

Protokoll 3/2024

Tid Torsdagen den 18 april 2024 kl. 16.30-16:50

Plats Stora kollegiesalen, Stadshuset

Justering Måndagen den 29 april, §§ 1-10, 12, 14, 15, 17-22

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 18 april 2024, §§ 11, 13, 16

Lars Strömgren

Dennis Wedin

Närvarande

Beslutande ledamöter

Lars Strömgren (MP), ordföranden

Dennis Wedin (M), vice ordföranden

Ulf Walther (S)

Berit Nyberg (S)

Jimmy Lindgren (S)

Irene Dolk Castellanos (S)

Tobias Johansson (V)

Jonas Nilsson (M)

Anders Lindman (SD)

Sara Svanström (L)

Markus Berensson (C)

Tjänstgörande ersättare

Joel Höglund (V) för Katja Jassey (V)

Torbjörn Erbe (M) för Hamid Ershad Sarabi (C)

Ersättare:

Lars Arell (S)

Björn Erdal (S)

Abdiaziz Serar (S)

Agneta Sundberg (V)

Robert Westerlund (SD)

Destiny Zandi Lindgren (KD)

Tjänstemän

Förvaltningschefen Gunilla Glantz, Sara Bergendorff, Niklas Domeij, Elisabet Elfström, Ulrika Falk, Anna Green, Philip Hall, Lena Lien, Elisabet Munters, nämndsekreteraren Alva Matsdotter, personalföreträdarna Luis Lopez och Tomas Nitzelius §§ 1-11 samt borgarrådssekreteraren Helena Cullemo.

§ 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 29 april 2024.

§ 2 Frågor för beredning och information från kontoret

Skrivelser för beredning

Anmälan görs av inkomna skrivelser till trafiknämnden enligt följande:

- 1 Bättre förutsättningar för elsparkcyklar av Dennis Wedin (M).
Dnr T2024-01175
- 2 Anställ en robot - Skrivelse om att automatisera handläggningen av återkommande uteserveringstillstånd av Markus Berensson (C) och Dennis Wedin m.fl. (M).
Dnr T2024-01176
- 3 Se över stadens elsparkcykelregler av Markus Berensson (C).
Dnr T2024-01177
- 4 Körfält på Sankt Eriksgatan av Anders Lindman (SD).
Dnr T2024-01173
- 5 Åtgärda en farlig transportsträcka vid Blommenbergsskolan av Sara Svanström (L).
Dnr T2024-01174

Beslut

Trafiknämnden överlämnar skrivelserna till trafikkontoret för beredning.

Information från kontoret

Förvaltningschef Gunilla Glantz informerar om att kontoret fått besked från Kommerskollegium att frysperioden har löpt ut och att beslut i kommunfullmäktige om miljözon kan fattas.

Förvaltningschefen informerar även om kommande invigningar och lämnar över till stabschef Niklas Domeij som berättar om den kommande nämndresan. Gunilla berättar också att det hålls en presentation efter sammanträdet om status på stadens almar.

Beslut

Trafiknämnden tackar för informationen.

§ 3

Anmälan av inkomna skrivelser till trafiknämnden

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

Inkomna skrivelser m.m. till trafiknämnden enligt förteckning från den 9 april 2024 respektive den 18 april 2024 anmäls.

§ 4 Anmälan av delegationsbeslut fattade inom trafikkontoret

Dnr T2024-00058

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner redovisningen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 9 april 2024.

§ 5

Anmälan av protokoll från rådet för funktionshinderfrågor

Dnr T2024-00059

Beslut

Protokoll 1/2024 från den 19 februari 2024 för trafiknämndens och Stockholms Stads Parkering AB:s gemensamma råd för funktionshinderfrågor anmäls.

§ 6

Anmälan av ekonomisk uppföljning mars 2024

Dnr T2024-00641

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner anmälan.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 8 april 2024.

§ 7

Växtbäddsrenovering och breddade cykelbanor på Sankt Eriksgatan mellan Vanadisplan och Norra stationsgatan. Inriktningsbeslut

Dnr T2023-03509

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projekt Växtbäddsrenovering och breddade cykelbanor på Sankt Eriksgatan mellan Vanadisplan och Norra Stationsgatan upp till 5,5 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut. Projektets totala utgift beräknas till 60 mnkr.

Reservation

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

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

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 16 januari 2024.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

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

Moderaterna har tidigare lyft behovet av trafikljus i Vanadisrondellen för att underlätta och säkra gående- och cykeltrafiken på en plats med tung biltrafik. Insatser för att främja gång och cykling i området borde i högre utsträckning ta trafiksäkerheten i anspråk. Förslaget borde således tagit trafiksäkerheten i beaktande och tagit tillbaka de trafikljus som försvunnit från rondellen.

- 3) Anders Lindman (SD) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

- a. I första hand att Trafiknämnden återremitterar ärendet till kontoret med uppdrag att ta fram ett nytt förslag till inriktning. Ny inriktning är att utreda möjligheten att genomföra växtbäddsrenovering på Sankt Eriksgatan mellan Vanadisplan och Norra Stationsgatan samt att planera för att ta bort cykelbanorna på sträckan och istället skapa 1-2 nya körfält för motorfordon.
- b. I andra hand att Trafiknämnden avslår kontorets förslag till inriktningsbeslut.
- c. Att därutöver anföra följande:

Sverigedemokraterna är positiva till den föreslagna växtbäddsrenoveringen men anser att kostnaden för breddade cykelbanor på Sankt Eriksgatan mellan Vanadisplan och Norra Stationsgatan är för hög i förhållande till nyttan. Därtill är Sankt Eriksgatan mellan Vanadisplan och Norra Stationsgatan en del av en viktig länk för biltrafik mellan Norrtull och Kungsholmen och bör därmed vara en gata prioriterad för motortrafik.

Sverigedemokraterna föreslår därför att cykelbanorna på sträckan tas bort och att cykeltrafiken istället leds över till en lämpligare gata i närheten. Med syfte att säkerställa ett trafikflöde utan omfattande köbildningar föreslår vi även att antalet körfält för motorfordon på Sankt Eriksgatan mellan Vanadisplan och Norra Stationsgatan utökas.

Om förslag till återremiss faller föreslår vi att Trafiknämnden avslår kontorets förslag till inriktningsbeslut.

Beslutsgång i delen om återremiss

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

Beslutsgång

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

Ersättaryttrande

Destiny Zandi Lindgren (KD) lämnar ersättaryttrande enligt följande:

Att delvis godkänna kontorets förslag till beslut samt att därutöver anföra följande:

Stockholms stads totala skuldsättning ökar stadigt samtidigt som räntorna de senaste åren skenat. Parallellt år efter år står det i stadens budget att investeringsprojekt behöver ske välavvägt med största möjliga nytta för stockholmarna, samt att skuldsättningstakten behöver minska. Alternativet är att en allt större del av förvaltningarnas driftbudget behöver avsättas till kapitalkostnader istället för kärnverksamhet.

År 2012 bedömde trafikkontoret att snittkostnaden per kilometer cykelbana i innerstaden skulle kosta omkring 8 mnkr de kommande åren. År 2019 visade en SVT-granskning att snittkostnaden ökat till ca 50-60 mnkr/kilometer. En 20-faldig ökning på bara 7 år. I detta ärende föreslås nu cykelbanor på en sträcka om 200 meter till en kostnad på hela 45 mnkr – motsvarande 225 mnkr/kilometer. Åter en flerfaldig ökning på kort tid. Det kan inte på något sätt anses vare sig välavvägt eller prioriterat att genomföra så pass dyra investeringar till liten nytta, framförallt inte mot bakgrund av dagens ekonomiska och finansiella situation.

Kristdemokraterna föreslår därför att trafikkontoret går vidare med renoveringen av växtbäddarna till en kostnad på 15 mnkr men att breddningen av cykelbanorna avslås.

§ 8

Klimatanpassning inom parkstråket Ådalen, del av Grönare Stockholm. Inriktningsbeslut

Dnr T2024-00276

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projektet Klimatanpassning av parkstråket Ådalen, del av Grönare Stockholm upp till 2,4 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut. Projektets totala utgift beräknas till 20 mnkr.
2. Trafiknämnden anmäler beslutet till Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 12 mars 2024.

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 Sankt Eriksbron, broreparationer och cykelåtgärd. Genomförandebeslut

Dnr T2024-00077

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt "Sankt Eriksbron broreparationer och cykelåtgärd" till en investeringsutgift om 45 mnkr.
2. Trafiknämnden ger trafikkontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för föreliggande genomförandebeslut.

Reservation

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

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 19 mars 2024.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Lars Strömberg (MP), Ulf Walther m.fl. (S), Tobias Johansson m.fl. (V), vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M), Sara Svanström (L) och Markus Berensson (C) föreslår (se beslutet).
- 2) Anders Lindman (SD) föreslår att nämnden beslutar att:
 - a. Trafiknämnden godkänner projektets förslag till broreparationer.
 - b. Trafiknämnden avslår den del av projektet som avser breddning av cykelbanor.
 - c. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för genomförandebeslut enligt ovan.
 - d. Därutöver anföra följande:

Infrastrukturen i staden är i ett stort behov av upprustning. Detta gäller särskilt stadens gator.

Sverigedemokraterna är därför mycket positiva till all upprustning av viktig infrastruktur.

Sankt Eriksbron är en del av en viktig länk för biltrafik mellan Norrtull och Kungsholmen och bör därmed vara en gata prioriterad för motortrafik. Sverigedemokraterna föreslår därför att cykelbanorna på Sankt Eriksbron ej breddas, eftersom en breddning av dessa innebär smalare körfält för motortrafiken, vilket i sin tur leder till att trafikflödet försämras

Beslutsgång

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

§ 10 Pendlingsstråk för cykel och återställning efter Citybanan på Torsgatan. Slutredovisning

Dnr T2016-01728

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner slutredovisning av projekt Pendlingsstråk för cykel och återställning efter Citybanan på Torsgatan.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 19 mars 2024.

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

Anders Lindman (SD) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Sverigedemokraterna anser att staden bör använda sina resurser varsamt och därför alltid genomföra noggranna nyttokostnadsanalyser vid större investeringar. Kostnaden för cykelåtgärderna i detta projekt är enligt vår analys inte rimlig i förhållande till nyttan. Sverigedemokraternas fokus är på stadens kärnverksamhet och behovet av cykelåtgärder behöver vägas emot andra viktiga utgiftsområden som exempelvis skolan och äldreomsorgen.

Sverigedemokraterna anser även att de parkeringsplatser som försvunnit till följd av projektet bör ersättas fullt ut, eftersom den utveckling vi har sett i Stockholm de senaste åren med ett minskat antal parkeringsplatser är ohållbar.

Markus Berensson (C) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Centerpartiet gläds åt återställandet av Torsgatan och att framkomlighet och trafiksäkerhet för fotgängare och cyklister genomgått en markant förbättring. Torsgatan

utgör ett viktigt stråk för cykelpendling och lever nu upp till en standard som bör vara rådande runt om i staden.

Särskilt välkommet är att staden i ett samarbetsavtal med Bonnierhuset låtit en privat aktör gestalta markbeläggningen utanför Bonniers konsthall. Givet att markbeläggningen följer stadens standard för markbeläggningen och att det inte medför en tillkommande kostnad för staden, är det positivt att andra aktörer involveras i gestaltningen av gaturummet där det är möjligt och lämpligt. Variation i mönster och material bidrar till en mer levande och spännande stad, och stärker kopplingen mellan det offentliga och de verksamheter som bedrivs i intilliggande fastigheter. Centerpartiet ser gärna att staden i framtida projekt erbjuder omkringliggande aktörer att vara involverade enligt ett liknande tillvägagångssätt i gestaltningen av såväl hårdgjorda ytor som övriga installationer.

§ 11

Underlag för budget 2025 med inriktning 2026 och 2027 för trafiknämnden

Dnr T2024-00302

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner förvaltningens förslag till underlag för budget 2025 med inriktning för 2026 och 2027 och överlämnar ärendet till kommunstyrelsen.
2. Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Reservation

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

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

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

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 22 mars 2024.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Lars Strömberg (MP), Ulf Walther m.fl. (S), Tobias Johansson m.fl. (V) och Markus Berensson (C) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M) föreslår att nämnden beslutar att delvis godkänna underlag till budget 2025 med inriktning 2026 och 2027 för trafiknämnden samt att därutöver anföra följande:

Stockholm ska vara en hållbart växande och dynamisk storstad med hög tillväxt. Då behöver trafikpolitiken möjliggöra mer rörelse till och inom staden samt minskade utsläpp och förbättrad luftkvalitet. Staden som organisation behöver även vara framåtlutad vad gäller tillståndshantering och kommunikation med både företagare och stockholmare.

Om mindre än nio månader kommer majoriteten införa en miljözon klass 3 i stora delar av stockholm city. Resultatet lär på marginalen bli bättre luft i City men att bensin- och dieseltrafiken ökar i omgivande områden där stockholmare bor och skolbarn leker på skolgårdarna. Leverenser till, från och inom området kommer också påverkas avsevärt – inte minst för småföretagare i området vilket riskerar bli ett mycket hårt slag mot näringslivet.

Enligt vår mening är planen för införandet hittills ett bevis på när trafikplanerna jobbar mot, inte med, stockholmarna. Tiden från det att zonen annonserades till dess att den ska införas är orimligt kort. Således är det snarare ett bevis på hur majoriteten vill minska bilismen i området, snarare än hjälpa stockholmarna att ställa om.

Moderaterna hade hellre sett en snabbare utbyggnad av laddinfrastrukturen, ett färdigställande av stockholms ringled genom östlig förbindelse och att fler stockholmare kunde välja kollektivtrafiken framför den egna bilen för att få vardagspusslet att gå ihop. I stället kommer staden få en än viktigare roll för framkomligheten i en tid när det rödgröna styret i regionen gör historiskt stora nedskärningar av kollektivtrafiken. Det är olyckligt, men understryker behovet av trafik och framkomlighetslösningar som inte minst möjliggör för barnfamiljer och äldre att ta sig fram i Stockholm.

Moderaterna hänvisar i övrigt till vår budgetreservation.

3) Anders Lindman (SD) föreslår att nämnden beslutar att:

- a. Avslå kontorets förslag till beslut.
- b. Ge kontoret i uppdrag att återkomma till Trafiknämnden med ett underlag för budget 2025 med inriktning 2026 och 2027 utifrån Sverigedemokraternas skuggbudget 2024.

c. Därutöver anföra följande:

Sverigedemokraterna har i sin skuggbudget för 2024 redogjort för våra visioner, mål och inriktningar. För att genomföra detta skall kontoret återkomma till nämnden med ett omarbetat underlag för budget 2025 med inriktning 2026 och 2027.

4) Sara Svanström (L) föreslår att nämnden beslutar att:

- a. Delvis bifalla kontorets förslag till beslut.

b. Uppdra åt trafikkontoret att återkomma med förslag till inriktningsbeslut i enlighet med vad som nedan anförs.

c. Därutöver anföra följande:

Vi liberaler anser att staden är till för människan och bör få så stora möjligheter att kunna röra sig fritt utifrån hennes förutsättningar och villkor. Det förutsätter att staden och dess förvaltningar stärker framkomligheten för alla som vistas och bor i vår stad. På så vis möjliggör vi för den enskilde individen att själv kunna styra över de verkligt avgörande besluten i livet. I Liberalernas förslag till budget 2024 för fastslås därför tre inriktningsmål för stadens verksamheter.

1. Ett frihetens Stockholm som ger varje individ möjligheter att uttrycka sig och förutsättningar att leva ett självständigt liv
2. Ett grönt och innovativt Stockholm som är ledande i klimatomställningen och ger goda förutsättningar för ett fritt närings- och kulturliv.
3. Ett Stockholm med god ekonomi som slår vakt om de mänskliga rättigheterna, öppenhet och valfrihet.

Syftet med underlaget för budget 2025 med inriktning för 2026 och 2027 är att beskriva och analysera de kommande årens utveckling och konsekvenserna för staden. Identifierade utvecklingsbehov och strategiska prioriteringar ska redovisas.

Vi noterar att i åren som kommer så lägger den rödgröna majoriteten i stort sätt allt sitt fokus på gång, cykel och kollektivtrafik – människor med begränsad framkomlighet prioriteras ner. Vi anser att det är fundamental rättighet att kunna ta sig fram i vår stad oberoende förutsättningar. Då alla inte kan ta sig fram med egna ben och/eller cykla så behöver staden förstärka sitt arbete med framkomlighet för människor med funktionsnedsättning – likt Liberalerna gör i sin budget för trafiknämnden.

När det kommer till att vara ledande inom klimatomställningen behöver ytterligare åtgärder tas för att kunna växla över från fossildrivna bilar till elbilar. Här måste elektrifieringen av vår infrastruktur växlas

upp och fler laddstolpar installeras både i förort som i innerstad.

Staden behöver även gå i täten när det kommer ny teknik som bidrar till att fånga in luftföroreningar samt sänka temperaturen i stadsmiljön, där finns det mycket kvar att göra och Liberalerna har lagt förslag på smarta träd som kan bidra till just detta.

Många av stadens infrastrukturprojekt har behäftats med fördröjningar som krävt ytterligare medel för att kunna genomföras. Vi befärrar att många av dessa fördröjningar kommer leda till att andra viktiga infrastrukturopsatser kommer få skjutas upp eller avbrytas då det saknas pengar. Vi har därför uppmanat staden att stärka styrningen av projekten samt att beslutsunderlagen tar höjd för eventuella risker om fördröjningar. Vi ser även ett behov av att externa granskare kan behövas vid större infrastrukturprojekt.

Beslutsgång

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

Särskilt uttalande

Markus Berensson (C) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Centerpartiet anser att en utbyggnad av en högkvalitativ cykelinfrastruktur är en av Trafiknämndens främsta uppgifter i syfte att skapa en hållbar, hälsosam och trivsamt stad. I underlag för budget framgår det att "Stockholm ska sträva efter att vara Europas främsta cykelstad" och medlen för att uppnå denna ambition uppgår till 900 miljoner kronor mellan 2023-2026. Detta är en stor och välbehövlig satsning, men inte i paritet med vad andra europeiska städer gör för cyklingen just nu.

Paris kommun (med ungefär dubbelt så stor befolkning som Stockholm) har anlagt 1300 km cykelbanor under en tioårsperiod. Under samma tidsspann har Stockholm anlagt ca 10 km cykelbana per år, enligt Framkomlighetsstrategin. En annan fransk stad, Lyon (vars kommun har ca hälften av Stockholms befolkning), planerar att investera 5,7 miljarder kronor i ny cykelinfrastruktur till och med 2030.

Stockholms stora cykelsatsningar inleddes 2012 på initiativ av Centerpartiet, när den första cykelmiljarden introducerades, vilket gjorde vår stad till en av de europeiska ledarna på cykelområdet. Men omvärlden börjar springa ikapp vår stad och det är dags att lägga i ytterligare en växel för att göra Stockholm till en av världens absolut främsta cykelstäder. För att åstadkomma detta kommer det att behövas mer resurser än de föreslagna 900 miljoner kronorna.

Ersätтарыttrande

Destiny Zandi Lindgren (KD) lämnar ersätтарыttrande enligt följande:

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

En förutsättning för detta är en hållbar ekonomisk hushållning, vilket vi noterar att kontoret ser som en stor utmaning att klara av i avvägningen mellan investerings- och driftverksamhet. Vidare beskriver kontoret att påverkan på drift är svår att avgöra vid nyinvesteringar, samtidigt som dessa investeringar står mot underhållsinsatser av befintlig infrastruktur. Vi ser med andra ord att styrets politik leder till en ökad underhållsskuld samtidigt som förutsägbarheten för stadens framtida drift blir allt mer oförutsägbar. Kostnader som framtida stockholmare behöver ta när dagens politiker inte maktar med att prioritera ansvarsfullt.

Avslutningsvis noterar vi att kontoret beskriver svårigheter i att matcha styrets politiska ambitioner och samtidigt uppfylla alla nödvändiga funktioner i staden. Det blir allt mer tydligt att vänsterstyrets trafikpolitik utgår från visionära önskedrömmar snarare än att ansvarsfullt och lyhört förvalta och utveckla trafiksystemet med målet om att göra livet enklare för stockholmarna.

§ 12

Delegationsordning för trafikkontoret. Revidering

Dnr T2021-01835

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner trafikkontorets förslag till revidering av delegationsordningen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 25 mars 2024.

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

Yttranden över laglighetsprövning av trafiknämndens beslut 2024-02-15, § 11, om Levande Stockholm sommaren 2024

Dnr T2023-03344

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden beslutar att till Förvaltningsrätten i Stockholm överlämna yttrande i mål nr 4150-24 och mål nr 4670-24 enligt tjänsteutlåtandets bilaga 3.
2. Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 8 mars 2024.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

§ 14**Årsavtal 2025 Blomsterprogram för stadsdelarna i västerort. Upphandling**

Dnr T2024-00501

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner upphandling av Årsavtal 2025 Blomsterprogram för stadsdelarna i västerort till ett belopp om 12 miljoner kronor samt ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingen och teckna avtal inom ramen för föreliggande beslut.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 19 mars 2024.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

§ 15 Ramavtal markarbeten parker och torg. Upphandling

Dnr T2024-00206

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner upphandling av ramavtal för markarbeten parker och torg till ett belopp om 200 miljoner kronor samt ger trafikkontoret i uppdrag att genomföra upphandlingen och teckna avtal inom ramen för föreliggande beslut.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 19 mars 2024.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

§ 16

Stockholms stads program för idrott, motion och friluftsliv 2024-2028. Svar på remiss från kommunstyrelsen

Dnr T2024-00081

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

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

Reservation

Samtliga ledamöter för Moderaterna, Sara Svanström (L) och Markus Berensson (C) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 31 januari 2024.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Lars Strömgren (MP), Ulf Walther m.fl. (S), Tobias Johansson m.fl. (V) och Anders Lindman (SD) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M), Sara Svanström (L) och Markus Berensson (C) föreslår att nämnden beslutar att avslå Stockholms stads program för idrott, motion och friluftsliv 2024-2028, samt att därutöver anföra följande:

Moderaterna, Liberalerna, Centerpartiet och Kristdemokraterna anser att Stockholms stads program för idrott, motion och friluftsliv 2024-2028 har för många brister i både framtagandet av programmet samt i programmets innehåll. De huvudsakliga förändringarna vi önskar se i sak redovisas nedan.

Den rödgröna majoriteten har hanterat processen kring framtagandet av programmet på ett undermåligt sätt. Ingen förankring skedde med oppositionen innan programmet togs fram, men vi förväntas utan vidare godkänna programmet i nämnden. Detta trots att det saknas vissa centrala delar. Jämfört med när det tidigare

programmet togs fram så har även inhämtandet av synpunkter från relevanta aktörer, såväl interna som externa, varit bristfälligt.

Ett program som utgår och ger direktiv till idrotten och friluftslivet i Stockholm måste tas fram tillsammans med stockholmsidrotten och dess aktörer inom friluftslivet. Det är våra förbund och föreningar som kan sin verksamhet bäst och vet vilka de största utmaningarna är. Under den grönbå majoriteten var det här en av våra viktigaste prioriteringar, att idrotten i Stockholm ska vara med och styra våra inriktningar och mål. Precis som vi gjorde vid framtagandet av Strategi för idrottsanläggningar 2022-2026. Det här programmet har haft ett alldeles för bristfälligt samarbete och dialog med vår idrottsverksamhet.

Exempelvis framgår det inte av programmet att anläggningsbristen är den största utmaningen för stockholmsidrotten och därför missar man ett av våra huvudmål, att få till fler tider och platser för idrott och rörelse. Programmet saknar också en tydlig ansvarsfördelning, ansvar för uppföljning och tillämpningsanvisningar och tydliga indikatorer vilket gör att det inte går att följa upp. Något som det tidigare programmet innehöll.

Vi önskar även att man ändrade åldern på den prioriterade målgruppen ”socioekonomisk status” från 13-20 år till 7-20 år. Av erfarenhet vet vi att barn dras in i kriminella gäng tidigt i livet. Överallt annars talar man om vikten av tidiga insatser, det bör även gälla inom idrotten.

Flera insatser som beskrivs i programmet är kortsiktiga och har en motverkande effekt för föreningslivet att kunna utvecklas. Barn och unga idrottare och engagerar sig i en förening för att de tycker att det är kul, inget annat. Dessa delar i programmet behöver omarbetas i grunden så att det tydligt framgår vilka delar av samhället som bär ansvar för vilka uppgifter. Skrivningarna om jämställdhet är överlag alldeles för otydliga i programmet och behöver utvecklas mer för att ge effekt.

Vi vill vidare särskilt lyfta behovet av utrymmen för spontanidrott, lek och friluftsliv. Dessa måste tydligare

tas med i stadsplaneringen och tas med i beaktande både vad gäller utveckling av befintliga grönområden och när det kommer till att skydda skogs- och parkmark från exploatering. Att tillfälliga idrottsytor bör anordnas på platser som är i ett tidigt exploateringsläge är en åtgärd vi starkt menar är en nödvändighet för att råda bukt på den akuta anläggningsbristen i staden, och det är positivt att kontoret överensstämmer i den uppfattningen. Vi ser gärna att Trafikkontoret tillsammans med relevanta fackförvaltningar snarast påbörjar arbetet med att identifiera lämpliga ytor för ändamålet.

I förslaget till program står det att stadens idrottsanläggningar ska lämna så litet avtryck på miljön och klimatet som möjligt samt att idrottsanläggningar och idrottsverksamhet i staden ska bidra till en giftfri miljö och en minskad klimatpåverkan genom en effektiv energianvändning, miljöanpassad vägtrafik samt en hållbar hantering av avfall, plast och kemikalier. Här behöver hållbarhetskraven förtydligas. Mycket innefattas i stadens Guide för hållbara evenemang. Men för att kunna bidra till minskad klimatpåverkan vill vi avslutningsvis återigen trycka på behovet av laddinfrastruktur och elektrifiering.

Vi positiva till trafikkontorets svar på remissen avseende att främja cykelvanor hos kvinnor och barn från socioekonomiskt svagare områden. Men alla har inte möjligheten att cykla – människor med en funktionsnedsättning måste även prioriteras och hur deras möjligheter att ta sig till och från idrott och rekreation. Därför vill vi att i nämndens remiss till programmet för idrott, motion och friluftsliv lyfta trafikkontorets ansvar i att tillgängliggöra framkomligheten för människor med funktionsnedsättning. Gällande nämndens föreslagna ansvarsområde Planläggande av gång- och cykelvägar för att främja aktiv transport, ser vi gärna en konkretisering att gång- och cykelvägar i planeringsarbetet.

Beslutsgång

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

av ordföranden Lars Strömngren (MP), Ulf Walther m.fl. (S), Tobias Johansson m.fl. (V) och Anders Lindman (SD).

Särskilt uttalande

Anders Lindman (SD) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Stockholms stads program för idrott är ett stadsövergripande initiativ med målet att förbättra folkhälsan och minska hälsoskillnaderna genom ökad fysisk aktivitet. Från och med detta år inkluderas även motion och friluftsliv i programmet. Dessa aktiviteter utgör en betydande del av fritidsaktiviteterna för många invånare, och det är därför viktigt att hela staden får tillgång till de satsningar som görs.

För att programmet ska få en bred effekt och nå grupper med låg fysisk aktivitetsnivå måste information om medborgarnas möjligheter tydligt kommuniceras ut av staden.

Stockholm har otaliga möjligheter för idrott, motion och friluftsliv, men det finns en brist på specialidrottshallar och träningsytor för vissa sporter. Byggprocessen för nya anläggningar tar lång tid, så det är viktigt att effektivisera användningen av befintliga anläggningar och hitta tillfälliga lösningar där det är möjligt. Dessutom kan utomhusanläggningarnas funktionalitet förbättras genom uppgraderingar av utrustning och utformning för att passa fler målgrupper.

Stadens verksamheter för skolor, öppna förskolor och parklekar spelar en viktig roll för att stimulera barn till rörelse och lek. Utformningen och storleken på utomhusmiljöerna är avgörande för att uppmuntra till aktivitet. Skolornas ansvar enligt skolplikten innebär en möjlighet att påverka barnens inställning till fysisk aktivitet genom både teori och praktiska aktiviteter, vilket är grundläggande för god mental hälsa och välmående.

Även om Stockholm erbjuder många möjligheter till idrott finns det även områden där utbudet är begränsat. Till exempel är möjligheterna att utöva motorsport nästan obefintliga. Tidigare har ljudnivåer och avgasutsläpp varit hinder, men med den elektrifiering som sker inom sporten öppnas nya möjligheter. Motorsporten har historiskt sett lockat många unga och vuxna, och det är viktigt att staden

tar hänsyn till detta och främjar utvecklingen inom området.

Ersättaryttrande

Destiny Zandi Lindgren (KD) instämmer i förslag från vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M), Sara Svanström (L) och Markus Berensson (C).

§ 17

Kommunikationsprogram för Stockholms stad. Svar på remiss från kommunstyrelsen

Dnr T2024-00312

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner 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 4 mars 2024.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Lars Strömgren (MP), Ulf Walther m.fl. (S), Tobias Johansson m.fl. (V), vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M), Anders Lindman (SD) och Markus Berensson (C) föreslår (se beslutet).
- 2) Sara Svanström (L) föreslår att nämnden beslutar:
 - a. Att delvis bifalla kontorets förslag till beslut
 - b. Att uppdra åt förvaltningen att ta fram skarpare rutiner vid upphandling av kommunikationskonsulter samt inköp av media och profilprodukter m.m.
 - c. Att därutöver anföra följande:

Vi ser positivt på framtagandet av ett nytt program för kommunikation för staden och anser att kommer bli ett bra verktyg för hur vi framför stadens budskap så den blir både relevant och når alla relevanta delar av samhället.

Däremot saknar vi en mer detaljerad rutin kring kostnaderna för kommunikation. Under perioden 2022-11-01 till 2023-07-28 la staden ca 81 mnkr på management- och kommunikationskonsulter, varav trafikkontoret ca 8 mnkr. Ytterligare 42 mnkr lades på trycksaker, reklam och profilprodukter totalt av staden.

Med tanke på det ekonomiska läget som både stad och människor befinner sig i, ser vi ett stort behov av att programmet även innehåller skarpare rutiner kring upphandling av kommunikationstjänster samt tryck- och reklamprodukter.

Beslutsgång

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

Ersätтарыttrande

Destiny Zandi Lindgren (KD) lämnar ersätтарыttrande enligt följande:

Den offentliga sektorn i Sverige spenderar ca 2 miljarder skatte kronor per år på PR, reklam och kommunikationstjänster från privata bolag. Utöver detta är det inte ovanligt med egna kommunikatörer som arbetar med att bygga organisationens varumärke, marknadsföra den egna verksamheten eller bedriva påverkanskampanjer. Stockholms stad är inget undantag. Kommunens kostnad för externt upphandlad kommunikation går på ca 110-120 mnkr per år. I stadens förvaltningar och bolag arbetar dessutom nära 200 kommunikatörer.

Stadens kommunikationsprogram är i grunden en förutsättning för en enhetlig och strukturerad kommunikation såväl internt inom organisationen som externt gentemot entreprenörer, medborgare eller andra myndigheter. Det bidrar till effektivitet och möjliggör samverkan. På senare år har däremot offentliga kommunikationsverksamheter svällt i takt med allt mer ambitiösa målsättningar samt en föreställning om varumärken och marknadsföring som avgörande för medborgarnas förtroende och tillit gentemot det offentliga.

Kristdemokraterna förhåller sig mycket skeptiska till detta. Att våra förvaltningars och bolags kommunikation ska vara korrekt, enkel att förstå och enkel att tillgå delar vi till fullo. Likaså att de ska uppfattas professionella och sakliga, samt närvarande och omhändertagande i kris eller under allvarliga händelser. Vi motsätter oss däremot att kommunala bolag ska bygga egna varumärken, att våra

förvaltningar ska fokusera på att marknadsföra sina verksamheter samt en ökad synlighet för sakens skull. Vi motsätter oss särskilt det uttalade syftet att bedriva beteendepåverkande kommunikationsinsatser gentemot våra medborgare.

Mot bakgrund av detta anser vi att stadens kommunikationsprogram i större utsträckning behöver fokusera på renodling av kommunikationsverksamheten för att återgå till en mer ändamålsenlig sådan, samtidigt som resurser kan frigöras för det faktiska utförandet av välfärdsuppdraget. Enligt Kristdemokraterna så är den bästa marknadsföringen för svenska kommuner en välutförd kärnverksamhet fri från symbolpolitik och slöseri – inte en ständigt svällande kommunikationsverksamhet.

§ 18

Antal parkeringsplatser på gatumark. Svar på skrivelse från Anders Lindman (SD)

Dnr T2023-03125

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner trafikkontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 4 mars 2024.

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

Anders Lindman (SD) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Sverigedemokraterna har inget mot att infrastrukturen för gång- och cykeltrafikanter förbättras men det är inte rimligt att det fått ske på bekostnad av så mycket som en femtedel av stadens parkeringsplatser. Vi ser nu, när SL annonserat att de kommer börja skära ned på kollektivtrafiken, att en strategi som utgår från alla trafikslags självklara plats snarare än att fokusera så mycket på de enstaka hade varit att föredra. Nu riskerar många Stockholmare som inte längre har möjlighet eller råd att äga en bil att få finna sig i en mycket mer isolerad tillvaro. Vi tycker det rimmar väldigt illa med ambitionen om att Stockholm ska vara en växande och attraktiv stad med en god tillgänglighet.

§ 19 Luftkvaliteten vid Långholmsgatans skolor av Markus Berensson m.fl. (C). Svar på skrivelse

Dnr T2024-00485

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner trafikkontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 5 mars 2024.

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

Markus Berensson (C) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Centerpartiet vill inledningsvis tacka kontoret för ett svar med utförliga redogörelser, och välkomnar att nya mätningar genomförs under 2024 för att få en uppdaterad lägesbild av luftföroreningarna längs sträckan. Åtgärder som hittills har vidtagits är ett steg i rätt riktning, och en utökning av Miljözon 2 i hela innerstaden skulle kunna bringa en omedelbar förbättring för att få bort de värsta utsläppen, i likhet med ett utökat dubbdäcksförbud.

Vi delar förhoppningen om att miljözon 2 vid 2035 kommer ha spelat ut sin roll och förespråkar införandet av miljözon 3 i hela innerstaden till 2030. Däremot är vi tveksamma till att spridningseffekter från införandet av miljözon klass 3 i ett ytterst begränsat område på Norrmalm förbättrar situationen på västra Södermalm, då fordon som i dagsläget inte lever upp till bestämmelserna kommer söka alternativa färdvägar.

Vidare manar vi Trafikkontoret att som en interrimåtgärd se över intervalltiderna för trafiksignalerna på

övergångsstället nedanför Högalidsspången, då den upplevda väntetiden för att korsa Långholmsgatan är hög. Barn och unga på väg till/från de berörda skolorna utsätts då för förhöjda halter under en mer begränsad period.

§ 20

Om Region Stockholms neddragningar i kollektivtrafiken av Dennis Wedin m.fl. (M) och Markus Berensson m.fl. (C). Svar på skrivelse

Dnr T2023-03463

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner trafikkontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 23 januari 2024.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

Särskilt uttalande

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

Oron för hur neddragningarna i kollektivtrafiken delas av många – trafikkontoret, våra partier och inte minst stockholmarna. Efter att reviderade förslag till trafikplanen presenterat står det fortfarande klart och tydligt att det är Stockholms innerstad som har dragit det kortaste strået. På stombussarna – 1, 2, 3, 4 och 6 – drar man ner kapaciteten och turtätheten med i genomsnitt 20 procent. Det vill säga så mycket att stockholmarnas största busslinjer delar av dygnet inte kommer kunna anses uppfylla kravet för att kallas stombussar.

Neddragningarna och omdragningarna innebär ett ”lappande” av kollektivtrafiken som resulterar i sämre tillgänglighet till flera stadsdelar: Norra Djurgårdsstaden där buss 75 endast är tillbaka i högtrafik. Östra Södermalm där buss 57 kortas. Stora Essingen i och med att buss 54 dras om. Stora delar av Kungsholmen i och med

omdragningen av buss 65. Neddragningarna av buss 72 som försämrar tillgängligheten till och infrastrukturen mellan två av Stockholms viktigaste universitet – Kungliga tekniska Högskolan och Karolinska Institutet.

”Vi vill inte lägga pengar på att försöka få tillbaka resenärer i Stockholms innerstad” sa trafikregionråd Anton Fendert (MP) när nedskärningarna först presenterades. Men vi är oroade för att regionens nedprioritering av innerstadstrafiken riskerar skapa en nedåtgående spiral där sämre kollektivtrafik innebär färre användare utav den, minskade intäkter och ytterligare neddragningar.

Trafikkontoret konstaterat att neddragningarna kan resultera i att biltrafiken ökar. Det är oroande av både framkomlighetsskäl och klimatskäl samtidigt som det försvårar stadens möjligheter att tillgängliggöra mer plats för stadsliv. Allt som allt riskerar det bli allt svårare att ta sig fram i Stockholm.

Ersättaryttrande

Destiny Zandi Lindgren (KD) instämmer i särskilt uttalande från vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M) och Markus Berensson (C).

§ 21 Trygghets- och tillgänglighetsåtgärder vid busshållplatser i Järva och söderort. Genomförandebeslut

Dnr T2023-02961

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt trygghets- och tillgänglighetsåtgärder vid busshållplatser i Järva och söderort till en investeringsutgift om 40 miljoner kronor.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 13 februari 2024.

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 har lyft problemet med att människor med funktionsnedsättning har haft en problematisk framkomlighet till och från stadens kollektivtrafik i synnerhet i ytterstaden som skapar otrygghet.

Enligt nationella trygghetsundersökningen 2023 anger närmare en fjärdedel av befolkningen att de valt en annan väg eller annat färd sätt på grund av otrygghet det senaste året. Andelen kvinnor som valt en annan väg eller färd sätt är enligt samma undersökning över 30 %. Att ha ett ”hela resan- perspektiv” på trygghetsskapande insatser är viktigt då många känner sig trygga i själva kollektivtrafiken men otrygga till och från den.

Därför är det välkommet att staden investerar i både framkomlighet och trygghet för grupper som upplever sig särskilt utsatta i kollektivtrafiken.

§ 22 Cykelparkering 2024-2025. Genomförandebeslut

Dnr T2024-00696

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt Cykelparkering 2024-2025 till en investeringsutgift om 48 mnkr.
2. Trafiknämnden ger trafikkontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för föreliggande genomförandebeslut.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 24 januari 2024.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

Vid protokollet

Alva Matsdotter