

Protokoll 6/2026

Tid Torsdagen den 11 juni 2026 kl. 15.30-16.05

Plats Stora kollegiesalen, Stadshuset

Justering Tisdagen den 23 juni 2026, §§ 1-6, 8-22, 26-50

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 11 juni 2026, §§ 7, 23-25

Anders Österberg

Dennis Wedin §§ 1-44, 46-50

Rita Valanko § 45

Närvarande

Beslutande ledamöter

Anders Österberg (S) ordföranden

Dennis Wedin (M) vice ordföranden §§ 1-44, 46-50

Anders Göransson (S)

Ingela Edlund (S)

Deniz Butros (V)

Lennart Tonell (MP)

Rita Valanko (M) §§ 1-14, 16-50

Fredrik Sand (M)

Gabriel Kroon (SD) §§ 1-44, 46-50

Peter Öberg (L)

Linn Bessner (C)

Tjänstgörande ersättare

Robert Stahre (M) § 45

för Dennis Wedin (M)

Emil Bustos (S)

för Margareta Stavling (S)

Tim Schnoor (V) §§ 1-30, 32-35, 37-50

för Jonathan Metzger (V)

Agneta Sundberg (V) §§ 31, 36

för Jonathan Metzger (V)

Robert Stahre (M) § 15

för Rita Valanko (M)

Torbjörn Ebérus (M) § 45

för Gabriel Kroon (SD)

Ersättare:

Bengt-Olov Tengmark (S)

Maj-Len Eklund (S)

Hawo Hassan (S)
Agneta Sundberg (V) §§ 1-30, 32-35, 37-50
Felix Schartner Giertta (MP)
Robert Stahre (M) §§ 1-14, 16-44, 46-50
Torbjörn Ebérus (M) §§ 1-44, 46-50
Patrick Amofah (C) §§ 1-44, 46-50

Tjänstemän

Förvaltningschefen Thomas Andersson, Jenni Almgren, Susanne Bengtsson, Göran Carlberg, Jonas Claeson, Marie Habor, Anders Jonsson, Jenny Linné, Carolina Zandén, nämndsekreterare Fabian Lind och borgarrådssekreteraren Sonja Pagrotsky.

§44 Åtgärdsplan godstrafik

Dnr E2024-03647

Beslut

Exploateringsnämnden beslutar enligt exploateringskontorets förslag:

1. Exploateringsnämnden godkänner åtgärdsplan godstrafik.

Reservation

Peter Öberg (L) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag om återremiss.

Handlingar i ärendet

Exploateringskontorets, trafikkontorets, stadsbyggnadskontorets, miljöförvaltningens och Stockholms Hamn ABs gemensamma tjänsteutlåtande från den 10 september 2025.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Anders Österberg m.fl. (S), Deniz Butros m.fl. (V), Lennart Tonell (MP), vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M), Gabriel Kroon (SD) och Linn Bessner (C) föreslår (se beslutet).
- 2) Peter Öberg (L) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - a. Att delvis bifalla förslaget till beslut.
 - b. Att återremittera åtgärdsplanen med revideringar i enlighet med vad som anförs.
 - c. Att därutöver anföra följande:

Liberalerna ser att planen i stor utsträckning fokuserar på styrning, reglering och begränsningar av godstrafik genom exempelvis geofencing, förändrad lagstiftning för fordonsval samt borttagande av lastplatser. Samtidigt saknas en motsvarande tyngdpunkt på framkomlighet, leveranssäkerhet och de praktiska villkor som handel, service och småföretag är beroende av. För oss är godstrafiken inte ett problem i sig utan en grundläggande förutsättning för att staden ska fungera.

Förslaget om att undersöka borttagande av lastplatser på gatumark väcker särskilda farhågor. Vi vet att redan i dag

upplever många hantverkare, bud och servicefordon stora svårigheter att hitta angöringsmöjligheter. Ytterligare minskning av lastzoner riskerar att leda till ökad dubbelparkering, sämre framkomlighet och försämrade villkor för cityhandel och lokala verksamheter.

Planens ambitioner kring tysta transporter nattetid samt användning av geofencing och andra styrmedel kan få betydande konsekvenser för företaget. Det gäller både ökade kostnader, ökad administrativ komplexitet och osäkerhet kring vad som faktiskt kommer att krävas. Innan nya styrmedel införs bör tydliga och fördjupade konsekvensanalyser genomföras med särskilt fokus på små och medelstora företag.

Vi noterar också att planens ekonomiska underlag är otillräckligt utvecklat. Det anges att det i dagsläget inte är möjligt att göra en exakt kostnadsuppskattning, samtidigt som ett stort antal åtgärder föreslås. Detta innebär en otydlighet kring finansiering, prioriteringar och samlade konsekvenser för näringslivet.

Vidare finns en stark betoning på att flytta gods från väg till sjö och järnväg. Även om en sådan utveckling är önskvärd saknas en tillräcklig analys av kapacitet, kostnader och praktisk genomförbarhet. Det finns en risk att vägtransporternas avgörande roll för stadens logistik underskattas och att planens målsättningar inte fullt ut är realistiska.

Vi uppfattar att planen hög grad präglas av ett perspektiv där godstrafik främst ses som något som bör begränsas. Liberalerna menar att ett sådant synsätt inte speglar transporternas centrala roll för handel, service och stadens funktion i stort. Därför behöver planen kompletteras med tydligare fokus på framkomlighet, näringslivets villkor och leveranssäkerhet. Styrning av transporter måste ske med större försiktighet, teknikneutralitet och i nära dialog med näringslivet. Kostnader och konsekvenser behöver klargöras innan nya åtgärder genomförs.

Beslutsgång i delen om återremiss

Ordföranden Anders Österberg (S) ställer förslaget att återremittera ärendet mot förslaget om att avgöra ärendet idag och finner att nämnden beslutar att avgöra ärendet idag.

Beslutsgång

Ordföranden Anders Österberg (S) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag som stöds av ordföranden Anders Österberg m.fl. (S), Deniz Butros m.fl. (V), Lennart Tonell (MP), vice

ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M), Gabriel Kroon (SD) och Linn Bessner (C).

Särskilt uttalande

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

Norviks hamn är en av Stockholmsregionens största infrastruktursatsningar på godstransporter under senare år. Den byggdes med löftet att skapa effektivare, modernare och mer miljömässigt hållbara godstransporter till och från Mälardalen. Det är därför otillfredsställande att hamnens fulla potential ännu inte verkar ha realiserats, särskilt vad gäller containertrafik och vidaretransport på järnväg.

Stockholm Norvik har en angiven containerkapacitet om cirka 500 000 TEU per år och är byggd med järnvägsanslutning. Samtidigt visar tillgänglig offentlig statistik att containerflödena i Stockholms hamnsystem ligger långt under denna nivå. Stockholms Hamnar har också själva beskrivit att containertrafiken inte nått de nivåer som förutspåddes. Det innebär att en betydande del av den kapacitet som redan är byggd inte används fullt ut.

Detta är inte bara en fråga om hamnekonomi. Det är en miljö- och klimatfråga. Om mer gods kan styras via Norvik och därefter vidare med järnväg in i Mälardalen minskar behovet av långväga lastbilstransporter. Det skulle kunna minska klimatutsläpp, trängsel, buller, partiklar och väglitage i Stockholmsregionen och längs viktiga transportstråk i Mälardalen.

Järnvägstransporter har i svensk kontext mycket låg klimatpåverkan per transporterat ton jämfört med vägtransporter. Att då ha en modern hamn med järnvägsanslutning utan att järnvägens potential används fullt ut är ett strategiskt misslyckande. Vi menar därför att Stockholm behöver gå från att betrakta Norvik som en färdig hamninvestering till att följa upp Norvik som en klimat- och kapacitetsinvestering för hela regionen.

Det räcker inte att Stockholm har byggt en modern hamn. Den måste också användas på ett sätt som ger den miljönytta som motiverade investeringen. Vi anser därför att Miljö- och hälsoskyddsnämnden bör verka för att stadens arbete med godstransporter, klimat och luftkvalitet tydligare inkluderar Norviks faktiska kapacitetsutnyttjande och den utnyttjade potentialen i järnvägstransporter till och från Mälardalen.

Stockholm bör ha höga ambitioner för klimatsmarta godstransporter. Då måste vi också våga ställa skarpa frågor när redan gjord infrastruktur inte används fullt ut.