöer utformas och fungerar i praktiken. Barns möjlighet att röra sig tryggt och självständigt i staden är en viktig del av både deras utveckling och deras rätt till delaktighet i samhället. Stadens gator, torg och gång- och cykelvägar är inte bara transportytor utan också viktiga delar av barns vardagsmiljö.

Det gör trafiksäkerheten till en central barnrättsfråga. Barn ska kunna ta sig till skolan, fritidsaktiviteter och vänner på ett tryggt sätt. Arbetet med säkra skolvägar, hastighetssäkring, trygga övergångsställen och tydliga gång- och cykelstråk är

därför avgörande för att målet om attraktiva och inkluderande offentliga miljöer för barn ska få verkligt genomslag. När trafiksäkerheten brister begränsas barns rörelsefrihet och självständighet, vilket i praktiken innebär att barns möjligheter i staden minskar. För Liberalerna är detta också en jämlikhetsfråga. Barns möjligheter att röra sig självständigt i staden ser olika ut beroende på bostadsområde, trafikmiljö och tillgång till trygga offentliga rum. Stadens arbete bör därför särskilt uppmärksamma de miljöer där barn idag har begränsade möjligheter att röra sig fritt och tryggt.

Vi ser också positivt på att handlingsplanen lyfter vikten av barns delaktighet och inflytande i frågor som rör deras närmiljö. Barn och unga har ofta värdefulla perspektiv på hur stadsmiljöer fungerar i vardagen. När deras erfarenheter tas tillvara i planering och utveckling av gator, torg och andra offentliga miljöer kan det bidra till bättre och mer inkluderande lösningar. Samtidigt är det viktigt att arbetet inte stannar vid övergripande ambitioner. För att handlingsplanen ska få verklig betydelse behöver barnrättsperspektivet integreras mer systematiskt i planering, prioriteringar och beslutsfattande. Verktyg som barnkonsekvensanalyser kan vara ett viktigt stöd i detta arbete, men de behöver användas konsekvent och kopplas till konkreta beslut om stadens trafikmiljöer.

Politikens uppgift är ytterst att bidra till verklig förbättring. Att beskriva barns situation och rättigheter är nödvändigt, men det är först när arbetet omsätts i konkreta förändringar i stadens trafikmiljöer som barns rättigheter stärks i praktiken. Handlingsplanen bör därför fungera som ett verktyg för att utveckla stadens arbete så att barns trygghet, rörelsefrihet och inflytande i stadsmiljön faktiskt ökar.

§ 18**Ny digital karta till Allmänna lokala ordningsföreskrifter för Stockholms kommun samt ändring i 22 § avseende förörening från hund. Svar på remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2025-04273

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden beslutar att överlämna trafikkontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Trafiknämnden godkänner för sin del övergång till digital karta för de allmänna lokala ordningsföreskrifterna för Stockholms kommun.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 16 januari 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.

§ 19**Naturvårdsverkets delredovisning om genomförandet av EU:s förordning om förpackningar och förpackningsavfall. Svar på remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2025-04265

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden beslutar att överlämna trafikkontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 19 januari 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.

§ 20**Program för stadsnära odling. Svar på uppdrag från kommunfullmäktige**

Dnr T2023-00863

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden beslutar att för egen del godkänna trafikkontorets förslag till Program för stadsnära odling.
2. Trafiknämnden föreslår att kommunfullmäktige godkänner förslaget till Program för stadsnära odling.
3. Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 13 januari 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.

§ 21**Motion om Strandvägen av Dennis Wedin (M) och Petra Gardos Ek (M). Svar på remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2025-04226

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden beslutar att överlämna trafikkontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Reservation

Samtliga ledamöter för Moderaterna reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 26 januari 2026.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Lars Strömgren (MP), Johan Heinonen m.fl. (S), Maria Mustonen m.fl. (V), Robert Westerlund (SD), Sara Svanström (L) och Svante Linusson m.fl. (C) föreslår (se beslutet).
- 2) Dennis Wedin m.fl. (M) föreslår att nämnden beslutar att tillstyrka motionen, samt att därutöver anföra följande:

Trafikkontorets svar bekräftar den problembild vi beskriver i vår motion. Alltför många och höga hastighetsöverträdelser på Strandvägen, främst kvälls- och nattetid. Men svaret vittnar tyvärr om att trafikkontorets ambitionsnivå är för låg.

Att hänvisa till en acceptabel medelhastighet över dygnet är att vilseleda debatten. Problemet är inte den genomsnittliga bilisten dagtid, utan den illegala streetracing som äger rum nattetid med extremt höga hastigheter. Kontorets nuvarande plan att enbart återinföra temporära farthinder i ena körriktningen under sommarhalvåret kommer troligtvis vara en otillräcklig och kortsiktig lösning på ett återkommande och allvarligt problem.

De vibrationsproblem som tidigare uppmätts vid användning av traditionella farthinder får inte bli en ursäkt för att inte agera alls i den västra körriktningen. Teknisk utveckling har gett oss en bredare verktygslåda. Därför måste kontoret få ett tydligt uppdrag att aktivt utreda och pröva moderna alternativ som kan dämpa hastigheten utan att orsaka oacceptabla störningar för de boende. Aktiva farthinder, snitthastighetskameror och bullerkameror är exempel på beprövade metoder i andra städer och länder som kan och bör användas även i Stockholm.

Vidare är fysiska hinder bara en del av lösningen. En förstärkt och synlig närvaro av såväl polis som kommunala ordningsvakter är avgörande för att motverka den allmänna oordning och kriminalitet som följer i spåren av streetracing. Att enbart förlita sig på enstaka polisinsatser har bevisligen inte varit tillräckligt.

Slutligen, om nuvarande och föreslagna åtgärder inte räcker för att stävja det livsfarliga beteendet, måste staden vara beredd att ta till kraftfullare verktyg. En utredning om nattlig avstängning är inte en önskvärd lösning, men en nödvändig sista utväg som måste finnas i beredskap för att garantera stockholmarnas trygghet. Det är en fråga om politisk vilja att prioritera säkerheten på våra gator.

Beslutsgång

Ordföranden Lars Strömgren (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag som stöds av ordföranden Lars Strömgren (MP), Johan Heinonen m.fl. (S), Maria Mustonen m.fl. (V), Robert Westerlund (SD), Sara Svanström (L) och Svante Linusson m.fl. (C).

§ 22**Motion om att initiera en
Brommaplansförhandling för en långsiktig
lösning av trafiksituationen, av Johan
Paccamonti (M) och Dennis Wedin (M). Svar på
remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2025-04237

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden beslutar att överlämna trafikkontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Reservation

Samtliga ledamöter för Moderaterna reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 16 januari 2026.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Lars Strömberg (MP), Johan Heinonen m.fl. (S), Maria Mustonen m.fl. (V), Robert Westerlund (SD), Sara Svanström (L) och Svante Linusson m.fl. (C) föreslår (se beslutet).
- 2) Dennis Wedin m.fl. (M) föreslår att nämnden beslutar att tillstyrka motionen, samt att därutöver anföra följande:

Brommaplan är i dag en av de viktigaste trafikknutpunkterna i västra Stockholm. Här möts regional och lokal biltrafik, busstrafik, tunnelbana, gång- och cykeltrafik i ett mycket begränsat utrymme. Platsen utgör samtidigt en central port till både Västerort och Ekerö. Återkommande köbildning under rusningstid är välkänd och påverkar framkomligheten för såväl kollektivtrafikresenärer som bilister och blåljusfordon.

Trafikkontoret redogör i sitt tjänsteutlåtande för att ett antal trimningsåtgärder genomförts och att dessa ska utvärderas. Moderaterna välkomnar att mindre förbättringar genomförts. Samtidigt konstaterar vi att liknande åtgärder har prövats

under många år utan att den grundläggande strukturella problematiken vid Brommaplan har lösts.

Att Brommaplan ingår i ett större trafiksystem är i själva verket ett argument för – inte emot – ett mer samlat grepp. Platsen är en del av ett regionalt trafiknät där flera aktörer bär ansvar: Stockholms stad, Region Stockholm, Trafikverket och i viss mån angränsande kommuner såsom Ekerö. Just därför behövs en struktur där dessa aktörer tillsammans kan analysera helheten och prioritera långsiktiga investeringar.

Trafikkontoret lyfter också fram att större ombyggnationer kan innebära höga kostnader och påverkan under byggtid. Det är rimliga aspekter att väga in, men de utgör inte skäl att avstå från att ta fram långsiktiga lösningar. Tvärtom visar erfarenheter från andra större infrastruktursatsningar i regionen att komplexa projekt ofta kräver breda förhandlingar och gemensam planering över flera mandatperioder.

En Brommaplansförhandling handlar inte om att på förhand låsa fast en specifik lösning eller om att ensidigt prioritera biltrafik. Syftet är i stället att samla berörda aktörer kring en gemensam analys av hur platsen kan utvecklas så att framkomlighet, trafiksäkerhet och tillgänglighet förbättras för hela transportsystemet – inklusive kollektivtrafik, gång och cykel.

Det är också viktigt att redan nu planera för hur trafiksystemet i västra Stockholm ska fungera efter att Förbifart Stockholm öppnar. Den förändrade trafikstrukturen kan påverka resmönster och belastning på flera knutpunkter i regionen, där Brommaplan är en av de mest centrala.

Moderaterna menar därför att tiden är mogen för ett mer långsiktigt och samordnat arbete kring Brommaplan. En Brommaplansförhandling skulle skapa bättre förutsättningar att samla berörda aktörer, analysera alternativa lösningar och identifiera finansiering och genomförande över tid.

Mot denna bakgrund bör Stockholms stad ta initiativ till en Brommaplansförhandling i enlighet med motionens intentioner.

Beslutsgång

Ordföranden Lars Strömberg (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag som stöds

av ordföranden Lars Strömgren (MP), Johan Heinonen m.fl. (S),
Maria Mustonen m.fl. (V), Robert Westerlund (SD), Sara
Svanström (L) och Svante Linusson m.fl. (C).

§ 23**Motion om att göra Norvikshamnen till motor för klimatsmart logistik, av Jan Jönsson (L). Svar på remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2026-00046

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden beslutar att överlämna trafikkontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation

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

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 16 januari 2026.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Lars Strömberg (MP), Johan Heinonen m.fl. (S), Maria Mustonen m.fl. (V), vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M), Robert Westerlund (SD) och Svante Linusson m.fl. (C) föreslår (se beslutet).
- 2) Sara Svanström (L) föreslår att nämnden beslutar att bifalla motionen, samt att därutöver anföra följande:

Liberalerna välkomnar att förvaltningen delar grundsynen att mer gods bör flyttas från väg till sjö och järnväg. Det är positivt att staden ser potentialen i att använda vattenvägarna mer effektivt. Samtidigt visar svaret att tempot och ambitionsnivån riskerar att bli alltför låg i förhållande till den klimatutmaning och kapacitetsbrist som redan i dag präglar transportsystemet i östra Mellansverige.

Norvikshamnen är en av de största infrastruktursatsningarna i Stockholmsregionen i modern tid. Hamnen är byggd för att ta emot oceangående fartyg och har direkt järnvägsanslutning. Trots detta transporteras en betydande andel av varorna som är avsedda för Mälardalen långa sträckor på lastbil från västkusten. Det innebär onödiga utsläpp, ökad trängsel och större sårbarhet i transportsystemet. När en så strategisk anläggning inte

används fullt ut uppstår ett glapp mellan investering och faktisk klimatnytta.

Att hänvisa till pågående planer och dialoger är inte tillräckligt. För att åstadkomma en verklig förändring krävs tydliga ekonomiska styrsignaler. Så länge kostnadsstrukturen gynnar vägtransporter kommer marknaden att fortsätta välja lastbil, även när bättre alternativ finns. Därför behövs konkreta incitament som gör det lönsamt att välja sjöfart. En riktad bonus för överflyttning av gods och en aktiv linje för att påverka avgiftsnivåer är inte symbolpolitik utan nödvändiga verktyg för att bryta dagens mönster.

Det handlar också om konkurrenskraft och regional utveckling. Om Norvik ska bli den logistiknod som var avsikten när den byggdes måste den fyllas med trafik. En starkare ställning för hamnen stärker Stockholmsregionens roll i internationell handel, minskar beroendet av långa inrikes vägtransporter och bidrar till en mer robust försörjningskedja i en tid då beredskapsfrågor blivit allt viktigare.

Tunga lastbilstransporter står för en betydande del av utsläppen från transportsektorn. Att flytta stora godsvolymer från väg till sjö ger omedelbar effekt per transporterat ton. Det är en åtgärd som kompletterar elektrifieringen av fordonsflottan och som kan ge resultat innan hela vägtrafiken hunnit ställas om. För en stad som har högt ställda klimatmål räcker det inte att effektivisera befintliga flöden, vi måste också förändra hur flödena ser ut.

Liberalerna menar därför att staden måste ta en mer drivande roll. Det räcker inte med att underlätta där det är möjligt inom befintliga ramar. Kommunen är delägare i hamnverksamheten och har därmed reella möjligheter att påverka inriktning och prioriteringar. Genom att använda de verktyg som står till buds kan Stockholm visa att Norvik inte bara är en modern hamn i teknisk mening, utan en motor i omställningen till ett mer hållbart transportsystem.

Om ambitionen är att minska utsläppen, avlasta vägnätet och stärka regionens logistikstruktur krävs beslut som faktiskt flyttar gods från väg till vatten. Det är först när ekonomiska incitament, politisk vilja och infrastruktur samverkar som Norviks fulla potential kan realiseras.

Liberalerna anser därför att motionens förslag är både rimliga och nödvändiga för att intentionerna om klimatsmart logistik ska bli verklighet.

Beslutsgång

Ordföranden Lars Strömgren (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag som stöds av ordföranden Lars Strömgren (MP), Johan Heinonen m.fl. (S), Maria Mustonen m.fl. (V), vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M), Robert Westerlund (SD) och Svante Linusson m.fl. (C).

§ 24**Skrivelse med anledning av problemen i Kista, av Christofer Fjellner (M). Svar på remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2026-00238

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden beslutar att överlämna trafikkontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 23 januari 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

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

Moderaterna tackar förvaltningen för svaret, men menar att de välkomna åtgärderna samtidigt bekräftar vår problembild. Stadens insatser saknar den strategiska höjd som krävs för att möta Kistas storskaliga utmaningar.

Att putsa fasaden och plantera blommor löser inte den underliggande krisen med ökande vakanser, utflyttade företag och en bristande attraktivitet för nya talanger och investeringar. Insatser från enskilda förvaltningar är otillräckliga. För att vända utvecklingen krävs istället ett politiskt ledarskap som tar ett helhetsgrepp genom en samlad, blocköverskridande krisplan.

§ 25**Hur länge ska trafikkaoset utanför Sheraton pågå? av Dennis Wedin m.fl. (M). Svar på skrivelse**

Dnr T2025-02824

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna trafikkontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 5 november 2025.

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:

Vi vill börja med att tacka kontoret för svaret på vår skrivelse. Det är tydligt att trafikkontoret under lång tid varit medvetet om problemen vid på- och avstigningszonen utanför Sheraton Stockholm Hotel vid Tegelbacken. Därför är det bra att trafikkontoret genomfört intensifierad parkeringsövervakning och haft en dialog med hotellet. Samtidigt konstaterar vi att problemen kvarstår trots återkommande tillsyn. Sex utfärdade parkeringsanmärkningar under en månad med omfattande övervakning tyder också på att problemet inte enbart handlar om felparkering i traditionell mening, utan om en situation där fordon uppehåller sig på platsen på ett sätt som skapar återkommande ordnings- och framkomlighetsproblem.

Moderaterna delar trafikkontorets bedömning att delar av problematiken hänger samman med brister i regelverket för taxibranschen och att nationella åtgärder kan behövas. Samtidigt innebär det inte att staden kan avstå från att pröva ytterligare lokala lösningar där det är möjligt.

Mot den bakgrunden anser Moderaterna att staden fortsatt bör arbeta aktivt tillsammans med berörda aktörer för att förbättra situationen. Det kan exempelvis handla om fortsatt tät dialog med hotell och seriösa taxibolag, samverkan med Polismyndigheten kring ordningsfrågor samt att löpande se över hur övervakning och trafikreglering kan bidra till bättre ordning och framkomlighet.

Stockholm ska vara en trygg, välfungerande och välkomnande stad. Situationen vid Sheraton behöver därför fortsatt följas noggrant och åtgärder vidtas om problemen kvarstår.

§ 26**Införande av nya hastighetsdämpande konstruktioner av Anders Lindman (SD) och Robert Westerlund (SD). Svar på skrivelse**

Dnr T2025-02825

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna trafikkontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen.

Reservation

Robert Westerlund (SD) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 8 januari 2026.

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

- 1) Ordföranden Lars Strömngren (MP), Johan Heinonen m.fl. (S), Maria Mustonen m.fl. (V), vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M), Sara Svanström (L) och Svante Linusson m.fl. (C) föreslår (se beslutet).
- 2) Robert Westerlund (SD) föreslår att nämnden beslutar att tillstyrka skrivelsen, samt att därutöver anföra följande:

Sverigedemokraterna anser att hastighetsdämpande konstruktioner av typen Actibump bör ersätta nuvarande farthinder på så många platser som möjligt. Den vanligaste typen av farthinder (fartgupp/väggkuddar) orsakar skador och slitage på fordon till kostnader som vida överstiger kostnaderna för underhåll av dynamiska farthinder. Vidare innebär införandet av dynamiska farthinder att trafikflödena i staden kommer förbättras avsevärt då fordon inte behöver sänka hastigheten vid passage.

Beslutsgång

Ordföranden Lars Strömngren (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag som stöds av ordföranden Lars Strömngren (MP), Johan Heinonen m.fl. (S), Maria Mustonen m.fl. (V), vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M), Sara Svanström (L) och Svante Linusson m.fl. (C).

§ 27**Trafiksäkerhet och underhåll på Bergslagsvägen,
av Sara Svanström (L). Svar på skrivelse**

Dnr T2025-03222

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna trafikkontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 22 december 2025.

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:

Liberalerna tackar för kontorets svar och för bekräftelsen av den problembild som vi har lyft fram. Det är positivt att förvaltningen delar uppfattningen att sträckan på Bergslagsvägen har betydande brister och att en mer genomgripande justering av väggroppen krävs för att uppnå en långsiktigt hållbar lösning.

Vi ser också värdet i att åtgärder samordnas med SVOA:s planerade ledningsarbeten, så att staden undviker tillfälliga insatser som senare behöver göras om. Samtidigt är det viktigt att processen inte drar ut på tiden. Problemen på den aktuella delen av Bergslagsvägen har pågått under en längre period och påverkar såväl trafiksäkerhet som framkomlighet och boendemiljö.

Mot denna bakgrund vill Liberalerna understryka vikten av att frågan nu drivs framåt med tydlig prioritet, i linje med de resurser och prioriteringar som SVOA har i sin investeringsplan. Det är avgörande att den planerade renoveringen av ledningarna samordnas på ett sätt som

möjliggör en varaktig upprustning av hela sträckan utan onödiga förseningar.

Liberalerna uppmanar därför trafikkontoret att föra en nära dialog med Stockholm Vatten och Avfall AB för att tillsammans identifiera de mest effektiva lösningarna och tidpunkterna för åtgärder. En skyndsam och samordnad hantering är en förutsättning för att trafikkontoret ska kunna genomföra de åtgärder som krävs för att skapa en trafiksäker väg för alla trafikanter.

§ 28**Halkar Stockholm efter i automatiseringen? av
Jonas Nilsson (M) och Svante Linusson m.fl. (C).
Svar på skrivelse**

Dnr T2025-03649

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna trafikkontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 13 januari 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

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

Vi tackar kontoret för redogörelsen och stödjer stadens deltagande i innovationsprojekt som främjar utvecklingen av framtidens mobilitet. Däremot vill vi betona vikten av att Stockholm genom att vara en aktivt deltagande part kan påverka tester av ny teknik så att denna anpassas efter unika och lokala förutsättningar för vår stad. Sverige är ett sällsynt exempel där aktörer som vill testa autonoma fordon behöver söka tillstånd från varje väghållare.

Med Trafikverkets tillståndsgivande av autonoma fordon på nivå 2 innebär det att självkörande fordon med medföljande förare redan testas på statliga vägar inom Stockholm, i tillskott till några av våra grannkommuner. Flera av de kommuner som tillåter testkörning har även mottagit värdefulla upplysningar om brister och felaktigheter i trafikinfrastrukturen. De administrativa resurserna som krävs från andra kommuner för att godkänna och följa testkörningen har också visat sig ytterst marginella, och bör således

inrymmas inom befintlig innovationsverksamhet. Det är hög tid för Stockholm att hålla takt med teknikutvecklingen, och forma den efter vår stad – inte tvärt om.

§ 29**Felaktig parkeringsskyltning förstör för det lokala näringslivet, av Dennis Wedin m.fl. (M).
Svar på skrivelse**

Dnr T2025-04165

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna trafikkontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 8 januari 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

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

Trafikkontoret medger att felet berodde på en diskrepans mellan den information som fanns på vägmärket och den information som fanns i den formella lokala trafikföreskriften. Detta är i sig en anmärkningsvärd brist i kontorets interna processer och datakvalitet. Att ett sådant fel inte upptäcks innan en omfattande omskyltning genomförs är under all kritik.

Det mest anmärkningsvärda är dock kontorets slutsats. På vår fråga om vad som görs för att garantera att liknande misstag inte sker framöver, svarar kontoret att det enda de "kan garantera är att misstag kommer korrigeras med den skyndsamhet som ärendet kräver". Vi tolkar det som att trafikkontoret inte har för avsikt att förbättra sina processer för att förhindra fel, utan istället lägger över ansvaret på stockholmare och företagare att larma när kontoret gör fel. I detta fall krävdes det dessutom medial uppmärksamhet för att

en korrigering skulle ske, vilket gör löftet om "skyndsamhet" föga trovärdigt.

Att hänvisa till alternativa parkeringsplatser 100 meter bort visar dessutom på en bristande förståelse för de småföretagares verklighet som är beroende av smidig besöksparkering i direkt anslutning till sin verksamhet.

§ 30

Avtal för vinterväghållning och gaturenhållning av Norra innerstaden. Upphandlingsbeslut

Dnr T2025-04072

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Lars Strömgren (MP), Johan Heinonen m.fl. (S) och Maria Mustonen m.fl. (V):

1. Trafiknämnden godkänner upphandlingsbeslut gällande avtal för vinterväghållning och gaturenhållning av Norra innerstaden.
2. Trafiknämnden ger trafikkontoret i uppdrag att utreda hur kommande upphandlingar för områden i söderort kan få kortare avtalsperioder, förslagsvis tre år med option på förlängning om ett år i som högst fyra förlängningsperioder.
3. Trafiknämnden ger trafikkontoret i uppdrag att i samarbete med stadsledningskontoret utreda förutsättningarna för att bedriva en viss del av vinterväghållningen i egen regi.
4. Trafiknämnden anför i övrigt följande:

Arbetet med att utveckla och förbättra stadens möjlighet att styra, följa upp och säkerställa hur trafikkontoret upprätthåller sitt ansvar som väghållare, med skötsel och renhållning av stads- och gatumiljön i Stockholm stad, är en prioriterad fråga för majoriteten. Målet är att vinterväghållningen och barmarksrenhållningen ska hålla en jämn kvalitet i hela staden, samtidigt som den ska vara kostnadseffektiv och miljövänlig, och erbjuda medborgarna en trygg, attraktiv och levande stad med god framkomlighet och hög tillgänglighet året om. Erfarenheterna från upphandlingar har dock visat att de avtalade leverantörerna inte alltid har levererat ett acceptabelt resultat.

Inför varje ny upphandling utvärderas erfarenheter från tidigare avtalsmodeller, inte minst sådant som förmodas ha lett till bristande utförande. De nya avtalen omfattar en mervärdesmodell som premierar organisationer som kan säkerställa resurser i form av personal och maskiner, och som arbetar proaktivt med egenkontroller. I och med de nya upphandlingsavtalen föreslås också större avtalsområden som ger entreprenören bättre möjligheter att omlokalisera resurser, vilket tidigare har varit ett problem. De nya avtalen kommer

dessutom ha mer enhetliga startkriterier för snöröjning och vara tydligare vad som gäller vid mer extrema vädersituationer. En ny modell för avvikelshantering kommer också att ge kontoret bättre verktyg för att hantera avvikelser och ha större möjlighet att kunna säkerställa att brister inte återupprepas.

Trafikkontoret ansvarar för vinterväghållning av Stockholms gator och torg. Arbetet sker enligt en prioriteringsordning som syftar till att börja med de gator som är viktigast för flest människor samt för utryckningsfordon och andra samhällsviktiga funktioner. Det innebär att Trafikkontorets entreprenörer först snöröjer och halkbekämpar trafikleder, bussgator och högratifierade huvudgator, inklusive gång- och cykelbanor.

Vid sidan av Trafikkontorets verksamhet finns ett stort antal avtal för vinterväghållning i andra delar av Stockholms stads organisation, bland annat för att röja stadsdelarnas parkvägar, de kommunala bostadsbolagens ytor samt skolgårdar och idrottsplatser. Dessa ingår inte i Trafikkontorets prioriteringsordning. Oavsett hur stora behov det finns av att exempelvis snöröja ett promenadstråk till och från en tunnelbanestation är de fordon som ligger utanför Trafikkontorets avtal idag reserverade för att röja på andra platser. Det är ett ineffektivt sätt att använda stadens samlade resurser. Därför har majoriteten gett stadsledningskontoret i uppdrag att i samråd med berörda nämnder och bolag analysera de kontraktuella förutsättningarna för att samordna stadens befintliga resurser bättre.

Den senaste vintern har allvarligt skadat förtroendet för en vinterväghållning som helt bedrivs av upphandlade entreprenörer. I kommunfullmäktiges budget för 2023 fick trafiknämnden i uppdrag att utreda möjligheten att ta över någon av nämndens upphandlade driftverksamheter i egen regi, exempelvis snöröjningen. Trafikkontoret konstaterade att vinterväghållning och halkbekämpning i egen regi skulle kräva en stor organisation med fluktuerande arbetsbörda samt innebära en investeringskostnad som inte skulle vara lönsam för staden. Att återta hela verksamheten i egen regi bedömdes därmed inte vara motiverat.

Det finns emellertid en stor spännvidd mellan att återta stadens samlade snöröjning i egen regi och att börja bedriva en del av uppdraget i egen regi. En tänkbar lösning skulle kunna vara att införa någon form av kommunal spetsstyrka, i

syfte att höja stadens beredskap vid extrema snöfall. Därför ger vi trafikkontoret i uppdrag att i samarbete med stadsledningskontoret utreda förutsättningarna för att bedriva en viss del av vinterväghållningen i egen regi. En sådan utredning behöver svara på vilken del av snöröjningen som skulle lämpa sig bäst i egen regi, vad en förändrad organisation skulle kosta och hur en sådan verksamhet skulle förhålla sig till befintliga avtal i stadens nämnder och bolag.

Reservation

Samtliga ledamöter för Moderaterna reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Robert Westerlund (SD) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Samtliga ledamöter för Centerpartiet reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

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

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 8 december 2025.

Kontoret föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna upphandling av avtal för vinterväghållning och gaturenhållning av Norra innerstaden till ett belopp om 680 miljoner kronor samt ger trafikkontoret i uppdrag att genomföra upphandlingen och teckna avtal inom ramen för beslutet.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Lars Strömgren (MP), Johan Heinonen m.fl. (S) och Maria Mustonen m.fl. (V) föreslår (se beslutet).
- 2) Dennis Wedin m.fl. (M) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - a. Att avslå kontorets förslag till avtal för vinterväghållning och gaturenhållning.
 - b. Att en avtalscontroller tillsätts med ansvar i enlighet med vårt förslag.
 - c. Att därutöver anföra följande:

Det nya avtalet för vinterväghållning och gaturenhållning tas med stadens havererade snöröjning i januari 2026 färskt i minnet. Utrykningsfordon som inte kunde komma fram i snön, hundratals inställda bussar, tusentals inkomna anmälningar som fick stängas ner när trycket på trafikkontoret ansågs för högt, äldre och funktionsnedsatta som under veckors tid mer eller mindre satt i husarrest för att det inte gick att ta sig fram på Stockholms gator. Stockholmare var med all rätt både chockade och besvikna – i en storstad som Stockholm med återkommande vintrar måste snöröjningen fungera bättre.

För oss är inte detta bara en fråga om praktiska hinder, utan även en fråga om jämlikhet och lika förutsättningar. Alla i samhället ska ha lika möjligheter att delta i samhällslivet, oavsett fysiska förutsättningar, och en bristfällig snöröjning underminerar denna grundläggande princip.

Det nya avtalet tar inte utvärderingar av tidigare modeller i tillräcklig beaktning. Effekterna från andra nya avtal är ännu inte kända och kaoset från januari 2026 utvärderas gissningsvis fortfarande. Vidare ställer vi oss kritiska till ersättningsmodellen och de operativa riskerna i kontraktet. Om ersättningen till stor del baseras på fasta priser riskerar det skapa svaga incitament för entreprenören att snabbt mobilisera tillräckliga resurser vid kraftiga snöfall eller andra extrema väderhändelser. Detta kan i sin tur påverka kvaliteten och beredskapen i vinterväghållningen. Samtidigt innebär det stora kontraktsvärdet att en betydande del av verksamheten koncentreras till en enda entreprenör. Det kan skapa systemrisk, eftersom brister i leveransen då får konsekvenser för stora delar av området samtidigt och gör det svårare att snabbt ersätta leverantören under avtalsperioden.

Vi hade vidare önskat tydligare skrivningar för att säkerställa kvalitet, utförande och ansvarsutkrävande för de många underentreprenörer som troligtvis lär vara involverade. Särskilt eftersom erfarenheterna visar på att en komplex stadsmiljö som innerstaden ställer höga logistiska krav på samordning. De täta gatorna, begränsade utrymmena och behovet av snötransporter ställer höga krav på organisation och resurser. Om upphandlingen inte fullt ut tar höjd för dessa praktiska svårigheter finns en risk att problemen från tidigare snöoväder fortsätter och att det

också framgent blir svårt att kräva förändring och bättre kvalitet.

I ett läge när snöröjningen bara för några veckor sedan var under all kritik, ställer vi oss också frågande till varför trafikkontoret prioriterar att införa nya krav som inte är kopplade till förbättrad kvalitet. Att entreprenörerna dessutom ska kunna säkerställa att snöröjning av gång- och cykelbana normalt ska ske med elektrifierade maskiner från avtalsstart, är enligt vår mening en felprioritering. Kontorets egen risk- och konsekvensanalys visar på risk för högre kostnad till följd av krav på elektrifiering samt osäkerheten det innebär att fordon i ett pågående snöoväder behöver sluta snöröja för att hinna ladda. Vi menar att det är en felprioritering att införa dessa krav i ett läge när många stockholmare fortfarande hämtar sig efter snökaoset och när anbuden redan är begränsade.

Vidare behöver stadens kontakt och information till stockholmarna i samband med snöoväder förbättras. Det handlar dels om att hitta en rutin för att bilister inte ska tvingas ut för att flytta bilen när vädervarningar råder stockholmarna att avstå resor, dels att kontorets misslyckande där 10 000 inkomna ärenden via Tyck Till inte hanterades. Stockholmarna ska kunna räkna med att deras stad fungerar även vintertid.

Slutligen, för att undvika de problem med ökade kostnader och negativa effekter på stadens ekonomi på grund av ingångna avtal, behöver alla nya avtal ska granskas av särskilda avtalscontrollers. Dessa ska säkerställa att avtalen både är ekonomiskt gynnsamma och att entreprenörens arbete håller hög kvalitet. Genom att arbeta med avtalscontrollers anser vi att staden proaktivt kan säkerställa att den inte drabbas av negativa ekonomiska konsekvenser liknande de vi fått erfara.

- 3) Robert Westerlund (SD) föreslår att nämnden beslutar att delvis bifalla kontorets förslag, samt att därutöver anföra följande:

Tjänsteutlåtandet visar tydligt att snöfallet i januari blottlade stora brister i stadens vinterberedskap. Trafikkontoret konstaterar att snöröjningen vid osedvanligt stora snöfall måste riktas mot de högst prioriterade vägnäten för att säkra samhällsviktiga funktioner och att kapacitet samt krisorganisation behöver väga tyngre i kommande

upphandlingar. Det här är en linje som Sverigedemokraterna i Stockholm har drivit, det vill säga att snöröjningen ska prioritera framkomlighet och samhällsviktiga funktioner framför en ordning där cykeltrafik ges alltför hög prioritet även under kraftiga snöförhållanden. Den Sverigedemokratiska inriktningen ligger väl i linje med de brister som framkommit efter vinterns snökaos och med behovet av att säkra tillgängligheten för äldre, personer med funktionsnedsättning, färdtjänst, kollektivtrafik och biltrafik.

Stockholm behöver en snöröjning som fungerar, inte klimatmarkeringar som riskerar att försämra beredskapen när vädret slår om. När trafikkontoret varnar för laddproblem, ökade kostnader och färre entreprenörer är det oansvarigt att låta elektrifieringskrav gå före framkomlighet. Samhällsviktig infrastruktur ska bygga på teknikval som säkerställer maximal driftsäkerhet, kontinuitet och leveransförmåga under krävande förhållanden. Mot den bakgrunden ska elektrifiering inte vara en del av upphandlingsunderlaget.

Det är därför inte tillräckligt att endast godkänna upphandlingen i dess nuvarande form. Nämnden bör också ge ett tydligt politiskt uppdrag om att kravställningen ska utformas så att vinterväghållningen bättre svarar mot stadens kärnuppdrag: att människor ska kunna ta sig till vård, omsorg, arbete och samhällsviktiga funktioner även vid svåra väderförhållanden.

- 4) Svante Linusson m.fl. (C) föreslår att nämnden beslutar att delvis godkänna kontorets förslag, samt att därutöver anförda följande:

Centerpartiet ser med oro på de problem som omgärdat stadens vinterväghållning och som blivit synnerligen påtagliga under den gångna säsongen. Stockholm ska kunna vara en stad med fyra årstider, där förorenad snö samtidigt inte dumpas i våra finaste vatten och där medborgarnas inkomna synpunkter på snöröjningen rakt upp och ner kasseras. Inför den nya upphandlingen ser vi ett antal områden där skarpare krav behöver ställas.

Grusupptagningen på våren behöver tidigareläggas för att minska mängden damm i luften, och hindra trafikfarliga situationer där gruset utgör en halkrisk för såväl gående som cyklist. Starttiden för borttagning bör inrymma större flexibilitet med hänsyn till prognosiserad väderlek. För att

Stockholm ska kunna bli en cykelstad i världsklass behöver grus som halkbekämpningsmetod på cykelbanor fasas ut helt till förmån för sopsaltning eller andra metoder. Dessutom har inte isbildningen som uppstått av smältvatten hanterats på ett tillfredsställande sätt – ofta lämnas isiga partier obehandlade även om skottning har skett efter ett nytt snöfall.

Vidare behöver den data som entreprenörerna samlar in delas till fullo med staden, vad gäller utfört arbete, hanterade sträckor och tidpunkt för detta. Centerpartiet har föreslagit att öppna data rörande bland annat vinterväghållningen ska delas med medborgarna, så att man enkelt kan planera sin färdväg. Dessa frågor behöver hanteras i upphandlingsprocessen för att staden framöver ska kunna ta fram sådana verktyg.

- 5) Sara Svanström (L) föreslår att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

Beslutsgång

Ordföranden Lars Strömgren (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Lars Strömgren (MP), Johan Heinonen m.fl. (S) och Maria Mustonen m.fl. (V).

Särskilt uttalande

Sara Svanström (L) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Få frågor har fått så stor uppmärksamhet i Stockholm den senaste tiden som stadens hantering av snöröjning vintern 2026. Den gångna vintern har tydligt visat både kapacitetsbrister och strukturella problem i hur staden planerar, styr och följer upp entreprenörer. För många stockholmare, särskilt äldre och personer med funktionsnedsättning, avgör stadens vinterväghållning om vardagen över huvud taget är möjlig. När gångbanor och trottoarer inte är plogade eller halkbekämpade blir det vardagliga aktiviteter som att handla, ta sig till vårdcentralen eller nå kollektivtrafiken förenat med stora risker. Vintern 2026 illustrerade med all tydlighet hur bristande resurser, otillräcklig flexibilitet i avtalen och svårigheter att styra entreprenörernas insatser kan få direkta konsekvenser för människors trygghet, hälsa och självständighet.

Särskilt allvarligt är att det är gångtrafikanterna som drabbas hårdast. I flera delar av staden var gångbanor och

övergångsställen oplogade eller täckta av is under längre perioder, samtidigt som cykelbanor i samma stråk var framkomliga. Även om gående kan använda cykelvägar skickar det en tydlig signal om att gående inte prioriteras, och många drar sig för att göra det av rädsla. Detta tydliggör hur viktigt det är att prioriteringar i praktiken återspeglar behoven hos de mest sårbara grupperna. Om cykeldelen prioriteras på gemensamma stråk, medan gångdelen lämnas oskyddad, riskerar äldre och personer med funktionsnedsättning att systematiskt trängas undan och begränsas i sin rörlighet. Det offentliga rummet måste vara tillgängligt för alla, även under extrema väderförhållanden, och detta är en grundläggande fråga om frihet och självständighet i vardagen.

Vintern 2026 visar också att dagens upphandlingsmodell och avtalsstruktur har begränsad flexibilitet. Liberalerna ser positivt på större avtalsområden, eftersom de kan ge entreprenörerna bättre möjligheter att planera resurser och bemanning. Samtidigt är marknaden för gatudrift begränsad, vilket ställer krav på att upphandlingarna skapar incitament för entreprenörerna att bygga upp en organisation med marginaler för personal och maskiner vid extra hårda vinterförhållanden. Erfarenheterna pekar på att detta måste bli en central del av upphandlingskraven, inklusive tydliga ersättningsmodeller som premierar kapacitet att förstärka resurser vid vädervarningar. Ökad kravställning vid lägen då vädervarningar utfärdas är särskilt viktig, eftersom det kan minska ställtiden när snön väl börjar falla.

En effektiv uppföljning av avtalen är också avgörande, särskilt vid extremväder, där digitala verktyg kan användas för att övervaka insatser. Detta fungerar inte bara som kontroll, utan hjälper även entreprenörerna att planera bättre.

Liberalerna menar att upphandlingarna måste utformas med en tydlig prioritering för gångtrafikanter, med särskilt fokus på äldre och personer med funktionsnedsättning. Det handlar inte enbart om att ställa krav på teknisk kapacitet eller maskinpark, utan också om att säkerställa att entreprenörer har effektiva krisplaner, resurser för flexibilitet och tydliga instruktioner för prioritering av gångstråk. Det är också nödvändigt att kommunen har effektiva rutiner för uppföljning och kontroll, så att brister kan åtgärdas omedelbart och inte först efter vintern.

Sammanfattningsvis är Liberalerna övertygade om att Stockholms vinterväghållning måste utvecklas både

strategiskt och operativt. Stadens avtal och upphandlingar ska ge entreprenörerna starka incitament att planera och bemanna för tuffa vintrar, prioritera de mest utsatta gångtrafikanterna och säkerställa att hela det offentliga rummet är tillgängligt. Detta är inte en fråga om ekonomi eller teknik i första hand, utan om frihet, trygghet och jämlikhet i vardagen. Erfarenheterna från vintern 2026 visar tydligt att det är brådskande att säkerställa att staden kan leverera på dessa grundläggande uppgifter, året om och oavsett väder.

§ 31**Avtal för vinterväghållning och gaturenhållning
av Södra innerstaden. Upphandlingsbeslut**

Dnr T2025-04131

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Lars Strömgren (MP), Johan Heinonen m.fl. (S) och Maria Mustonen m.fl. (V):

1. Trafiknämnden godkänner upphandlingsbeslut gällande avtal för vinterväghållning och gaturenhållning av Södra innerstaden.
2. Trafiknämnden ger trafikkontoret i uppdrag att utreda hur kommande upphandlingar för områden i söderort kan få kortare avtalsperioder, förslagsvis tre år med option på förlängning om ett år i som högst fyra förlängningsperioder.
3. Trafiknämnden ger trafikkontoret i uppdrag att i samarbete med stadsledningskontoret utreda förutsättningarna för att bedriva en viss del av vinterväghållningen i egen regi.
4. Trafiknämnden anför i övrigt följande:

Arbetet med att utveckla och förbättra stadens möjlighet att styra, följa upp och säkerställa hur trafikkontoret upprätthåller sitt ansvar som väghållare, med skötsel och renhållning av stads- och gatumiljön i Stockholm stad, är en prioriterad fråga för majoriteten. Målet är att vinterväghållningen och barmarksrenhållningen ska hålla en jämn kvalitet i hela staden, samtidigt som den ska vara kostnadseffektiv och miljövänlig, och erbjuda medborgarna en trygg, attraktiv och levande stad med god framkomlighet och hög tillgänglighet året om. Erfarenheterna från upphandlingar har dock visat att de avtalade leverantörerna inte alltid har levererat ett acceptabelt resultat.

Inför varje ny upphandling utvärderas erfarenheter från tidigare avtalsmodeller, inte minst sådant som förmodas ha lett till bristande utförande. De nya avtalen omfattar en mervärdesmodell som premierar organisationer som kan säkerställa resurser i form av personal och maskiner, och som arbetar proaktivt med egenkontroller. I och med de nya upphandlingsavtalen föreslås också större avtalsområden som ger entreprenören bättre möjligheter att omlokalisera resurser, vilket tidigare har varit ett problem. De nya avtalen kommer

dessutom ha mer enhetliga startkriterier för snöröjning och vara tydligare vad som gäller vid mer extrema vädersituationer. En ny modell för avvikelshantering kommer också att ge kontoret bättre verktyg för att hantera avvikelser och ha större möjlighet att kunna säkerställa att brister inte återupprepas.

Trafikkontoret ansvarar för vinterväghållning av Stockholms gator och torg. Arbetet sker enligt en prioriteringsordning som syftar till att börja med de gator som är viktigast för flest människor samt för utryckningsfordon och andra samhällsviktiga funktioner. Det innebär att Trafikkontorets entreprenörer först snöröjer och halkbekämpar trafikleder, bussgator och högtrafikerade huvudgator, inklusive gång- och cykelbanor.

Vid sidan av Trafikkontorets verksamhet finns ett stort antal avtal för vinterväghållning i andra delar av Stockholms stads organisation, bland annat för att röja stadsdelarnas parkvägar, de kommunala bostadsbolagens ytor samt skolgårdar och idrottsplatser. Dessa ingår inte i Trafikkontorets prioriteringsordning. Oavsett hur stora behov det finns av att exempelvis snöröja ett promenadstråk till och från en tunnelbanestation är de fordon som ligger utanför Trafikkontorets avtal idag reserverade för att röja på andra platser. Det är ett ineffektivt sätt att använda stadens samlade resurser. Därför har majoriteten gett stadsledningskontoret i uppdrag att i samråd med berörda nämnder och bolag analysera de kontraktuella förutsättningarna för att samordna stadens befintliga resurser bättre.

Den senaste vintern har allvarligt skadat förtroendet för en vinterväghållning som helt bedrivs av upphandlade entreprenörer. I kommunfullmäktiges budget för 2023 fick trafiknämnden i uppdrag att utreda möjligheten att ta över någon av nämndens upphandlade driftverksamheter i egen regi, exempelvis snöröjningen. Trafikkontoret konstaterade att vinterväghållning och halkbekämpning i egen regi skulle kräva en stor organisation med fluktuerande arbetsbörda samt innebära en investeringskostnad som inte skulle vara lönsam för staden. Att återta hela verksamheten i egen regi bedömdes därmed inte vara motiverat.

Det finns emellertid en stor spännvidd mellan att återta stadens samlade snöröjning i egen regi och att börja bedriva en del av uppdraget i egen regi. En tänkbar lösning skulle kunna vara att införa någon form av kommunal spetsstyrka, i

syfte att höja stadens beredskap vid extrema snöfall. Därför ger vi trafikkontoret i uppdrag att i samarbete med stadsledningskontoret utreda förutsättningarna för att bedriva en viss del av vinterväghållningen i egen regi. En sådan utredning behöver svara på vilken del av snöröjningen som skulle lämpa sig bäst i egen regi, vad en förändrad organisation skulle kosta och hur en sådan verksamhet skulle förhålla sig till befintliga avtal i stadens nämnder och bolag.

Reservation

Samtliga ledamöter för Moderaterna reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Robert Westerlund (SD) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Samtliga ledamöter för Centerpartiet reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

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

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 10 december 2025.
Kontoret föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna upphandling av avtal för vinterväghållning och barmarksrenhållning av södra innerstaden till ett belopp om 665 miljoner kronor samt ger trafikkontoret i uppdrag att genomföra upphandlingen och teckna avtal inom ramen för beslutet.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Lars Strömberg (MP), Johan Heinonen m.fl. (S) och Maria Mustonen m.fl. (V) föreslår (se beslutet).
- 2) Dennis Wedin m.fl. (M) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - a. Att avslå kontorets förslag till avtal för vinterväghållning och gaturenhållning.
 - b. Att en avtalscontroller tillsätts med ansvar i enlighet med vårt förslag.
 - c. Att därutöver anföra följande:

Det nya avtalet för vinterväghållning och gaturenhållning tas med stadens havererade snöröjning i januari 2026 färskt i minnet. Utryckningsfordon som inte kunde komma fram i snön, hundratals inställda bussar, tusentals inkomna anmälningar som fick stängas ner när trycket på trafikkontoret ansågs för högt, äldre och funktionsnedsatta som under veckors tid mer eller mindre satt i husarrest för att det inte gick att ta sig fram på Stockholms gator. Stockholmarna var med all rätt både chockade och besvikna – i en storstad som Stockholm med återkommande vintrar måste snöröjningen fungera bättre.

För oss är inte detta bara en fråga om praktiska hinder, utan även en fråga om jämlikhet och lika förutsättningar. Alla i samhället ska ha lika möjligheter att delta i samhällslivet, oavsett fysiska förutsättningar, och en bristfällig snöröjning underminerar denna grundläggande princip.

Det nya avtalet tar inte utvärderingar av tidigare modeller i tillräcklig beaktning. Effekterna från andra nya avtal är ännu inte kända och kaoset från januari 2026 utvärderas gissningsvis fortfarande. Vidare ställer vi oss kritiska till ersättningsmodellen och de operativa riskerna i kontraktet. Om ersättningen till stor del baseras på fasta priser riskerar det skapa svaga incitament för entreprenören att snabbt mobilisera tillräckliga resurser vid kraftiga snöfall eller andra extrema väderhändelser. Detta kan i sin tur påverka kvaliteten och beredskapen i vinterväghållningen. Samtidigt innebär det stora kontraktsvärdet att en betydande del av verksamheten koncentreras till en enda entreprenör. Det kan skapa systemrisker, eftersom brister i leveransen då får konsekvenser för stora delar av området samtidigt och gör det svårare att snabbt ersätta leverantören under avtalsperioden.

Vi hade vidare önskat tydligare skrivningar för att säkerställa kvalitet, utförande och ansvarsutkrävande för de många underentreprenörer som troligtvis lär vara involverade. Särskilt eftersom erfarenheterna visar på att en komplex stadsmiljö som innerstaden ställer höga logistiska krav på samordning. De täta gatorna, begränsade utrymmena och behovet av snötransporter ställer höga krav på organisation och resurser. Om upphandlingen inte fullt ut tar höjd för dessa praktiska svårigheter finns en risk att problemen från tidigare snöoväder fortsätter och att det

också framgent blir svårt att kräva förändring och bättre kvalitet.

I ett läge när snöröjningen bara för några veckor sedan var under all kritik, ställer vi oss också frågande till varför trafikkontoret prioriterar att införa nya krav som inte är kopplade till förbättrad kvalitet. Att entreprenörerna dessutom ska kunna säkerställa att snöröjning av gång- och cykelbana normalt ska ske med elektrifierade maskiner från avtalsstart, är enligt vår mening en felprioritering. Kontorets egen risk- och konsekvensanalys visar på risk för högre kostnad till följd av krav på elektrifiering samt osäkerheten det innebär att fordon i ett pågående snöoväder behöver sluta snöröja för att hinna ladda. Vi menar att det är en felprioritering att införa dessa krav i ett läge när många stockholmare fortfarande hämtar sig efter snökaoset och när anbuden redan är begränsade.

Vidare behöver stadens kontakt och information till stockholmarna i samband med snöoväder förbättras. Det handlar dels om att hitta en rutin för att bilister inte ska tvingas ut för att flytta bilen när vädervarningar råder stockholmarna att avstå resor, dels att kontorets misslyckande där 10 000 inkomna ärenden via Tyck Till inte hanterades. Stockholmarna ska kunna räkna med att deras stad fungerar även vintertid.

Slutligen, för att undvika de problem med ökade kostnader och negativa effekter på stadens ekonomi på grund av ingångna avtal, behöver alla nya avtal ska granskas av särskilda avtalscontrollers. Dessa ska säkerställa att avtalen både är ekonomiskt gynnsamma och att entreprenörens arbete håller hög kvalitet. Genom att arbeta med avtalscontrollers anser vi att staden proaktivt kan säkerställa att den inte drabbas av negativa ekonomiska konsekvenser liknande de vi fått erfara.

- 3) Robert Westerlund (SD) föreslår att nämnden beslutar att delvis bifalla kontorets förslag, samt därutöver anföra följande:

Tjänsteutlåtandet visar tydligt att snöfallet i januari blottade stora brister i stadens vinterberedskap. Trafikkontoret konstaterar att snöröjningen vid osedvanligt stora snöfall måste riktas mot de högst prioriterade vägnäten för att säkra samhällsviktiga funktioner och att kapacitet samt krisorganisation behöver väga tyngre i kommande

upphandlingar. Det här är en linje som Sverigedemokraterna i Stockholm har drivit, det vill säga att snöröjningen ska prioritera framkomlighet och samhällsviktiga funktioner framför en ordning där cykeltrafik ges alltför hög prioritet även under kraftiga snöförhållanden. Den Sverigedemokratiska inriktningen ligger väl i linje med de brister som framkommit efter vinterns snökaos och med behovet av att säkra tillgängligheten för äldre, personer med funktionsnedsättning, färdtjänst, kollektivtrafik och biltrafik.

Stockholm behöver en snöröjning som fungerar, inte klimatmarkeringar som riskerar att försämra beredskapen när vädret slår om. När trafikkontoret varnar för laddproblem, ökade kostnader och färre entreprenörer är det oansvarigt att låta elektrifieringskrav gå före framkomlighet. Samhällsviktig infrastruktur ska bygga på teknikval som säkerställer maximal driftsäkerhet, kontinuitet och leveransförmåga under krävande förhållanden. Mot den bakgrunden ska elektrifiering inte vara en del av upphandlingsunderlaget.

Det är därför inte tillräckligt att endast godkänna upphandlingen i dess nuvarande form. Nämnden bör också ge ett tydligt politiskt uppdrag om att kravställningen ska utformas så att vinterväghållningen bättre svarar mot stadens kärnuppdrag: att människor ska kunna ta sig till vård, omsorg, arbete och samhällsviktiga funktioner även vid svåra väderförhållanden.

- 4) Svante Linusson m.fl. (C) föreslår att nämnden beslutar att delvis godkänna kontorets förslag, samt att därutöver anförda följande:

Centerpartiet ser med oro på de problem som omgärdat stadens vinterväghållning och som blivit synnerligen påtagliga under den gångna säsongen. Stockholm ska kunna vara en stad med fyra årstider, där förorenad snö samtidigt inte dumpas i våra finaste vatten och där medborgarnas inkomna synpunkter på snöröjningen rakt upp och ner kasseras. Inför den nya upphandlingen ser vi ett antal områden där skarpare krav behöver ställas.

Grusupptagningen på våren behöver tidigareläggas för att minska mängden damm i luften, och hindra trafikfarliga situationer där gruset utgör en halkrisk för såväl gående som cyklist. Starttiden för borttagning bör inrymma större flexibilitet med hänsyn till prognosierad väderlek. För att

Stockholm ska kunna bli en cykelstad i världsklass behöver grus som halkbekämpningsmetod på cykelbanor fasas ut helt till förmån för sopsaltning eller andra metoder. Dessutom har inte isbildningen som uppstått av smältvatten hanterats på ett tillfredsställande sätt – ofta lämnas isiga partier obehandlade även om skottning har skett efter ett nytt snöfall.

Vidare behöver den data som entreprenörerna samlar in delas till fullo med staden, vad gäller utfört arbete, hanterade sträckor och tidpunkt för detta. Centerpartiet har föreslagit att öppna data rörande bland annat vinterväghållningen ska delas med medborgarna, så att man enkelt kan planera sin färdväg. Dessa frågor behöver hanteras i upphandlingsprocessen för att staden framöver ska kunna ta fram sådana verktyg.

- 5) Sara Svanström (L) föreslår att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

Beslutsgång

Ordföranden Lars Strömgren (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Lars Strömgren (MP), Johan Heinonen m.fl. (S) och Maria Mustonen m.fl. (V).

Särskilt uttalande:

Sara Svanström (L) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Få frågor har fått så stor uppmärksamhet i Stockholm den senaste tiden som stadens hantering av snöröjning vintern 2026. Den gångna vintern har tydligt visat både kapacitetsbrister och strukturella problem i hur staden planerar, styr och följer upp entreprenörer. För många stockholmare, särskilt äldre och personer med funktionsnedsättning, avgör stadens vinterväghållning om vardagen över huvud taget är möjlig. När gångbanor och trottoarer inte är plogade eller halkbekämpade blir det vardagliga aktiviteter som att handla, ta sig till vårdcentralen eller nå kollektivtrafiken förenat med stora risker. Vintern 2026 illustrerade med all tydlighet hur bristande resurser, otillräcklig flexibilitet i avtalen och svårigheter att styra entreprenörernas insatser kan få direkta konsekvenser för människors trygghet, hälsa och självständighet.

Särskilt allvarligt är att det är gångtrafikanterna som drabbas hårdast. I flera delar av staden var gångbanor och

övergångsställen oplogade eller täckta av is under längre perioder, samtidigt som cykelbanor i samma stråk var framkomliga. Även om gående kan använda cykelvägar skickar det en tydlig signal om att gående inte prioriteras, och många drar sig för att göra det av rädsla. Detta tydliggör hur viktigt det är att prioriteringar i praktiken återspeglar behoven hos de mest sårbara grupperna. Om cykeldelen prioriteras på gemensamma stråk, medan gångdelen lämnas oskyddad, riskerar äldre och personer med funktionsnedsättning att systematiskt trängas undan och begränsas i sin rörlighet. Det offentliga rummet måste vara tillgängligt för alla, även under extrema väderförhållanden, och detta är en grundläggande fråga om frihet och självständighet i vardagen.

Vintern 2026 visar också att dagens upphandlingsmodell och avtalsstruktur har begränsad flexibilitet. Liberalerna ser positivt på större avtalsområden, eftersom de kan ge entreprenörerna bättre möjligheter att planera resurser och bemanning. Samtidigt är marknaden för gatudrift begränsad, vilket ställer krav på att upphandlingarna skapar incitament för entreprenörerna att bygga upp en organisation med marginaler för personal och maskiner vid extra hårda vinterförhållanden. Erfarenheterna pekar på att detta måste bli en central del av upphandlingskraven, inklusive tydliga ersättningsmodeller som premierar kapacitet att förstärka resurser vid vädervarningar. Ökad kravställning vid lägen då vädervarningar utfärdas är särskilt viktig, eftersom det kan minska ställtiden när snön väl börjar falla.

En effektiv uppföljning av avtalen är också avgörande, särskilt vid extremväder, där digitala verktyg kan användas för att övervaka insatser. Detta fungerar inte bara som kontroll, utan hjälper även entreprenörerna att planera bättre.

Liberalerna menar att upphandlingarna måste utformas med en tydlig prioritering för gångtrafikanter, med särskilt fokus på äldre och personer med funktionsnedsättning. Det handlar inte enbart om att ställa krav på teknisk kapacitet eller maskinpark, utan också om att säkerställa att entreprenörer har effektiva krisplaner, resurser för flexibilitet och tydliga instruktioner för prioritering av gångstråk. Det är också nödvändigt att kommunen har effektiva rutiner för uppföljning och kontroll, så att brister kan åtgärdas omedelbart och inte först efter vintern.

Sammanfattningsvis är Liberalerna övertygade om att Stockholms vinterväghållning måste utvecklas både

strategiskt och operativt. Stadens avtal och upphandlingar ska ge entreprenörerna starka incitament att planera och bemanna för tuffa vintrar, prioritera de mest utsatta gångtrafikanterna och säkerställa att hela det offentliga rummet är tillgängligt. Detta är inte en fråga om ekonomi eller teknik i första hand, utan om frihet, trygghet och jämlikhet i vardagen. Erfarenheterna från vintern 2026 visar tydligt att det är brådskande att säkerställa att staden kan leverera på dessa grundläggande uppgifter, året om och oavsett väder.

Vid protokollet

Fabian Lind