

Protokoll 5/2024

Tid Torsdagen den 13 juni 2024 kl. 16.30-17.00

Plats Stora kollegiesalen, Stadshuset

Justering Onsdagen den 19 juni, §§ 1-14, 16, 18, 19, 21, 22, 24-27

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 13 juni 2024, §§ 15, 17, 20, 23

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)

Katja Jassey (V)

Anders Lindman (SD)

Sara Svanström (L) §§ 2-27

Markus Berensson (C)

Hamid Ershad Sarabi (C)

Tjänstgörande ersättare

Torbjörn Erbe (M) för Jonas Nilsson (M)

Ludvig Tornberg (M) § 1 för Sara Svanström (L)

Ersättare:

Karin Jordås (S)

Björn Erdal (S)

Abdiaziz Serar (S)

Joel Höglund (V)

Agneta Sundberg (V)

Ludvig Tornberg (M) §§ 2-27

Linn Bessner (C)

Destiny Zandi Lindgren (KD)

Tjänstemän

Förvaltningschefen Gunilla Glantz, Sara Bergendorff, Niklas Domeij, Elisabet Elfström, Ulrika Falk, Peter Granström, Anna Green, Philip Hall, Lena Lien, nämndsekreteraren Alva Sahlström, personalföreträdarna Luis Lopez och Tomas Nitzelius §§1-15 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 onsdagen den 19 juni 2024.

§ 2

Frågor för beredning och information från kontoret

Information från kontoret

Förvaltningschef Gunilla Glantz informerar om att avdelningschef Philip Hall är tjänstledig under hösten och Kristina Redaelli tillförordnas som avdelningschef. Hon berättar även att Philip Hall håller en informationsdragnings för nämnden om arbetet med intern kontroll i samband med § 16.

Beslut

Trafiknämnden tackar för informationen.

§ 3

Anmälan av inkomna skrivelser till trafiknämnden

Beslut

Inkomna skrivelser m.m. till trafiknämnden enligt förteckning från den 4 juni 2024 respektive den 13 juni 2024 anmäls.

§ 4

Anmälan av delegationsbeslut fattade inom trafikkontoret

Dnr T2024-00058

Beslut

1. Trafiknämnden godkänner redovisningen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 3 juni 2024.

§ 5

Anmälan av protokoll från rådet för funktionshinderfrågor

Dnr T2024-00059

Beslut

Protokoll 2/2024 från den 25 mars 2024 för trafiknämndens och Stockholms Stads Parkering AB:s gemensamma råd för funktionshinderfrågor anmäls.

§ 6

Anmälan av nedskrivning av fordringar

Dnr T2024-00703

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner anmälan.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 18 mars 2024.

§ 7

Gång- och cykelåtgärder på Lövholmsvägen mellan Blommenbersvägen och Gröndalsvägen. Inriktningsbeslut

Dnr T2024-01219

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projekt ”Cykelåtgärder på Lövholmsvägen mellan Blommensbergsvägen och Gröndalsvägen” upp till 2,0 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut. Projektets totala utgift beräknas till 21 mnkr.

Reservation

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

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 19 april 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), Sara Svanström (L) och Markus Berensson m.fl. (C) föreslår (se beslutet).
- 2) Anders Lindman (SD) föreslår att nämnden beslutar avslå förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att avsluta projektet, samt att därutöver anföra följande:

Sverigedemokraterna anser att åtgärderna i projektet och därmed kostnaderna inte är rimliga i förhållande till nyttan. Cykeltrafiken på aktuell sträcka fungerar tillfredsställande och därför är investeringen ej motiverad. I vanlig ordning saknas en tillfredsställande kostnads-nyttoanalys och eftersom investeringsutgiften är såpass stor är det särskilt viktigt att ta hänsyn till alternativkostnaden i detta fall.

investering noggrant övervägas och Sverigedemokraterna anser därför att projektet bör avslutas. Vårt fokus är på stadens kärnverksamhet och behovet av cykelåtgärder behöver vägas emot andra viktiga utgiftsområden som exempelvis reinvesteringar i gator och driften av skolan och omsorgen.

Beslutsgång

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

Ersätтарыttrande

Destiny Zandi Lindgren (KD) lämnar ersätтарыttrande enligt följande:

År 2012 bedömde trafikkontoret att snittkostnaden per kilometer cykelväg i innerstan uppgick till ca 8 mnkr. Sedan år 2012 har entreprenadindex för vägentreprenader ökat med ca 60-80 procent, vilket innebär att snittkostnaden per kilometer cykelväg i city borde vara omkring 13-15 mnkr.

I ärendet föreslås gång- och cykelåtgärder på Lövholmsvägen på en sträcka om 400 meter till en kostnad på 21 mnkr, motsvarande 52,5 mnkr per kilometer. Kristdemokraterna ser mycket allvarligt på att kostnaden för stadens gatuarbeten ökat flerfaldigt jämfört med entreprenadindex.

Stockholms stads skuldsättning ökar i allt snabbare takt samtidigt som räntekostnaderna successivt får större påverkan på fackförvaltningarnas driftsekonomi när lågränteårens ingångna lån löper ut. Systematiskt efterfrågar stadsledningskontoret en striktare politik med minskad skuldsättning och skarpa uppmaningar om att göra avvägningar mellan investeringsprojekt. Det kan inte anses vare sig motiverat eller ansvarsfullt att låta stockholmarna ta kostnaden för denna allt mer uppseendeväckande skuldsättningsfest. Vi politiker är skyldiga att visa en ordentligt mycket större respekt för invånarnas skatte kronor än så här.

§ 8 Cykel Magelungsvägen. Inriktningsbeslut

Dnr T2024-01378

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projekt Cykel Magelungsvägen upp till 1 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut. Projektets totala utgift beräknas till 20 mnkr.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 11 april 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.

Ersättaryttrande

Destiny Zandi Lindgren (KD) lämnar ersättaryttrande enligt följande:

År 2012 bedömde trafikkontoret att snittkostnaden per kilometer cykelväg i innerstan uppgick till ca 8 mnkr. Sedan år 2012 har entreprenadindex för vägentreprenader ökat med ca 60-80 procent, vilket innebär att snittkostnaden per kilometer cykelväg i city borde vara omkring 13-15 mnkr.

I ärendet föreslås cykelåtgärder på Magelungsvägen på en sträcka om 230 meter till en kostnad på 20 mnkr, motsvarande 87 mnkr per kilometer. Kristdemokraterna ser mycket allvarligt på att kostnaden för stadens gatuarbeten ökat flerfaldigt jämfört med entreprenadindex. Trafikkontoret behöver se över vad det är som driver denna interna hyperinflation.

Stockholms stads skuldsättning ökar i allt snabbare takt samtidigt som räntekostnaderna successivt får större

påverkan på fackförvaltningarnas driftsekonomi när lågränteårens ingångna lån löper ut. Systematiskt efterfrågar stadsledningskontoret en striktare politik med minskad skuldsättning och skarpa uppmaningar om att göra avvägningar mellan investeringsprojekt. Det kan inte anses vare sig motiverat eller ansvarsfullt att låta stockholmarna ta kostnaden för denna allt mer uppseendeväckande skuldsättningsfest. Vi politiker är skyldiga att visa en ordentligt mycket större respekt för invånarnas skattekronor än såhär.

§ 9 Rörstrandsgatan mellan Norrbackagatan och Sankt Eriksgatan, gångåtgård och reinvestering gata. Inriktningsbeslut

Dnr T2024-00543

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projekt Rörstrandsgatan mellan Norrbackagatan och Sankt Eriksgatan gångåtgärder och reinvestering upp till 1 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut. Projektets totala utgift beräknas till 27 mnkr.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 13 maj 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) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Moderaterna ställer sig positiva till åtgärderna på Rörstrandsgatan men hade önskat mer av förslaget. Exempelvis hade åtgärderna för att underlätta för gående kunnat kombineras med möjlighet till mer, permanent grönska i form av träd och rabatter. På så vis kan ett populärt restaurang- och promenadstråk göras mer attraktivt för fler samtidigt som grönskan vid Vasaparken och Karlbergs Slott starkare kunna bindas samman. Ersättandet av parkeringsplatserna genom att inrätta vinkelparkeringar i närheten är även ett bra exempel som borde kunna tillämpas på fler gator i staden.

Moderaterna vill i samband med detta även påminna om våra förslag kring fler möjligheter till permanenta

uteserveringar och att staden tar tag i att hitta en lösning för p-snurran längst ner på Rörstrandsgatan. Detta är åtgärder som skulle lyfta gatan och området för såväl boende som besökare.

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

Centerpartiet välkomnar en upprustning av Rörstrandsgatan, ett av stadens mest uppskattade stråk och en destination för sina restauranger, caféer och krogliv. Ytorna för människor som flera år av sommargator medfört blivit en självklarhet för många stockholmare, och det är glädjande att detta nu kommer återspeglas i den fysiska infrastrukturen.

Rörstrandsgatan utgör även en viktig länk mellan Sankt Eriksplan och västra Kungsholmen/Solna genom Karlbergs slottspark för cyklister, med cirka 2000 passager per dygn. Centerpartiet har förståelse för att särskild infrastruktur för cykel längs Rörstrandsgatan är svårt att motivera, men vill påpeka vikten av att de upphöjda korsningarna vid Norrbackagatan och Birkagatan inte utformas så att de utgör hinder eller obehag för passerande cyklister. Liknande upphöjda korsningar som anlagts längts exempelvis Värtavägens västra sida har skarpa kanter, och skulle med en liknande utformning på Rörstrandsgatan medföra hinder vid fyra enskilda tillfällen för cyklister som nyttjar Rörstrandsgatan. Centerpartiet menar att dessa bör och kan utformas med ramper eller öppningar som fortsatt sänker hastigheten för tyngre fordon, men som låter cyklar lätt passera.

§ 10 Gångåtgärder på Krällingegränd och Spånga Kyrkväg i Tensta. Inriktningsbeslut

Dnr T2024-01267

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projekt Gångåtgärder på Krällingegränd och Spånga Kyrkväg i Tensta upp till 1,0 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut. Projektets totala utgift beräknas till ca 10 mnkr.
2. Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för gång-, cykel- och tillgänglighetsåtgärder på Järvafältet mellan Krällingegränd och Järvabadet som underlag för ett kommande genomförandebeslut på delegation, samt ansöka om nödvändiga reservatstillstånd.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 24 april 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.

§ 11

Konfliktstudie mellan Liljeholmen och Marievik. Svar på uppdrag från kommunfullmäktige. Inriktningsbeslut

Dnr T2023-03500

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som redovisning av uppdraget från kommunfullmäktige om att genomföra en konfliktstudie mellan Liljeholmen och Marievik.
2. Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för ny passage över Södertäljevägen upp till 2,5 mnkr. Projektets totala utgift beräknas till 23 mnkr.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 14 december 2023.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

Särskilt uttalande

Ordföranden Lars Strömgren (MP), Ulf Walther m.fl. (S) och Tobias Johansson m.fl. (V) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Vi ser positivt på att genom ett övergångsställe minska belastningen på konfliktpunkten vid Marievik. Detta kan ske utan större begränsningar för andra trafikslag. Att anlägga ett övergångsställe fyller även en annan viktig funktion. I Stockholms stads budget för år 2018 fick Exploateringsnämnden i uppdrag att tillsammans med Stadsbyggnadsnämnden och Trafiknämnden påbörja planeringen för en omvandling av Södertäljevägen närmast Liljeholmen från trafikled till urban miljö.

Exploateringsnämnden fattade i mars 2024 beslut om att avvakta vidare arbete med omvandling av Södertäljevägen till stadsgata, till dess att de ekonomiska förutsättningarna förbättras. Denna förutsättning var inte klar när Trafikkontoret genomförde den aktuella konfliktstudien för passagen mellan Liljeholmen och Marievik.

Mot bakgrund av att omvandling av Södertäljevägen till stadsgata dröjer många år framåt i tiden tycker vi att det är motiverat att trafikkontoret binder ihop Liljeholmen, Marievik och Årstadal. Detta för att förbättra framkomligheten för gående och cyklister och minska konfliktytorna dem emellan. Vi ser att det finns stor potential i att genom ett övergångsställe överbrygga Södertäljevägen som barriär i området och binda ihop stadsdelsområdena samtidigt som en framtida omvandling till stadsgata fortsatt är motiverad.

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

Det behöver bli säkrare att korsa Södertäljevägen i Marievik och Liljeholmen. I dagsläget sker nästan dagligen incidenter som försenar trafikflödena och sätter inte minst gående och cyklister i fara. Exempelvis är det ett stort problem när gående går över tvärbanespar och bilvägen väster om Södertäljevägen, vid rondellen. Här behövs det befintliga staketet förlängas. På sikt vore det en bra lösning att bygga en gång- och cykelbro så gångtrafikanter slipper passera både spår och bilväg.

§ 12

Breddning av gång- och cykelbana på Skansbron. Genomförandebeslut

Dnr T2023-00266

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt Breddning av gång- och cykelbana på Skansbron till en investeringsutgift om 29 mnkr.
2. Trafiknämnden ger trafikkontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för föreliggande genomförandebeslut.

Reservation

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

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 15 april 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 Sara Svanström (L) föreslår (se beslutet).
- 2) Markus Berensson m.fl. (C) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - a) Att avslå kontorets förslag till beslut.
 - b) Att ge trafikkontoret i uppdrag att ta fram ett omarbetat förslag med cykelbanor på Skansbrons båda sidor som inkluderar en säkrare koppling till Bohusgatan.
 - c) Att därutöver anföra:

Skansbron utgör en viktig länk mellan innerstaden och Söderort för tusentals cyklister varje dag. När Trafikkontoret nu använder 29 miljoner kronor från Framkomlighetssatsningen för cykelåtgärder för att förbättra sträckan blir resultatet anmärkningsvärt nog att konfliktytorna ökar och ytan för cyklister minskar.

Cykelstråken i Stockholm är generellt mest kapacitetsansträngda i morgonrusningen. En stor andel av morgontrafiken, den norrgående cykeltrafiken mot innerstan, kommer med den föreslagna utformningen behöva korsa biltrafiken vid tre tillfällen istället för dagens noll. Kontorets ursprungliga förslag till inriktningsbeslut hade cykelbanan på den östra sidan kvar, något som med majoritetens egna förslag till beslut beklagligt nog togs bort.

Risken för konflikter och olyckor ökar för varje korsningspunkt. Det finns även anledning till att förvänta sig att en betydande mängd cyklister fortsatt kommer använda den f.d. GC-banan på Skansbrons östra sida, eller körbanan – av vane- eller bekvämlighetsskäl. Vi noterar även att den totala bredden på sträckans cykelbanor med denna framkomlighetssatsning minskar från 3,9 m till 3,25 m. På brons öppningsbara parti är reduktionen än mer påtaglig när det den borttagna cykelbanan på östra sidan inte kompenseras.

Centerpartiet anser inte att de medel som avses investeras för att främja situationen för cyklister på Skansbron kommer bidra till ändamålet. Cykelsatsningar i Stockholm ska inte resultera i fler korsningar, snäva vinklar och riskfyllda moment för den som vill ta sig fram på två hjul i staden. Vi är även tveksamma till att de hastighetssäkrande åtgärderna som planeras för biltrafiken vid de tre korsningspunkterna är tillräckliga, då det exempelvis saknas farthinder vid utfarten ur cirkulationsplatsen.

Centerpartiet ställer sig även frågande till varför inga åtgärder planerats på den del av Rutger Fuchsgatan som förbinder Skansbron med Bohusgatan. Cykelbanan från Skansbron övergår här i dagsläget snabbt från att vara tvåriktad, till att snabbt smalna av och sedan upphöra ut i körbanan precis vid ett övergångsställe och busshållplatser – vilket skapar konflikter mellan tre trafikslag på en mycket begränsad yta. Vi menar att Rutger Fuchsgatan är en del av helheten, och att ett omformat förslag bör tas fram där cykelbanor behålls på brons båda sidor och att en naturlig koppling skapas upp till Bohusgatan.

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), Anders Lindman (SD) och Sara Svanström (L).

§ 13

Breddad cykelbana på Norr Mälarstrand mellan Kungsholmstorg och Samuel Owens gata. Inriktningsbeslut

Dnr T2024-00836

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projekt Breddade cykelbanor på Norr Mälarstrand mellan Kungsholmstorg och Samuel Owens gata upp till 3 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut. Projektets totala utgift beräknas till 48 mnkr.

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 Strömgren (MP), Ulf Walther m.fl. (S), Tobias Johansson m.fl. (V), vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M), Sara Svanström (L) och Markus Berensson m.fl. (C) föreslår (se beslutet).
- 2) Anders Lindman (SD) föreslår att nämnden beslutar att trafiknämnden avslår förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att avsluta projektet, samt att därutöver anföra följande:

Sverigedemokraterna anser att åtgärderna i projektet och därmed kostnaderna inte är rimliga i förhållande till nyttan. Cykeltrafiken på aktuell sträcka fungerar tillfredsställande och därför är investeringen ej motiverad. I vanlig ordning saknas en tillfredsställande kostnads-nyttoanalys och eftersom investeringsutgiften är såpass stor är det särskilt viktigt att ta hänsyn till alternativkostnaden i detta fall.

Stockholm är på väg mot ekonomiskt kärvare tider och med en stor osäkerhet inför framtiden måste varje investering noggrant övervägas och Sverigedemokraterna anser därför att projektet bör avslutas. Vårt fokus är på stadens kärnverksamhet och behovet av cykelåtgärder behöver vägas emot andra viktiga utgiftsområden som exempelvis reinvesteringar i gator och driften av skolan och omsorgen.

Beslutsgång

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

Ersättaryttrande

Destiny Zandi Lindgren (KD) lämnar ersättaryttrande enligt följande:

År 2012 bedömde trafikkontoret att snittkostnaden per kilometer cykelväg i innerstan uppgick till ca 8 mnkr. Sedan år 2012 har entreprenadindex för vägentreprenader ökat med ca 60-80 procent, vilket innebär att snittkostnaden per kilometer cykelväg i city borde vara omkring 13-15 mnkr.

I ärendet föreslås att den redan befintliga cykelvägen breddas på Norr Mälarstrand på en sträcka om 500 meter till en kostnad på 48 mnkr, motsvarande 96 mnkr per kilometer. Kristdemokraterna ser mycket allvarligt på att kostnaden för stadens gatuarbeten ökat flerfaldigt jämfört med entreprenadindex. Trafikkontoret behöver se över vad det är som driver denna interna hyperinflation.

Stockholms stads skuldsättning ökar i allt snabbare takt samtidigt som räntekostnaderna successivt får större påverkan på fackförvaltningarnas driftsekonomi när lågräntearens ingångna lån löper ut. Systematiskt efterfrågar stadsledningskontoret en striktare politik med minskad skuldsättning och skarpa uppmaningar om att göra avvägningar mellan investeringsprojekt. Det kan inte anses vare sig motiverat eller ansvarsfullt att låta stockholmarna ta kostnaden för denna allt mer uppseendeväckande skuldsättningsfest. Vi politiker är

skyldiga att visa en ordentligt mycket större respekt för
invånarnas skattekronor än såhär.

§ 14

Parken Måsen, Fagersjö del av Grönare Stockholm. Slutredovisning

Dnr T2017-00093

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner slutredovisning av projekt Parken Måsen, Fagersjö del av Grönare Stockholm.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 8 maj 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.

§ 15 Tertialrapport 1 2024 för trafiknämnden

Dnr T2024-00875

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner tertialrapport 1 för 2024 och överlämnar ärendet till kommunstyrelsen.
2. Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.
3. Trafiknämnden godkänner förslag till budgetjustering avseende Stockholm vid vattnet om 0,4 mnkr inom investeringsbudgeten.
4. Trafiknämnden godkänner förslag till budgetjustering avseende trygghetsinvesteringar om 6,6 mnkr inom investeringsbudgeten.
5. Trafiknämnden godkänner omslutningsförändring om 11,5 mnkr inom driftbudgeten.

Reservation

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

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

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 28 maj 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) och Anders Lindman (SD) föreslår (se beslutet).
- 2) Sara Svanström (L) föreslår att nämnden beslutar att delvis bifalla kontorets förslag till beslut samt att därutöver anföra följande:

Liberal trafikpolitik syftar till att individen ska kunna förflytta sig på ett tryggt, säkert och smidigt sätt i staden, oavsett förutsättning, ålder, kön eller funktionsnedsättning. Trafiknämnden ska arbeta för den

ekologiskt, socialt och ekonomiskt hållbara staden. Stockholm ska vara fossilfritt senast 2040 och stadens organisation ska vara fossilfri 2030. Nämnden ska bidra till att skapa fysiska och digitala strukturer som gör det lätt att leva och resa miljövänligt

Vi förstår att många som bor och verkar i Gamla stan upplever att införandet av en stadsmiljözon har gått fortare fram än vad de som påverkas av beslutet har hunnit ställa om så att deras verksamheter kan fortsätta även med zonens införande. Detta menar vi riskerar att påverka näringsidkare och boende negativt och vi har därför krävt att införandet av zonerna måste följas noga så att pragmatiska lösningar kan tas fram efterhand. Liberalerna har därför vid flera stora förändringar i stadsmiljön verkat för medborgardialog som verktyg för att dels hitta pragmatiska lösningar på problem men även för att öka förändringarnas legitimitet. Därför anser Liberalerna att utökningar av miljözoner i staden både ska föregås av och följas under införandet med djupare dialog mellan staden och boende/näringsidkare.

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

Vi noterar att den rödgröna majoriteten i stort sätt lägger 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.

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

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

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 färdstätt på grund av otrygghet det senaste året. Andelen kvinnor som valt en annan väg eller färdstätt 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.

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. I stadsrevisionens rapport för trafiknämnden (dnr: RVK 2024/34) återkommer samma kritik som Liberalerna redan lyft om stadens hantering av konsultkostnader. Vi delar revisionens bild av läget och anser att staden behöver stärka sin interna kontroll och rutiner kring konsult- och medieinköp. Med tanke på det ekonomiska läget människor befinner sig i med små marginaler, prisökningar samt höjda skatter och avgifter är det extra viktigt att stadens förvaltningar är extra noggranna med hur vi prioriterar stadens resurser.

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 befarar 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 fördryrningar. Vi ser även ett behov av att externa granskare kan behövas vid större infrastrukturprojekt.

Stockholms innerstad ska vara utsläppsfri år 2030 vilket innebär att trafiken ska gå på el. Staden ska satsa på en kraftig utbyggd laddinfrastruktur för att göra det möjligt att ställa om. Staden ska fortsätta arbeta med en elektrifieringspakt med näringslivet och andra aktörer för att nå fler laddstolpar.

Bilen kommer finnas även i framtidens stad, inte minst för nyttotrafik och för människor med behov av bilen. Liberalerna tror inte på förbud men genom mål, incitament och styrmedel möjliggör vi den gröna omställningen. Men för att undvika den ilska och frustration som kan upplevas av medborgarna när detta genomförs är det centralt att trafikkontoret arbetar med mer medborgardialoger liksom Liberalerna tidigare har påpekat. Detta anser vi är nödvändigt för att dels få till stånd pragmatiska lösningar som kommer fungera för alla involverade parter men även att det ökar förståelsen och delaktigheten i den för alla nödvändiga omställningen till ett grönare samhälle.

I övrigt hänvisar vi till Liberalernas budgetreservation i kommunfullmäktige.

- 3) Markus Berensson m.fl. (C) föreslår att nämnden beslutar att delvis godkänna kontorets förslag till beslut samt att därutöver anföra följande:

Tertialrapport 1 2024 för Trafiknämnden visar att stadens stora satsningar på gång, cykling och kollektivtrafik under de senaste två decennierna har gett resultat, men att dessa satsningar behöver accelerera – samtidigt som staden behöver vidta ytterligare åtgärder för att minska biltrafiken i enlighet med målet för 2030. Stockholms stad behöver fortsätta att omprioritera och omfördela gatuutrymme i syfte att bygga säkra och gena cykel- och gångbanor i hela staden och mer behöver göras för att användandet av hållbara mobilitetslösningar som elsparkcyklar och bilpooler ökar. Utöver en proaktiv stadsplanering som i sin tur

kortar restider och avstånd, behöver staden kraftigt öka sina insatser för att möta elektrifieringsbehovet av biltrafiken. Detta är en grundsten i en grön trafikpolitik och en förutsättning för att kunna skärpa miljözonsbestämmelser och nå stadens mål till 2030.

Stockholm har även ett stort ansvar för att styra hela regionen i en mer hållbar inriktning genom att aktivt planera för fler bostäder och kontor i centrala och kollektivtrafiknära lägen, exempelvis i Norra Djurgårdsstaden (vilket kräver Spårväg City), i Liljeholmen och i de inre delarna av västerort där Bromma flygplats erbjuder stora möjligheter för hållbart stadsbyggande under många decennier. Samtidigt behöver staden arbeta mer intensivt för att nya bostadsområden ens blir kollektivtrafiknära – genom att säkra att nödvändiga investeringar i utbyggnad kommer ens komma på plats, och i tid.

I övrigt hänvisar vi till Centerpartiets budgetreservation i kommunfullmäktige.

Beslutsgång

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

Särskilt uttalande

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

Det ska vara enkelt att ta sig fram i Stockholm – oavsett om man går, cyklar, åker kollektivt eller med bil. Moderaterna ser därför fram emot trafikkontorets sammanställning över prioriterade gångnät och genomföra åtgärder för att skapa ett sammanhängande nät av gångstråk med hög standard. Åtgärder för att skapa trygga gångvägar till och från kollektivtrafik ska prioriteras. Det är också viktigt att prioritera städinsatser på innovativa sätt för att göra staden renare.

Försommaren 2024 har över hälften av parkeringsplatserna tagits bort i Gamla stan. Detta motsätter sig Moderaterna, det är en dimridå att kalla det ”stadsmiljözon”. De positiva ändringar som införts, såsom fler uteserveringar, banker

och grönska är något som hade kunnat göras utan att så kraftfullt försämra boendes möjlighet att kunna ha bil. Med Moderaterna hade det blivit dubbelt så många uteserveringar, utan att hälften av alla parkeringar i området försvunnit. Införandet av ”stadsmiljözonen” i Gamla stan har stött på stort lokalt motstånd, vilket visar att det inte funnits politisk vilja att göra förändringar i samklang och dialog med boende.

Den försämrade tillgängligheten till Gamla stan för inte minst barnfamiljer och äldre som bor i stadsdelen skyndar på Gamla stans utveckling till turistkuliss samtidigt som stadsdelen blir allt mer homogen med övriga staden. Det är långt ifrån en önskvärd utveckling.

Utgångspunkten bör vara att befintliga boendeparkeringar behöver ersättas för att tillgängligheten till Stockholm inte ska försämras för dem som bor i staden och är i behov av bil. Vi ser därför fram emot besked kring hur byggnationsplanerna för nya garage i innerstaden fortgår – inte minst eftersom detta var ett budgetuppdrag.

Vidare vänder sig Moderaterna å det starkaste emot beslutet att införa en miljözon klass 3 i stora delar av City redan till årsskiftet 2024-2025. Införandet är för snar och för skarpt för att berörda aktörer ges en ärlig chans att ställa om. Det riskerar skapa ett mindre levande city och att endast finansiellt starkare aktörer klarar sig medan småföretagare tvingas lämna.

Det är viktigt att förändringarna i Gamla stan, Sveavägen, och Miljözon klass 3, skyndsamt utvärderas för att granska hur mycket trafik som istället pressas ut till närliggande boendekvarter.

§ 16 Stadsrevisionens årsrapport 2023 för trafiknämnden. Yttrande över revisionsrapport

Dnr T2024-00913

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner tjänsteutlåtandet som yttrande på stadsrevisionens årsrapport 2023 för trafiknämnden och överlämnar det till nämndens revisorer.

Reservation

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

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 26 april 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 m.fl. (C) föreslår (se beslutet).
- 2) Sara Svanström (L) föreslår att nämnden beslutar att implementera de åtgärder som revisionen lyfter gällande rutiner av konsultkostnader, samt att därutöver anföra följande.

Liberalerna välkomnar stadsrevisionens synpunkter som till stor del lyfter de problem som vi tidigt lyft gällande stadens stora kostnader för kommunikation- och konsultkostnader. Vi ser det som mycket bekymmersamt att det finns så stora brister i rutinerna och dess efterlevnad som i sin tur leder till ökade kostnader för staden. Samtidigt som det nuvarande styret i både kommun och region höjt skatten samt flera avgifter för stockholmarna finns det stora besparingar att göra som istället hade kunnat lätta den ekonomiska bördan som många i staden nu upplever.

Vi har i en motion yrkat för att staden ska se över och omprioritera de kostnader kommunen har gällande medieinköp och kommunikationskostnad, i synnerhet

gäller detta trafikkontoret. 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. Här ser vi att det finns utrymme att göra ytterligare besparingar än den miljonen som de rödgröna gjort i sin budget för 2024.

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), Anders Lindman (SD) och Markus Berensson m.fl. (C).

Särskilt uttalande

Ordföranden Lars Strömgren (MP), Ulf Walther m.fl. (S) och Tobias Johansson m.fl. (V) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Vi vill tacka revisionskontoret för en upplysande rapport som kommer att möjliggöra förbättringar av kontorets arbete inom verksamhet och ekonomi, intern kontroll och räkenskaper.

Vi i den rödgröna majoriteten är angelägna om att de brister som rapporten lyfter gällande den interna kontrollens styrning, uppföljning och kontroll av verksamheten inom de påpekade områdena åtgärdas. Majoriteten välkomnar tillsättning av en samordningsfunktion för den interna kontrollen, och de nya resurser som kommer att jobba med välfärdsbrottslighetsfrågor och med avtalskontroll. Översyner som kontoret genomför inom parkeringsövervakningsarbete, gemensam struktur för kontroller och uppföljning av tillsyn samt förbättringar inom styrning av underhåll och reinvesteringar i gator och broar är också välkomna. Vi har förståelse för att arbetet kan ta tid att implementera i kontorets organisation innan effekterna kan vara påtagliga. Samtidigt vill vi understryka vikten av att prioritera dessa åtgärder för att undvika återkommande brister.

Givet vikten av de verksamheter som lyfts i rapporten kommer majoriteten att noga följa upp kontorets hantering av frågorna i kommande planerings- och

uppföljningsärenden i synnerhet i kontorets interna kontrollplan.

§ 17

Genomförandeavtal avseende tunnel för högspänningskablar inom Elektriciteten 6 i Hjorthagen, Norra Djurgårdsstaden

Dnr T2024-01324

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner genomförandeavtal avseende tunnel för högspänningskablar inom Elektriciteten 6 i Hjorthagen, Norra Djurgårdsstaden med Ellevio AB och ger trafikkontoret i uppdrag att träffa genomförandeavtal enligt förslag i tjänsteutlåtandet.
2. Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets och exploateringskontorets gemensamma tjänsteutlåtande från den 3 maj 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.

§ 18 Strategi för Stockholms utomhusbelysning

Dnr T2024-00699

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner trafikkontorets förslag till strategi för Stockholms utomhusbelysning.
2. Trafiknämnden hemställer till kommunfullmäktige att fastställa strategi för Stockholms utomhusbelysning.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets, stadsbyggnadskontorets, miljöförvaltningens, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltnings och Norra innerstadens stadsdelsförvaltnings gemensamma tjänsteutlåtande från den 20 maj 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 m.fl. (C) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Förslaget till Strategi för Stockholms utomhusbelysning har underrubriken ”Rätt belysning, på rätt plats, vid rätt tillfälle”. Centerpartiet menar att idrottsplatser där barn och ungdomar tränar på kvällarna är precis en sådan plats och ett sådant tillfälle som ska ha rätt belysning. Tyvärr verkar majoriteten inte hålla med då man ifjol började släcka ett 20-tal av stadens fotbollsplaner två timmar tidigare. Vittnesmålen är många om att det plötsligt blev kolmörkt mitt under pågående träning.

Under förra mandatperioden drev Centerpartiet på för att planerna skulle ha belysningen tänd till kl. 22.00, en viktig åtgärd i anläggningsbristens Stockholm. Centerpartiet värnar självklart biologisk mångfald, men i

intressekonflikten mellan stadsgradors rätt till mörker och barns rätt till en meningsfull och aktiv fritid är vårt val enkelt.

Ersättaryttrande

Destiny Zandi Lindgren (KD) lämnar ersättaryttrande enligt följande:

Kristdemokraterna gick till val på ett tryggt, attraktivt och hållbart Stockholm. Belysning utgör en viktig komponent i detta: väl belysta stråk ökar tryggheten, att lysa upp våra landmärken bidrar till attraktivitet, likaså kan ljussättning bidra till trivsel genom en säsong- eller eventbaserad färgpalett. Därtill spelar val av armatur, ljuskälla och teknik roll för minskad miljöpåverkan och ökad hållbarhet. I dessa delar är vi eniga styret.

Strategin för utomhusbelysning tar sin utgångspunkt i fem fokusområden: ljusföroreningar, biologisk mångfald, energi- och resurseffektivisering, gestaltning och anpassning till stadsbild, samt trygghet och säkerhet. Vi instämmer i valet av områden och den generella inriktningen med strategin att minska ljusföroreningar, stärka biologisk mångfald och effektivisera belysningen. Men i synen på avvägningar mellan intressekonflikterna som strategin redogör för anser vi att det mänskliga perspektivet, det om trygghet och säkerhet, alltid behöver vara överordnat övriga perspektiv. Staden får inte tumma på invånarnas trygghet i syfte att spara pengar eller värna biologisk mångfald.

§ 19

Ramavtal markarbeten Säkra och trygga skolvägar. Upphandling

Dnr T2024-01261

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner upphandling av ramavtal för markarbeten Säkra och trygga skolvägar samt ger trafikkontoret i uppdrag att genomföra upphandlingen och teckna avtal inom ramen för föreliggande beslut. Avtalets värde uppskattas till 80 miljoner kronor.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 7 maj 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.

§ 20 Miljöprogram 2030 för Stockholms stad. Svar på remiss från kommunstyrelsen

Dnr T2024-00990

Beslut

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

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

Staden har som målsättning att fram till år 2030 minska utsläppen från transportsektorn med 80 procent jämfört med år 2010 och minska biltrafikarbetet med 30 procent från 2017 års nivå. Trafiknämnden har ett stort ansvar för att genomföra åtgärder inom ramen för miljöprogrammet för att staden ska kunna nå sina och Parisavtalets mål.

Transporter är den största källan till klimatutsläpp inom Stockholm och en större effektivitet krävs i transportarbetet. I stadens budget och styrdokument tar den rödgröna majoriteten ansvar för detta, bland annat genom stora satsningar på infrastruktur för gång, cykel och kollektivtrafik.

Omställningen till ett utsläppsfritt trafiksystem behöver gå snabbare. Därför ska laddinfrastrukturen för elfordon byggas ut kraftigt i hela staden. Målsättningen är att trafiken i Stockholms innerstad ska vara utsläppsfri år 2030. Ett viktigt steg på vägen är införandet av miljözon klass 3 i delar av City.

Trafiknämnden ska prioritera framkomligheten för gående, cyklister och resenärer i kollektivtrafiken. Stockholm ska vara en grön promenadstad och Europas främsta cykelstad. Bussarna ska komma fram i tid. Det ska alltid vara mest attraktivt att välja ett klimatsmart och kapacitetsstarkt färdmedel. På detta vis kombineras en god stadsmiljö och en levande stad med minskade utsläpp.

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.

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

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 8 maj 2024.

Trafikkontoret föreslår att nämnden beslutar:

1. Att godkänna trafikkontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Att omedelbart justera paragrafen.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Lars Strömgren (MP), Ulf Walther m.fl. (S) och Tobias Johansson m.fl. (V) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M) föreslår att nämnden beslutar att delvis godkänna förslag till remiss av Miljöprogram 2030 för Stockholms stad samt att därutöver anföra följande:

Stockholm ska vara en av världens ledande städer vad gäller klimatomställning. Just därför menar Moderaterna att det är av största vikt att Stockholm bedriver ett miljö- och klimatarbete som både ger resultat och inspirerar andra städer till att ta efter. Då krävs långsiktiga och effektiva insatser för miljön och klimatet kombinerat med ökad tillväxt.

Stockholms stads miljöprogram fastslår stadens strategiska inriktning inom miljö- och klimatområdet. Genom sju konkreta mål utgör programmet också basen för flera av stadens handlingsplaner. Flera av målen i förslaget till nytt miljöprogram känns igen från det nuvarande miljöprogrammet som fastslogs av den förra grönbå majoriteten. Det visar på en tydlighet och

långsiktighet inom stadens hållbarhetsarbete vilket i sin tur skapar legitimitet även utanför organisationer.

Förslaget till miljöprogram understryker behovet av samverkan, delaktighet och engagemang. Några av målsättningarna inkluderar utöver staden även handling från exempelvis näringslivet, civilsamhället, akademien och stockholmarna. Det är en viktig poäng att fler utanför stadens organisation är med och de facto gör omställningen. Men det aktualiserar även frågan kring vilka områden staden har rådighet att bestämma över.

Nytt för detta program är målet om en rättvis och inkluderande omställning. Utöver att staden ska fortsätta arbetet vad gäller klimatanpassning och att fler ska känna sig delaktiga i stadens miljö- och klimatarbete vill Moderaterna i detta även lyfta tryggheten. Inte minst vad gäller utformningen och skötseln av det offentliga rummet. Detta eftersom det största hotet mot en rättvis och inkluderande stad i dagsläget är den omfattande otryggheten, inte minst i Stockholms utanförskapsområden. Det här är anledningen till att Moderaterna i vårt budgetförslag lagt särskilda medel för städning och skötsel av det offentliga rummet – något som också bidrar till mer välmående natur och mer cirkulär avfallshantering.

Luftkvaliteten är en viktig miljöfråga – inte minst i närheten av Stockholms skolor och förskolor. Det är därför som biltrafiken behöver ställa om till att bli utsläppsfri. Vad gäller den rättvisa omställningen behöver vi dock erkänna att det finns stockholmare i behov av bil som inom de närmsta åren inte kommer ha ekonomiska möjligheter för att köpa en utsläppsfri bil. För dessa är det viktigt att inte minst stadens trafikpolitik utformas långsiktigt och att förutsättningar för omställning finns på plats innan förbud. Minst lika viktigt är det att stadens miljö- och klimatarbete i den här aspekten stämmer överens med arbetet i Region Stockholm – exempelvis vad gäller kollektivtrafiken. Att den rödgröna majoriteten i Region Stockholm fortsätter dra in både buss- och tunnelbanetrafiken från exempelvis Skärholmen är ett dåligt exempel på rättvis och inkluderande omställning.

Moderaterna står fortsatt bakom målen som tidigare antagits av staden vad gäller ett fossilfritt och

klimatpositivt Stockholm 2040 samt en fossilfri organisation 2030. Det är av största vikt att Stockholms stads miljö- och klimatarbete går i linje med Parisavtalet och svensk lagstiftning. Moderaterna sätter även stor tillförsikt till EU:s Green Deal vilket är i linje med Parisavtalet och bland annat innebär att transportsektorn framgent kommer omfattas av ETS-systemet.

En allt högre andel elektrifierad vägtransport kombinerat med att Stockholm Exergis först storskaliga bio-CCS-anläggning snart är igång, innebär att stadens möjligheter att nå våra ambitiösa klimatmål aldrig tidigare varit så här goda. Vi är övertygade om att Stockholms resa mot att bli fossilfritt handlar om att hjälpa stockholmarna ställa om och göra mer hållbara val. Det är därför vi är så angelägna om att skynda på utbyggnaden av inte minst den offentliga laddinfrastrukturen och underlätta för fler privata aktörer att sätta upp laddpunkter där det behövs. Moderaterna vill vidare att stadens elproduktion från solceller ska femdubblas till 2030 samt att handläggningstid för bygglov för solceller och bergvärme för privatpersoner halveras.

Förslaget till Stockholms elfte miljöprogram lyfter flera gånger att Stockholm ska vara en internationell förebild. Moderaterna vill i de delarna understryka att Stockholm också bör vara ett föregångsexempel för andra städer – både i Sverige, Europa och resten av världen – vad gäller urbant miljö- och klimatarbete. Det kräver dock att vi lyckas bevisa att hållbarhet i alla tänkbara aspekter kan kombineras med tillväxt och välbefinnande. Just därför är det särskilt viktigt att hela Stockholm – inte bara staden som organisation – uppfattar stadens miljö- och klimatarbete som legitimt. Annars kommer stadens mål att misslyckas och Stockholm blir en sämre stad.

Moderaterna har sedan tidigare uttryckt omfattande missnöje med hur den rödgröna majoriteten skyndat fram ett beslut för en miljözon klass 3 i centrala Stockholm. Vi oroar oss för att miljözonen snarare blir en symbolpolitisk handling snarare än ett föregångsexempel andra städer vill ta efter. Det är med andra ord ett exempel på vad som inte borde gå i linje med Stockholms miljö- och klimatarbete.

- 3) Anders Lindman (SD) föreslår att nämnden beslutar att godkänna Sverigedemokraternas yttrande som svar på remissen samt att därutöver anföra följande:

Stockholms stad ska vara en ansvarstagande kommun som främjar social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet. Alla åtgärder ska vara förankrade i beprövade best-practice metoder med syftet att maximera miljövinsten/utsläppsminskningen per investerad krona.

Stockholms stad bör särskilt fokusera på att bevara grönområdena och stärka den biologiska mångfalden, samt rena våra vattendrag. Den kraftiga byggtakten och förtätningen innebär att viktiga grönområden försvinner. En grönskande stad är viktig för människors och djurs välbefinnande och skapar höga levnadskvalitéer. I detta ingår att nyplantera träd i samband med att avverkning sker på grund av almsjuka. Grönytor bidrar även till klimatanpassningsprocessen, motverkar översvämningar genom att ta upp dagvatten.

Cirkularitet och återbruk kan vara befogat för vissa produkter, men för andra är kostnaden för hög till den potentiella nyttan. Åtgärder med varierande effektivitet måste ställas mot varandra i det lokala, nationella och internationella klimat- och miljöarbetet.

Frisk luft ska vara en självklarhet i Stockholm. För att nå detta krävs grönska, samt internationella arbete för att minska partikelutsläppen i Baltikum där de är som värst. Det krävs även en skärpt regelefterlevnad av miljözon klass 1. Däremot bör nya miljözoner som inkluderar andra fordon än tunga lastbilar ej införas på grund av den oskäligt höga samhällskostnaden mätt i kvalitetsjusterade levnadsår.

- 4) Sara Svanström (L) föreslår att nämnden beslutar att delvis godkänna kontorets förslag till beslut samt att därutöver anföra följande:

Arbetet för klimatet och miljön är vår tids ödesfrågor. I grunden är det en frihetsfråga för kommande generationer. Stockholm skall klara sina åtaganden inom Parisavtalet men vi skall också gå i tåten så att detta sker. Målen skall nås genom en ekonomi i tillväxt och innovation genom grön teknik. Liberalernas klimatpolitik utgår från principen om att förorenaren betalar. Stadens klimatpolitik skall stå för långsiktighet

och förutsägbarhet. Spelreglerna skall vara tydliga för samhällets aktörer. Liberal klimatpolitik är inte symbolpolitik.

Det är positivt att staden nu uppdaterar sitt miljöprogram och därigenom kan både höja ambitionerna och även inkludera nya metoder och tekniker för att bidra till den gröna omställningen. Mycket av det som tas upp är steg i rätt riktning, samtidigt ser vi att mer behöver göras.

Genom koldioxidinfångning s.k. bio-CSS tar staden stora kliv mot att nå klimatpositivitet, där kraftvärmeverken i Värtan såväl som det i Lövsta avgörande. Lövstaverket behöver planeras för att göra det möjligt. Det kräver fortsatt teknikutveckling och långsiktigt samarbete mellan olika aktörer.

Att minska mängden koldioxid och skadliga partiklar i luften är en av de bästa och starkaste hälsofrämjande åtgärder vi kan göra för stadens alla invånare. Staden måste våga tänka nytt och bejaka teknikutvecklingen inom grön tech. Här ser vi att smarta träd s.k. vertikala planteringar skulle bidra till att minska andelen skadliga partiklar i luften och därmed värna om människors och djurs hälsa. Genom att minska luftföroreningen på marknivå bidrar vi även till att sänka temperaturen under varmare väderförhållanden.

I Stockholm finns drygt 100 000 laddbara personbilar och nästan var tredje bil som var registrerad i staden under 2023 är eldriven. Närmare hälften av alla nyregistrerade bilar i staden var helelektriska utöver det en fjärdedel laddhybrider. Utvecklingen mot en fossilfri fordonstrafik ökar alltså och detta ställer en stor efterfråga på en fungerande och tillgänglig laddinfrastruktur. Detta kräver alltså att utbyggnaden av laddplatser behöver öka i högre takt än nu. Vårt mål är att 50 procent laddplatser kan uppnås 2026 och 100 procent laddplatser i innerstaden respektive 80 procent i ytterstaden 2030. Målen skall prövas i ljuset av teknikutvecklingen 2026 och tillgängliga affärsmodeller.

Liberalerna vill att mer av den elförbrukning stadens bolag och förvaltningar står för ska vara från grön och lokalproducerade källor, här bör staden se över

möjligheten med att installera solceller även på fasader utöver tak och främja samt underlätta för privata investeringar i solcellspaneler.

Vi ser gärna även att staden frångår åtgärder som har låg eller ingen verkningskraft samt evidens, såsom cykeljourer och centrum för cirkularitet och istället satsar på klimatåtgärder som har en bevisad effekt. Vi ska fortsätta främja en cirkulär ekonomi och återbruk särskilt inom bygg och infrastruktur. Större delar av befintliga hus och material ska användas igen och därigenom minska en onödig förbrukning av resurser.

En av punkterna som programmet lyfter är att minska stockholmarnas flygresor, samtidigt noterar vi att programmet inte lyfter stadens anställda och de flygresor som görs av dem. Vi ser hellre att Stockholm går före som ett bra exempel och har skarpare mål om att minska andelen flygresor som görs av stadens personal, som man har direkt rådighet till skillnad från stadens invånare.

När det kommer till flyg, så anser Liberalerna att det är problematiskt att staden väljer gå vidare med att avveckla Bromma flygplats samtidigt som vi ser hur utvecklingen inom el- och vätegasflyg kommer göra det möjligt att ställa om flygplatsen från en fossildriven flygplats till ett klimatsmart nav för resor till och från Stockholm. Konsekvensen av avvecklingen blir istället att vi kommer se ökade resor till och från Arlanda som kommer medföra högre utsläpp.

Avslutningsvis, det ska vara lätt för stockholmarna att leva hållbart och invånarnas ekologiska fotavtryck ska minska genom incitament och goda exempel. Staden ska ge stockholmarna rätt förutsättningar och en reell chans att ställa om, där detta kräver en bättre kommunikation, lyhördhet och dialog. Ska Stockholm lyckas med den gröna omställningen är det viktigt att alla förstår varför åtgärder behövs och hur det kommer till gagn för alla involverade. Ingen ska behöva lämnas efter när vi ställer om och genom en liberal och grön miljöpolitik så värnar vi om både individen och klimatet.

- 5) Markus Berensson m.fl. (C) föreslår att nämnden beslutar att delvis godkänna kontorets förslag till beslut samt att därutöver anföra följande:

Miljön och klimatet utgör några av vår tids mest angelägna ödesfrågor. Det är avgörande att miljöarbetet drivs på alla nivåer: inom EU, nationellt i Sverige och lokalt i Stockholm. Stockholm ska vara en klimatpositiv stad senast 2030 och en fossilbränslefri stad senast 2035. För att nå målen behöver vi jobba på flera fronter samtidigt, med teknik som koldioxidinfångning, med att fasa ut fossila bränslen och med att få ner utsläppen från bygg- och fastighetssektorn.

Förslaget till uppdaterat Miljöprogram innehåller flera ambitiösa mål och åtgärder som Centerpartiet välkomnar. Däremot brister programmet i flera viktiga aspekter och nödvändiga verktyg för att lyckas med åtgärderna saknas. Vi delar även kontorets kritik om inneboende målkonflikter. Det riskerar att göra Miljöprogrammet till ett hårt slag hårt i luften, särskilt på områden staden har begränsad rådighet över. Förslaget sätter stor tilltro till "samverkan" och "kommunikation" vilket är helt nödvändigt för att åstadkomma en grön omställning, men inget som kommer att ske av sig självt. En lyckad samverkan behöver vara genomtänkt, välplanerad och välanpassad till sakfrågor och målgrupper. Centerpartiet vill därför se mer information om hur staden tänker arbeta med diverse aktörer för att minska miljöpåverkan inom byggnation, transporter, konsumtion, etc. Vi känner t.ex. en viss skepsis över att budskap på stadens reklamvitriiner ska lyckas ändra stockholmarnas beteenden till att halvera sina utsläpp från konsumtion.

Det är särskilt betydelsefullt att beskriva hur Stockholms stad planerar att samverka med andra kommuner i främst Stockholmsregionen men även i övriga Sverige. Inom transportsektor är det t.ex. helt nödvändigt att Stockholms stad, Region Stockholm samt angränsande kommuner samordnar policyåtgärder i form av trängselskatter, miljözoner, parkering, cykelinfrastruktur, kollektivtrafikutbud och byggnation på ett sätt som gör att hela regionens trafiksystem styr i en mer hållbar riktning. Reklambudskap om minskad köttkonsumtion på vitriiner i all ära, men staden planerar samtidigt för tusentals bostäder och kontor i ett citynära läge i Frihamnen utan att lyckas ha kommit överens med Region Stockholm i över ett decennium om hur kollektivtrafiken ska byggas ut så att alla människor

som är tilltänkta att bo och jobba där kan åka dit och därifrån på ett hållbart sätt. Ett miljöprogram värt namnet behöver bidra till att lösa den typen av grundläggande samordningsproblem.

Många viktiga punkter i programmet saknar helt indikatorer och siffrsatta mål. Bland annat saknas konkreta mål för hur mycket koldioxid som ska fångas in genom bio-CCS, en viktig teknik för att minska stadens utsläpp. Programmet inkluderar positiva åtgärder för biologisk mångfald och minskning av luftföroreningar och plastanvändning. Däremot saknar vi förslag på hantering av ett av stadens stora miljöproblem, nämligen snötippning i vatten.

Beträffande matproduktionen saknas det mätbara mål för att öka andelen svenskt och ekologiskt producerade livsmedel. Centerpartiet anser att 100 procent svenskt vid matupphandling bör vara målet där det är möjligt, och att större fokus borde läggas på viltkött på grund av dess miljö- och hälsofördelar. Vi beklagar att bland de 132 remissinstanser som styret har valt att skicka miljöprogrammet till så finns inte några av de viktigaste samhällsaktörerna inom livsmedel och matproduktion såsom LRF, Lantmännen och Livsmedelsföretagen med. Eller menar styret att ett alternativt andelsjordbruk i Kungsängen är representativt för hela livsmedelssektorn?

Centerpartiet vill se en folkrörelse för klimatet och Stockholm ska vara världsledande i det globala arbetet med att förverkliga Parisavtalet. Stadens miljöprogram är ett viktigt verktyg för att nå detta och bör därför revideras för att inkludera konkreta, siffrsatta mål som effektivt kan mäta, följa upp och minska stadens klimatpåverkan.

Beslutsgång

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

Ersättaryttrande

Destiny Zandi Lindgren (KD) lämnar ersättaryttrande enligt följande:

1. Att delvis godkänna förslag till reviderat Miljöprogram.
2. Att återinrätta tidigare mål om fossilfri stad och fossilfri organisation, samt justera programmet utifrån vad som anförs nedan.
3. Att därutöver anföra följande

Stockholm klassas återkommande som en av världens mest gröna och hållbara städer, ofta som den mest hållbara i flera internationella rankingar. Det är inte konstigt med tanke på att stadens näringsliv bland annat består av världsledande aktörer inom innovation och grön teknik, framstegshungriga entreprenörer och IT-talanger från hela världen. Staden består till drygt två tredjedelar av grönbå ytor, till överväldigande del grönyta trots en mycket omfattande stadsutveckling i över ett decennium. Stockholmsarna är dessutom tredje bäst i världen att välja kollektivtrafik framför egen bil, de bor i energieffektiva bostäder och 98 procent av deras avfall återvinns eller blir till energi.

Tack vare teknikutvecklingen har staden bevisat att tillväxt i både ekonomi och befolkning kan gå hand i hand med minskad klimatpåverkan genom omställning, inte avveckling. Sedan år 2010 har stadens koldioxidutsläpp mer än halverats samtidigt som befolkningen vuxit med omkring 20 procent. Utsläppen av svaveldioxid och kolmonoxid, vilka historiskt sett utgjort ett stort problem, har minskat med mellan 86 – 94 procent sedan år 1990. Vissa föroreningar har minskat så pass sedan 90-talet att de inte längre mäts. Stockholm är på rätt väg och omställningen går allt snabbare, särskilt inom transportsektorn som utgör en stor andel av kvarvarande utsläpp. Nära 75 procent av sålda bilar i Stockholm är laddbara fordon vilket är en dubbling på bara 3 år. Sammantaget finns det många segrar för stockholmarna att vara stolta över.

Dock finns det fortsatt utmaningar att hantera för att uppnå en klimatneutral stad. När staden växer behöver byggsektorn ställa om, gammal industrimark saneras och hållbara bostäder byggas. När stockholmarna blir fler behöver förskolor och skolor fasa ut miljö- och hälsoskadliga kemikalier, sårbara grupper skyddas från

effekterna av extremväder och möjligheten att göra smarta val i vardagen säkerställas. Här är vi eniga.

Men en växande stad ställer större krav på avlopps- och avfallshantering, områden som tyvärr påvisat markanta problem till följd av ideologiska skygglappar och bristfällig styrning. Verklighetens behov har åsidosatts till förmån för visionära försöksverksamheter och glädjekalkyler. Resultatet blir en dyrare men mer eftersatt avfallshantering samt färre välfungerande återbruks- och återvinningscentraler.

En ändamålsenlig, renodlad politik är även en grundläggande förutsättning för att vinna acceptans från invånarna i en stad i omställning, samt deras förståelse för de åtgärder politiken utför med deras skattemedel. Symbolpolitiska åtgärder som försvårar vardagen, fördyrar arbetet och bara förflyttar utsläppen är därför inte bara ineffektiva, de riskerar även att bidra till ett motstånd mot en välbehövd omställning.

Vi kristdemokrater ser trots dessa svårigheter med optimism på framtiden. Med den goda historiken i ryggen är vi övertygade om att även vår tids utmaningar kan hanteras. Genom ett mer ändamålsenligt, renodlat arbete med fokus på största nytta och kommunens rådighet kan Stockholm förbli världens mest hållbara stad – utan att späka det näringsliv och de invånare som bidrar så starkt i omställningen redan idag.

Kristdemokraterna välkomnar styrets beslut att låta miljöprogrammet sträcka sig till och med år 2030. Att synka programmets giltighetstid till stadens miljömål och övriga styrdokument underlättar samverkan och minskar riskerna för dubbelarbete i nämnder och bolag. Vi ställer oss även till fullo bakom fem av programmets sju övergripande miljömål, nämligen att Stockholm ska ha ett livskraftigt ekosystem, att staden ska klimatanpassas, bli mer resurseffektiv och cirkulär, giftfri samt att luften ska vara frisk och ljudmiljön god.

Vi noterar att styret väljer att ersätta de två målen om en fossilfri och klimatpositiv stad med nya mål om klimaträttvisa och stadens globala klimatavtryck.

Målet om klimaträttvisa befarar vi kommer leda till en mer diffus miljöpolitik som flyttar fokus från utsläpp och hållbarhet till socioekonomiska frågor,

identitetspolitik och ifrågasättandet av vårt västerländska ekonomiska system. Att politisera miljöpolitiken ytterligare till att omfatta politikområden som fundamentalt skiljer samtliga partier från varandra riskerar att försvåra en välbehövd omställning. En omställning som hittills påvisat stora framgångar utan avkall på vårt välstånd.

Vi ser visserligen fördelar med att synliggöra på vilket sätt beslut och åtgärder gynnar olika sårbara grupper i samhället, det sker delvis redan i flera nämnder. Att däremot ge dessa positiva bieffekter större prominens än de primära miljöeffekter vi ämnar uppnå med miljöprogrammet, ser vi stora problem med.

Styret föreslår till exempel att våra yngsta barn och äldsta äldre ska äta mer vegetariskt i klimat- och miljösyfte, istället för att utveckla deras måltider för att fler ska få i sig näringsriktig, god mat. Att arbetsmarknads- och utbildningsinsatser ska utformas för gröna verksamheter, hellre än att tillgodose det primära målet att hjälpa en individ att komma ut på arbetsmarknaden utifrån sina egna behov, intressen och förutsättningar. De föreslår att inköp ska utformas med än mer långtgående inköpskrav än idag med målet att minska utsläppen i produktions- och leveransledet, istället för att kostnadseffektivt utgå från våra kommunala verksamheters faktiska behov. De vill att de verksamheter som kommer i daglig kontakt med invånare ska nyttjas för att stärka deras delaktighet i miljö- och klimatarbetet, istället för att möta invånare kravlöst med utgångspunkt i deras behov. Man vill även utveckla föreningsstöd för miljö- och klimatarbete, istället för att lyhört utforma stadens civilsamhällesstärkande arbete utifrån just civilsamhällets eget behov.

Klåfingrigheten är öronbedövande. Intentionen är naturligtvis god men nämndernas kärnuppdrag med tillhörande verksamheter och insatser måste alltid vara till för medborgarna och alltid utgå från deras behov, inte miljöpolitikernas.

Målet om stadens globala klimatavtryck har vi mycket liten rådighet över, framförallt avseende stockholmarnas konsumtionsbaserade utsläpp som utgör ett stort fokus i styrets miljöpolitik. Kristdemokraterna förvånas starkt

över programmets systemkritiska inställning till vårt västerländska ekonomiska marknadssystem i kampen mot konsumtion, när utsläppen inte längre finns inom stadens rådighet. Men svaret på avsaknaden av kommunal rådighet är inte köpstopp och omstörtning av vårt västerländska levnadssätt – frågan om konsumtionsbaserade utsläpp hör helt enkelt hemma på annan plats. Den hör hemma i länder vars produktions- och leveransled är smutsiga. Den hör hemma i EU som reglerar vår handel med omvärlden. Och den hör hemma vid köksbordet där varje familj utifrån sina egna förutsättningar har möjligheten att välja den ekologiska matkassen och de svenska varorna framför de utländska. Men den hör inte hemma i Stockholms stadshus.

Som invånare i en av världens mest hållbara, gröna och omställda städer har vi mycket att vara stolta över. Stockholm har redan visat att tillväxt i såväl ekonomi som befolkning inte utgör hinder för att minska utsläppen eller ställa om, tvärt om. Det är tack vare det välstånd och den teknikutveckling som vårt västerländska ekonomiska system möjliggjort som vi kommit långt i omställningen. Kristdemokraterna ser mycket optimistiskt på att Stockholm återigen kommer klara de utmaningar vi idag står inför och vi kan göra det utan att vare sig styra över eller spåka världens mest hållbara invånare.

§ 21**En enklare hantering av vattenfrågor vid planläggning och byggande (SOU 2023:72). Svar på remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2024-00707

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner trafikkontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 26 april 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.

§ 22

Motion om att se över och omprioritera stadens kostnader avseende medieköp och kommunikationskonsulter av Jan Jönsson (L). Svar på remiss från kommunstyrelsen

Dnr T2024-00705

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 2 maj 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), Anders Lindman (SD) och Markus Berensson m.fl. (C) föreslår (se beslutet).
- 2) Sara Svanström (L) föreslår att nämnden beslutar att tillstyrka motionen samt att därutöver anföra följande:

Liberalerna välkomnar stadsrevisionens synpunkter som till stor del lyfter de problem som vi lyft gällande stadens stora kostnader för kommunikation- och konsultkostnader. Vi ser det som mycket bekymmersamt att det finns så stora brister i rutinerna och dess efterlevnad som i sin tur leder till ökade kostnader för staden. Samtidigt som det nuvarande styret i både kommun och region höjt skatten samt flera avgifter för stockholmarna finns det stora besparingar att göra som istället hade kunnat lätta den ekonomiska bördan som många i staden nu upplever.

Vi har i vår motion yrkat för att staden ska se över och omprioritera de kostnader kommunen har gällande medieinköp och kommunikationskostnad, i synnerhet

gäller detta trafikkontoret. 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. Här ser vi att det finns utrymme att göra ytterligare besparingar än den miljonen som de rödgröna gjort i sin budget för 2024.

I ljuset av stadsrevisionens underkännande av trafikkontorens rutiner och uppföljning avseende konsultinköpen finner vi det ytterst anmärkningsvärt att det nuvarande styret anser att tillräckligt görs. Liberalerna håller såklart inte med och yrkar att trafiknämnden beslutar att i enlighet med vår motion skärper till både rutiner och kostnader så dessa kan komma andra verksamheter till gagn.

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), Anders Lindman (SD) och Markus Berensson m.fl. (C).

§ 23

Motion om utveckling av Kungsträdgården av Dennis Wedin (M). Svar på remiss från kommunstyrelsen

Dnr T2024-00831

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 reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 26 april 2024.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

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

Moderaterna vill att Kungsträdgården ska bli en mer levande och grön mötesplats. Platsen används idag alldeles för lite, stadsplaneringen är för sluten med en otydlig entré från city och det är för mycket asfaltsmiljö. Vi vill stärka Kungsträdgården och göra det till en vacker och tillgänglig trädgård mitt i City med mer grönska och möjlighet till stadsliv.

Som det ser ut idag uppfyller Kungsträdgården inte sin potential för stockholmare och besökare. Platsen har all möjlighet att vara en vacker mötesplats och en värdefull oas i centrala Stockholm. Men parkytorna är för få och många uppfattar nog snarare Kungsträdgården som ett uppdelat torg snarare än som en trädgård. För att detta

ska lyckas måste alla berörda nämnder i staden arbeta mot samma mål.

Vi gläds åt det positiva svaret från Trafikkontoret angående möjligheterna att utveckla stadens rekreation- och vistelsevärden. Vi vill ur svaret särskilt understryka behovet av att säkerställa balans mellan Kungsträdgårdens funktion som en grönskande stadspark och evenemangs- och mötesplats för att komma vidare i utvecklingen av parken.

Moderaterna vill och tror att Kungsträdgården kan bli lika vacker som Tuilerieträdgården i Paris och en liknande typ av oas som Enghaveparken i Köpenhamn – fast på vårt eget sätt och utifrån vår Citynära parks unika möjligheter. På så sätt kan Kungsträdgården vara en älskad och uppskattad plats hela året om – inte bara när Körsbärsträden blommar.

Beslutsgång

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

§ 24**Avverkade men ej ersatta träd
Drottningholmsvägen/Bergslagsvägen. Svar på
skrivelse av Anders Lindman (SD)**

Dnr T2024-00488

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner trafikkontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 17 april 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.

§ 25

Hål i budgeten för potthål. Svar på skrivelse av Markus Berensson m.fl. (C)

Dnr T2024-00490

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner trafikkontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 5 april 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 det oacceptabelt att stadens gator ser ut som de gör med stora hål, ojämnheter, spårbildningar och sprickor. Det är i många fall trafikfarligt, det ser illa ut och är inte värdigt en huvudstad i ett av världens rikaste länder. Dessutom innebär bristande reinvesteringar att situationen förvärras för varje år som går.

Underhållet av gatorna måste prioriteras högre och därför vill sverigedemokraterna överföra medel från cykelinvesteringar till underhåll av gator och vägar.

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

Centerpartiet vill inledningsvis tacka kontoret för svaret. Det kan konstateras att den gångna vinterns väderlek var särskilt tuff, och givetvis det är förståeligt att frekventa temperaturväxlingar är en faktor som förvärrar potthålssituationen på stadens vägar och cykelbanor. Givet att fysiska varningsskyltar inte lämpar sig på flera platser

där större och trafikfarliga potthål förekommer finns anledning att utforska alternativa tillvägagångssätt att uppmärksamma medborgarna på hinder, exempelvis genom öppna data eller digitala meddelanden om inrapporterade fel – så man vet på förhand var extra uppmärksamhet krävs under sin dagliga pendling. Likt problemen med halkbekämpning är vi av uppfattningen att insyn men även delaktighet ökar medborgarnas förståelse och minskar frustrationen när väderleken är som mest besvärlig. Vi hoppas att staden och Trafikkontoret är öppna för att utforska dessa möjligheter.

§ 26

Införande av snöröjningsinspektörer. Svar på skrivelse av Anders Lindman (SD)

Dnr T2024-00484

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner trafikkontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 19 april 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:

Snöröjningen i staden är mycket undermålig. Stockholm stad har avtal med olika entreprenadföretag vilka skall ta hand om snöröjningen och avtalen beskriver noggrant entreprenörens skyldigheter.

Sverigedemokraterna anser att kontoret måste bli bättre på att kontrollera avtalsefterlevnaden och kontoret bör även sätta större press på entreprenadföretagen att leverera efter de noggrant utformade avtalen. Viten bör i större utsträckning användas för att uppnå önskad effekt.

§ 27 Offentliga toaletter. Upphandling

Dnr T2022-00463

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner upphandling av offentliga toaletter till ett bedömt belopp enligt tjänsteutlåtandets bilaga 1 samt ger trafikkontoret i uppdrag att genomföra upphandlingen och teckna avtal inom ramen för föreliggande beslut.
2. Trafiknämnden godkänner att en avgift om 10 kr per besök på de offentliga toaletterna får tas ut. Beslutet gäller till dess att nytt beslut har fattats av trafiknämnden.

Reservation

Samtliga ledamöter för Moderaterna och Centerpartiet reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag om återremiss och sitt förslag.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 27 april 2024.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Lars Strömgren (MP), Ulf Walther m.fl. (S), Tobias Johansson m.fl. (V), Anders Lindman (SD) och Sara Svanström (L) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M) och Markus Berensson m.fl. (C) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - a) Att i första hand återremittera förslaget till upphandling för offentliga toaletter.
 - b) Att i andra hand avslå förslaget till upphandling för offentliga toaletter.
 - c) Att därutöver anföra:

När de nuvarande toaletterna upphandlades 2014 skulle stadens kostnader för fundament med mera bli 26 miljoner kronor. Pengarna räckte inte, utan redan på trafiknämnden 2017-12-14 (ärende 14) begärde kontoret ytterligare 19,9 mkr för att täcka kostnaderna vilket

skulle ge en total kostnad för trafikkontoret på 45,9 mkr. Nu får vi ett ärende där dessa fundament - som staden för mindre än sju år sedan betalade för - ska tas bort. Det kommer att kosta kontoret 21,5 mkr som inte finns i budgeten. Totalkostnaden blir då alltså mer än 67 miljoner kronor för toaletter som staden inte ens har haft i tio år. Är det så det rödgröna styret hushåller med skattepengar? Vilken post i trafiknämndens budget ska minskas för att hitta dessa miljoner?

2014 höll trafikkontoret och dåvarande borgarrådet Daniel Helldén på att upphandla toaletter som varken uppfyllde stadens egna krav på tillgänglighet eller Boverkets tämligen basala krav. Först när upphandlingen var färdig och produktionen av toaletter redan startat såg funktionshinderorganisationerna vad som höll på att hända. De menade – med rätta – att de upphandlade toaletterna hade varit ett stort steg tillbaka för tillgängligheten och tvingade Helldén att se till att vinnande anbud ändrades och produktionen började om.

När man läser dagens tjänsteutlåtande känns det som en ren repris av 2014. Nu skriver Trafikkontoret att toaletterna ska uppfylla Boverkets riktlinjer, trots att Stockholms toaletter idag är mycket bättre än tack vare funktionshinderorganisationernas hårda arbete 2014. Ska Stockholm ta flera steg tillbaka och inte längre ha norra Europas mest tillgänglighetsanpassade toaletter? Kommer upphandlingen följa trafikkontorets egen tekniska handbok och dess krav kring tillgängliga offentliga toaletter? Vad säger tillgänglighetsorganisationerna om detta - vilken dialog har förts med företrädare för dem? Den här gången kommer det inte att göra om ifall det blir fel, eftersom LOU inte tillåter ändringar i efterhand. Det är samtidigt tydligt att man avser börja ta ut en avgift för användning av de nya toaletterna, vilket pekar på att användandet riskerar minska.

Trafikborgarrådet Lars Strömgren har i både fullmäktige och media sagt att det vore dumt att ta bort alla reklamskyltar som skulle finansiera lånecykelsystemet. Därför var det bättre att inte gräva upp staden igen och istället låta skyltarna stå kvar även efter att det havererade lånecyklarna togs bort. Nu kommer ett förslag om en upphandling av nya toaletter där staden

kommer stå med över 80 gropar efter borttagna toaletter – toaletter som kontoret i tjänsteutlåtandet säger kommer ta åtminstone två år att ersätta. Den allra största andelen av de toaletter som nu ska ersättas har stått på plats mindre än tio år. Kontoret skriver att ur hållbarhetsperspektiv håller en toalett av hög kvalitet i minst tio år. Flera av stadens äldsta toaletter har stått i över 30 år. Nu ska alltså ett stort antal toaletter ersättas långt innan varken teknisk eller ekonomisk livslängd är slut. Hur är detta i linje med Stockholms mål om hållbarhet och återbruk.

Angående den höjda reklamtaxan. I tjänsteutlåtandet står att nämnden fattade beslut i oktober 2023 om ny taxa för att finansiera den här toalettupphandlingen. Men i tidningen Mitt i Stockholm kunde man läsa att borgarrådet Strömgren avser att använda den här höjda taxan till att finansiera nya låncyklar. Citat från artikeln ”För att finansiera ett nytt låncykelsystem har trafiknämnden beslutat att höja markupplåtelseavgiften för reklam. En utredning pågår, men det är ännu för tidigt att säga när det nya systemet kan vara på plats, säger Lars Strömgren (MP), trafikborgarråd.” Frågan man måste ställa sig är givetvis vad de höjda intäkterna ska gå till – låncyklar eller toaletter? De kommer inte räcka till båda så det rödgröna styret behöver välja?

Kontoret skriver att det är en kort tidsplan. Nämnden fattar beslut nu och kontoret avser att skriva kontrakt i januari. Det är väldigt kort om tid, men om man tar med i kalkylen att upphandlingen försenas eller överklagas, vad händer då? Har leverantörerna kontoret haft marknadsdialog med sagt att de klarar av att leverera toaletter bara några månader efter kontraktstecknande? Det nuvarande kontraktet upphör att gälla bara månader senare och det är svårt att se att det finns någon enda leverantör som står beredd med färdiga toaletter som passar Stockholm stads ännu inte publicerade kravspecifikation.

Detta är för många frågor som är obesvarade för att det ska vara rimligt för Trafiknämnden att fatta beslut idag. Bara riskerna kring den redovisade kalkylen som ytligt uppskattar intäkter och kostnader är anledning nog att återremittera detta förslag till beslut.

Moderaterna ställer sig kritiska till att staden övergår till LOU-upphandlingar vad gäller stadens offentliga toaletter. Vi förstår att de senaste problemen med koncessionsupphandlingar gör att LOU-modellen känns tryggare för Trafikkontoret, men det innebär större ekonomiska risker för staden. Bättre hade varit att utveckla stadens kompetens och förmåga till bättre koncessionsupphandlingar.

Nästan alla kontrakt av liknande som det nuvarande koncessionsavtalet har brister på punkten avetablering och övergången till ny entreprenör. Det kommer att bli en lång period (2-3 år) mellan nuvarande huvudentreprenör tills det att den tillträdande kontraktshavaren har byggt ut alla toaletter. Vad är planen för hur servicen till medborgarna skall lösas under tiden? I andra städer som har avskaffat stadstoletter helt kan man se effekten genom att gatumiljön får agera stadstolett. Det är minst sagt inte en önskvärd utveckling.

På liknande tema undrar vi hur trafikkontoret planerar övergången till nästa kontraktshavare, dvs 2035 eller 2037? Det framgår inget om det i Trafikkontorets förslag mer än att man eventuellt vill köpa ut toalettbyggnaderna. Skall man göra det så sömlöst och till så låg kostnad som möjligt bör man räkna med att det ska ske succesivt under en 3-4 år lång period. Inte att kontraktet upphör tvärt.

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), Anders Lindman (SD) och Sara Svanström (L).

Alva Sahlström