

## Protokoll 7/2024

**Tid** Torsdagen den 26 september 2024 kl. 16.30-17.10,  
ajournering kl. 16.38-16.41.

**Plats** Stora kollegiesalen, Stadshuset

**Justering** Måndagen den 7 oktober 2024,  
§§ 1-10, 12, 14, 16, 19-26

*Omedelbart justerade paragrafer*

**Justering** Torsdagen den 26 september 2024,  
§§ 11, 13, 15, 17, 18, 27

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)  
Jonas Nilsson (M)  
Anders Lindman (SD)  
Sara Svanström (L)  
Hamid Ershad Sarabi (C)

#### Tjänstgörande ersättare

Joel Höglund (V) för Tobias Johansson (V)  
Agneta Sundberg (V) för Katja Jassey (V)  
Linn Bessner (C) för Markus Berensson (C)

#### Ersättare:

Karin Jordås (S)  
Björn Erdal (S)  
Abdiaziz Serar (S)  
Anna Cederschiöld (M) §§ 2-27  
Torbjörn Erbe (M)

Ludvig Tornberg (M)  
Robert Westerlund (SD)  
Destiny Zandi Lindgren (KD)

### **Tjänstemän**

Förvaltningschefen Gunilla Glantz, Marie Aktö, Sara Bergendorff, Niklas Domeij, Elisabet Elfström, Ulrika Falk, Peter Granström, Anna Green, Lena Lien, Kristina Redaelli, nämndsekreterarna Alva Sahlström och Kerstin Thörner, personalföreträdarna Luis Lopez §§ 1-11 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 7 oktober 2024.

## § 2 Frågor för beredning och information från kontoret

### Beslut

Trafiknämnden överlämnar skrivelserna till trafikkontoret för beredning.

### Reservation

Samtliga ledamöter för Moderaterna, Anders Lindman (SD), Sara Svanström (L) och samtliga ledamöter för Centerpartiet reserverar sig mot beslutet med hänvisning till förslag från vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M).

### Skrivelser för beredning

Anmälan görs av inkomna skrivelser till trafiknämnden enligt följande:

- 1 Att 26 träd är fler än 10 av Dennis Wedin m.fl. (M)  
Dnr T2024-02782
- 2 Taktila kartor vid övergångsställen av Dennis Wedin m.fl. (M) och Hamid Ershad Sarabi m.fl. (C)  
Dnr T2024-02778
- 3 Trafiksituationen vid Blåsut av Dennis Wedin m.fl. (M) och Hamid Ershad Sarabi m.fl. (C)  
Dnr T2024-02779
- 4 Vinterväghållning av gång- och cykelväg utmed Snösättravägen av Dennis Wedin m.fl. (M) och Sara Svanström (L)  
Dnr T2024-02780
- 5 Återskapa den tidigare dragningen för busslinje 54 av Dennis Wedin m.fl. (M)  
Dnr T2024-02781

### Nämndens behandling av ärendet

Sammanträdet ajourneras kl. 16.38-16.41.

### Framlagda förslag till beslut

1. Ordföranden Lars Strömgren (MP) föreslår att nämnden beslutar (se beslutet).
2. Vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M) föreslår att Trafiknämnden skickar yttrandet ”Återskapa den tidigare dragningen för busslinje 54” till Region Stockholm.

## Beslutsgång

Ordföranden Lars Strömgren (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Lars Strömgren (MP) som stöds av Ulf Walter m.fl. (S) och Joel Höglund m.fl. (V).

## Omröstning

Omröstning genomförs enligt följande föreslagna och godkända omröstningsordning. Den som vill besluta enligt förslag från vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M) röstar ja. Den som vill besluta enligt ordföranden Lars Strömgren (MP) förslag röstar nej.

Omröstningen faller ut med 6 ja-röster för vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M) förslag och 7 nej-röster för ordföranden Lars Strömgren (MP) förslag, enligt följande:

Ja	Nej
Dennis Wedin (M)	Ulf Walter (S)
Jonas Nilsson (M)	Berit Nyberg (S)
Anders Lindman (SD)	Jimmy Lindgren (S)
Sara Svanström (L)	Irene Dolk Castellanos (S)
Linn Bessner (C)	Joel Höglund (V)
Hamid Ershad Sarabi (C)	Agneta Sundberg (V)
	Lars Strömgren (MP)

Ordföranden finner att nämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Lars Strömgren (MP) som stöds av Ulf Walter m.fl. (S) och Joel Höglund m.fl. (V).

## Ersättaryttrande

Destiny Zandi Lindgren (KD) instämmer i förslag från vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M).

## Beslut

Trafiknämnden tackar för informationen.

## Information från trafikkontoret

Förvaltningschef Gunilla Glantz informerar om att ny enhetschef Stefan Persson på trafikkontorets säkerhetsenhet har tillträtt. Hon berättade även att det första spadtaget på tegelbacken är taget och att de första träden planterats i projekt Slussen. Hon informerade

också nämnden om nytt auktorisationssystem för betalning av parkering.

### **§ 3**

## **Anmälan av inkomna skrivelser till trafiknämnden**

### **Beslut**

Inkomna skrivelser m.m. till trafiknämnden enligt förteckning från den 17 september 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 16 september 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.



## **§ 5**

### **Anmälan av protokoll från rådet för funktionshinderfrågor**

Dnr T2024-00059

#### **Beslut**

Protokoll 3/2024 från den 27 maj 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 13 september 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.

## **§ 7**

### **Ny gångbana på Helsingörsgatan. Inriktningsbeslut**

Dnr T2024-01839

#### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projekt Ny gångbana på Helsingörsgatan upp till 3 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut. Projektets totala utgift beräknas till 29 mnkr.

#### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 27 augusti 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.

## **§ 8 Förstärkningsåtgärder grönstrukturen Årstaskogen-Hemskogen, del av Grönare Stockholm. Genomförandebeslut**

Dnr T2023-00574

### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt Förstärkningsåtgärder av grönstrukturen Årstaskogen-Hemskogen, del av Grönare Stockholm till en investeringsutgift om 27 mnkr.
2. Trafiknämnden anmäler beslutet till Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd.
3. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för föreliggande genomförandebeslut.

### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 5 juni 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 Trudelutten naturlekplats, del av Grönare Stockholm. Genomförandebeslut**

Dnr T2023-00353

### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt Trudelutten naturlekplats, del av Grönare Stockholm, till en investeringsutgift om 39 mnkr.
2. Trafiknämnden anmäler beslutet till Järva stadsdelsnämnd.
3. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för föreliggande genomförandebeslut.

### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 14 juni 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.

## **§ 10 Hagstråket, del av Grönare Stockholm. Slutredovisning**

Dnr T2022-01663

### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner slutredovisning av projekt Hagstråket, del av Grönare Stockholm.

### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 26 augusti 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 Tertialrapport 2 2024 för trafiknämnden

Dnr T2024-00875

### Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner tertialrapport 2 för 2024 och överlämnar ärendet till kommunstyrelsen.
2. Trafiknämnden godkänner förslag till budgetjustering avseende trygghetsinvesteringar om 4,3 mnkr inom investeringsbudgeten.
3. Trafiknämnden godkänner förslag till budgetjustering avseende ej aktiverbara utgifter om 9,8 mnkr inom driftbudgeten och -9,8 mnkr inom investeringsbudgeten.
4. Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

### Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 17 september 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 har tidigare anmärkt på att staden har svårt att uppnå målen för skötsel, städning och renhållning av gator, parker och grönområden. Till detta uppnås inte målet om stockholmarnas upplevda trygghet i sitt område. I detta är vi också orolig för att den ökande graden av återtagande av exempelvis parkskötsel i egen regi, likt flertalet stadsdelsnämnder beslutat, riskerar innebära ännu sämre måluppfyllnad samt ökade kostnader.

Stockholm tappade 14 placeringar i årets sammanställning av lokalt företagsklimat gjord av Svensk Näringsliv. Framst

beror tappat på att lokala politiker och tjänstemäns attityd mot företagare samt upphandling och konkurrens i stadens egna verksamheter. Alla dessa områden går rakt in i trafikkontorets verksamheter. Gamla stan är ett tydligt exempel där den rödgröna majoriteten och trafikkontoret infört en stadsmiljözon utan att ha lyssnat in förutsättningarna eller önskemålen från varesig närboende eller lokala företagare. Vägen mot införandet av en miljözon klass 3 i City är en annan, där bristen på dialog angående lokala företags förutsättningar resulterat i att bland andra Svensk Handel och Visita överklagade KF-beslutet om miljözon 3. Trafikkontoret har en viktig roll i att både föra en dialog med företagare och stockholmare så att bedömningar och beslut landar rätt.

Att det rödgröna styret i regionen gjort historiskt stora nedskärningar i kollektivtrafiken – inte minst busstrafiken – försvårar också för Stockholms stad. Att kollektivtrafiken blir mindre tillgänglig lär bland annat leda till att fler tar bilen, något som både kan äventyra luftkvaliteten samt försvårar stadens möjligheter att nå våra klimatmål. Färre och indragna bussar ökar också den ofrivilliga ensamheten, inte minst bland våra äldre, då möjligheterna att ta sig mellan hemmet till aktiviteter och mötesplatser försämras med längre sträckor till kollektivtrafik.

Sara Svanström (L) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Trafiknämnden ska arbeta för en framkomlig stad, där klimat- och miljömålen nås. Trafikåtgärder ska alltid utgå från perspektiven om en säker, trygg och tillgänglig stad.

För att åstadkomma detta måste nämndens arbete genomsyras av tillgänglighet för alla, oberoende om man väljer att ta sig fram på cykel eller en rullstol. Ofta har vi sett hur investeringar i gaturummet har påverkat framkomligheten negativt för de personer som sitter i rullstol och/eller har en annan funktionsnedsättning. Byggstök har blockerat övergångsställen samt trottoarer.

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.

Hamid Ershad Sarabi m.fl. (C) lämnar särskilt uttalande enligt följande:



I den föreliggande tertialrapporten (T2) för Trafiknämnden redovisas bland annat Stockholms klimatmål och de verktyg förvaltningen har implementerat för att nå dessa så som utbyggnad av publik laddinfrastruktur, införandet av miljözoner och fokus på gång, cykel och kollektivtrafik. Det är positiva insatser, men det saknas en tillfredställande redovisning av dessa åtgärders effekter på utsläppen samt en redovisning av hur målen som helhet ser ut att gå. Därtill är det olyckligt att aktiviteten ”delmål för hur fossila bränslen ska fasas ut i upphandlingar till år 2030” är försenat. Vi ser fram emot att ta del av handlingsplanen senare i höst.

Det är även olyckligt att man inte uppnår målet om ”Stockholmarnas nöjdhet med renhållning och städning” eftersom renhållning och skötsel bidra till en ren, attraktiv och trygg stadsmiljö.

Under ekonomiavsnittet skriver kontoret att ett starkt näringsliv bidrar till en hållbar tillväxt och att kontoret fortsätter att främja företagande i det offentliga rummet samt förbättrar servicen till näringslivet. Det är en viktig aspekt att ta hänsyn till. För att underlätta en del av servicen behöver tillståndsprocesserna för företagen också fungera bättre. Kontoret skriver att de även förbättrar servicen till näringslivet genom samordning av tillstånds och tillsynsprocesser, snabbare ärendehantering och effektivare arbetsätt. Det är positivt, men finns också skäl att vara självkritisk vad gäller kontorets hantering av tillstånd vilket inte lyfts i rapporten.

## **§ 12**

### **Underhållsentreprenad avseende vägtunneltvätt 2025-2031. Upphandling**

Dnr T2024-02316

#### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner upphandling av Underhållsentreprenad avseende vägtunneltvätt 2025-2031 till ett belopp om ca 49 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 26 augusti 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.

## § 13

### Förslag till riktlinjer för markanvisning. Svar på remiss från kommunstyrelsen

Dnr T2024-01582

#### Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner kontorets 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.

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 4 juli 2024.

#### Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

1. Ordföranden Lars Strömgren (MP), Ulf Walther m.fl. (S), Joel Höglund m.fl. (V) och Anders Lindman (SD) föreslår (se beslutet).
2. Vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M) föreslår att trafiknämnden beslutar att delvis godkänna kontorets förslag, samt att därutöver anföra följande:

Stadens nuvarande markanvisningspolicy togs fram under 2015 och förtjänar i allt väsentligt en uppdatering. Detta har Moderaterna även föreslagit i vår budgetreservation för 2024. Inför remissrundan fann vi det synnerligen anmärkningsvärt att den rödgröna majoriteten inte hade förankrat förslaget till riktlinjer för markanvisningar med oppositionen. Denna kritik kvarstår. Tyvärr har vi sett liknande arbetssätt från den socialdemokratiskt ledda majoriteten tidigare när det gäller centrala

policydokument, inte minst trygghetsprogrammet och det reviderade idrottspolitiska programmet.

Innehållet som sådant är för otydligt gentemot marknadsaktörerna, det behöver kondenseras till det absolut viktigaste och kravnivån måste sänkas i dessa tidiga skeden. Det handlar om lagstiftning, stadens centrala dokument och riktlinjer som har en bred politisk förankring över blockgränserna. Riktlinjerna behöver vara grundläggande nog för att hålla även vid ett majoritetsskifte, annars riskerar de att snabbt bli inaktuella. Tyvärr är de föreslagna riktlinjerna alltför politiserade med en hög detaljreglering. Sammantaget gör detta att det i de föreslagna riktlinjerna saknas en hållbar långsiktighet.

Staden ska heller inte ställa krav på vem en aktörer ska hyra ut till, exempelvis genom krav på inlämnande av hyresrätter till bostadsförmedlingen. Stadens uppgift är att underlätta för aktörer som vill vara med och utveckla Stockholm, men föreliggande förslag till riktlinjer går i mångt och mycket tyvärr i rakt motsatt riktning.

Avsnitten som redogör för stadens centrala dokument med riktlinjer och policy behöver kompletteras med småhus- och villastrategin. Aktuellt förslag nämner inte det dokumentet alls, trots att det antogs i bred politisk enighet i stadsbyggnadsnämnden och därmed får direkt inverkan på markanvisningsprocessen.

3. Sara Svanström (L) föreslår att trafiknämnden beslutar att delvis godkänna kontorets förslag, samt att därutöver anföra följande:

För att säkra transparenta och rättvisa markanvisningsprocesser är det viktigt att det finns tydliga regler och krav, särskilt vid direktavvisningar utan möjligheter för andra aktörer att delta.

Under det gångna året har vi noterat ett antal direktanvisningar som getts, där vi anser att andra metoder till anvisning vore lämpligare, för att ge fler aktörer möjligheten att utveckla vår stad. Ska vi säkra transparenta och rättvisa markanvisningsprocesser är det viktigt att det finns tydliga regler och krav, särskilt vid direktavvisningar utan möjligheter för andra aktörer att delta. När

staden nu antar en ny policy för markanvisning där markanvisningen ofta sker i en senare del av processen är det viktigt att detta inte leder till att enskilda aktörer varken gynnas eller missgynnas i processen beroende på vilka personliga kontakter man har med beslutsfattare.

För att minska risken med otillbörliga fördelar till enskilda aktörer som i sin tur motverkar konkurrens och utveckling förordar vi en tydlig lista med specificerade krav ska finnas när det går att frångå jämförelse vid direktanvisningar. På så sätt blir det transparent och likagällande för alla aktörer.

Att bryta bostadssegregationen är och kommer vara en av stadens största utmaningar i lång tid framöver, där flera typer av insatser från flera av stadens förvaltningar kommer behövas. För exploateringsnämnden är en av dessa insatser att verka för att uppnå en blandad stad vid markupplåtelse, där hyresrätter, bostadsrätter och egnahem ges utrymme i områden som idag har en brist på dessa boendeformer.

Däremot ställer vi oss skeptiska till att varje enskilt projekt ska genomgå tunga sociala analyser för att mota segregationen, detta kan både bli tidskrävande och kostsamt. Vi ser det som mer gångbart och effektivt att arbeta med tydliga mål och krav i markupplåtelsearbetet.

4. Hamid Ershad Sarabi m.fl. (C) föreslår att trafiknämnden beslutar att delvis godkänna kontorets förslag, samt att därutöver anföra följande:

Centerpartiet delar ambitionen att Stockholm ska byggas attraktivt, hållbart och tätt och vara en levande, socialt och ekologiskt hållbar stad. Vi är måna om att metoder för markanvisningar ska väljas för att bidra till social, ekonomisk och miljömässig hållbarhet.

När vår stad växer är det viktigt att den växer långsiktigt hållbart och att vi i det nya lägger grunden för en hållbar och miljövänlig livsstil. Vi behöver planera staden inte enbart för att få rum med så många bostäder som möjligt utan också för att bostadsområdena som växer fram ska ha god tillgång

på förskolor, idrottsytor, grönområden och rum för nöjen, kultur och möten.

Stockholm byggs hållbart genom att blanda olika boendeformer. Vi vill se att fler överkomliga bostäder byggs, bland annat genom att pressa kostnaderna i nybyggnation och öronmärka vissa markanvisningar med lägre markpris i utbyte mot bostäder som fler har råd med. Centerpartiet vill se att vi har socialt hållbara bostäder i alla våra stadsdelar och att detta kravställs vid markanvisning. Det bör också införas ett tak på andelen hyresrätter i ett bostadsområde och därmed bör det ställas krav på att prioritera underrepresenterade upplåtelseformer i ett område vid markanvisning.

I vår stad ska alla få plats och människor med olika erfarenheter ska kunna träffas i sin vardag. Alla bostadsområden ska ha en blandning av bostadsstorlekar och upplåtelseformer och stadens bostadsbestånd ska kompletteras med fler upplåtelseformer såsom ägarlägenheter och kooperativa boendeformer. Vi ser därför positivt på jämförelseförfaranden för markanvisning så att staden kan ställa fastslå kriterier. Centerpartiet vill även möjliggöra markanvisningar för en andel bostäder för billigare boende och i samband med detta ta ut lägre pris för byggrätterna.

### 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), Joel Höglund m.fl. (V) och Anders Lindman (SD).

### Ersätтарыttrande

Destiny Zandi Lindgren (KD) lämnar ersätтарыttrande enligt följande:

Varje kommun som genomför markanvisningar ska enligt lagen anta riktlinjer kopplat till detta avseende kommunens mål för byggande, handläggning och markprissättning. Enligt nämndens budgetuppdrag ska revideringen av nuvarande markanvisningspolicy genomföras för att säkerställa översiktsplanens styrkraft och premiera projekt som bidrar till sociala värden och ekologisk hållbarhet. Det

är beklagligt att majoriteten väljer att presentera kraftfullt politiserade riktlinjer som snarare tar utgångspunkt i vänsterstyrets egna ambitioner än i en stärkt genomförbarhet av stadens översiktsplan, vilken beslutades i relativt bred enighet av fullmäktige år 2018.

Vi välkomnar att man stärker hållbarhetsperspektivet i riktlinjerna, såväl socialt som ekologiskt; likaså att man inrättar krav på byggherrar att uppvisa frihet från brottsmisstankar. Vi motsätter oss däremot starkt att vänsterpartierna i revideringen inför krav på byggherrar att ingå avtal med stadens bostadsförmedling för att bygga privata hyresrätter. Att tvinga byggherrar att avsäga sig rådigheten över sitt eget bestånd kommer inte att leda till fler hyresrätter och går tvärt emot riktlinjernas mål om att bidra till en hög produktionstakt.

Avslutningsvis anser vi inte att det är lämpligt för staden att ställa krav på vare sig byggherrarnas rekrytering, personalpolitik eller sammansättningen av hyresgäster i byggaktörens bestånd. Intentionen att bygga en socialt hållbar stad får inte leda till tvingande detaljstyrning av privata företag. Att premiera markanvisningar baserat på huruvida man anställer lokalbor i stadsdelen man vill bygga i, har kollektivavtal eller godtar hyresgäster i bidragsberoende riskerar att slå mycket fel och på sikt leda till en förvärrad bostadsbrist.

## § 14

### Nätt och jämnt – Likvärdighet och effektivitet i kommunsektorn (SOU 2024:50). Svar på remiss från kommunstyrelsen

Dnr T2024-02108

#### Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

#### Reservation

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

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

#### Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 6 augusti 2024.

#### Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

1. Ordföranden Lars Strömgren (MP), Ulf Walther m.fl. (S), Joel Höglund m.fl. (V), Anders Lindman (SD) och Hamid Ershad Sarabi m.fl. (C) föreslår (se beslutet).
2. Vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M) föreslår att trafiknämnden beslutar att delvis godkänna kontorets förslag, samt att därutöver anföra följande:

Det kommunala utjämningsystemet har funnits i någon form sedan inledningen av 1900-talet. Med tiden har det utvecklats till det system med förhoppning att bidra till att skapa likvärdiga ekonomiska förutsättningar för kommuner att tillhandahålla service, trots skillnader i skatteintäkter och kostnader. I dagsläget är det tio kommuner som är nettoinbetalare till systemet, varav Stockholms stad är den överlägset största bidragsgivaren.

Det är självklart rimligt att kommuner med sämre förutsättningar som de själva inte kan påverka får kompensation, och att Stockholm och andra kommuner är med och betalar. Men ett bättre



alternativ än att öka utjämningen hade varit att se över hur systemet kan skapa incitament för ökad tillväxt och lägre skattesatser i hela Sverige – så att den gemensamma kakan att dela på blir större. Detta uppfattar vi också ligger i linje med det tilläggsdirektiv som den nuvarande regeringen gav den parlamentariska kommittén. Men detta har inte kommittén gått vidare med. Det är fullkomligt orimligt att ha en ordning där de största vinnarna på utjämningsystemet är Göteborg och Malmö.

Precis som Trafikkontoret framför i sitt svar skulle utjämningskommitténs förslag medföra stora problem för kontoret. Staden kommer få svårt att upprätthålla sin nuvarande funktion då kompensationen för kostnader för trafikbelastning och klimatpåverkan enligt förslaget kommer minska. Utredningen tar inte heller hänsyn till våra unika utmaningar – inte minst kopplat till att Stockholm växer, är byggd på öar och kräver förbindelser via broar.

3. Sara Svanström (L) föreslår att trafiknämnden beslutar enligt följande:

- a. Att delvis godkänna kontorets förslag till beslut.
- b. Att komplettera remissvaret i enlighet med vad som anförs nedan.
- c. Att därutöver anföra följande:

Det är bra att utjämningsystemet som helhet utvärderats och föreslås uppdateras. Det hade dock varit önskvärt att göra detta genom ett mer löpande arbete, förslagsvis genom en kommitté som gör en löpande uppdatering av systemet.

Samtidigt konstaterar vi att det föreslagna utjämningsystemet kommer att få mycket negativa konsekvenser för Stockholms stad och region. Liberalernas representant i den politiska kommittén ”Utjämningskommittén 2022” har varit ensam om att värna Stockholms särskilda intressen, inte minst mot bakgrund av den allvarliga brottsligheten och segregationen i vår del av Sverige.

Utjämningsystemet är viktigt för att skapa likvärdiga möjligheter för en fungerande välfärd och

infrastruktur i hela landet. Inte minst är det viktigt, för Sverige åtagande i klimatomställningen, att resurser finns för att inte omställningen ska sakta ner.

Förslaget, likt tidigare utredningar, leder till ett antal uppdateringar av utjämningsystemet. Dessa uppdateringar får för de flesta kommuner och regioner måttliga konsekvenser men för en del kommuner och regioner är konsekvenserna mer kännbara – framförallt storstadsregionen. För Stockholms stad kommer utredningens förslag, om de genomförs, innebära en minst sagt kännbar påverkan som riskerar att hämma stadens tillväxt.

### 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), Joel Höglund m.fl. (V), Anders Lindman (SD) och Hamid Ershad Sarabi m.fl. (C).

### Ersätтарыttrande

Destiny Zandi Lindgren (KD) lämnar ersätтарыttrande enligt följande:

Stockholms stad är en av mycket få kommuner som betalar in pengar till det kommunala utjämningsystemet; ungefär var tionde kommunal skattekrona lämnar staden varje år. Mer ifall vi inkluderar den inbetalning Region Stockholm står för, vilket finansieras via regionskatten. Men stockholmarna står därtill för mer av utjämnningen än så. Staten betalar in den stora majoriteten i utjämningsystemet och nästan varannan statlig inkomstskattekrona kommer från just Stockholmsområdet.

Enligt utredningen är syftet med de föreslagna förändringarna att skapa rättvisa och likvärdiga ekonomiska förutsättningar för Sveriges kommuner att erbjuda den offentliga service svenskarna har rätt till. Vi delar denna ambition till fullo och ser stora fördelar med statliga stöd till svagare kommuner. Vi motsätter oss däremot skarpt att enstaka kommuners invånare får bära ett oproportionerligt stort ansvar för detta statliga system. Det kan inte anses rättvist eller likvärdigt för Stockholms skattebetalare att en allt större del av deras kommunala skattekronor ska tillfalla andra kommuner samtidigt som

deras egen kommun tvingas räkna ut sparbetning på välfärden till följd av förändringarna.

Vi kan bara beklaga att de föreslagna ekonomiska beräkningsgrunderna, och deras mycket negativa effekter för hela Stockholmsområdet, överskuggar andra viktiga reformer som utredningen föreslår. Vi välkomnar bland annat den striktare hållningen avseende riktade bidrag och det föreslagna golv för bidrag som syftar till att minska den administrativa bördan i framförallt små kommuner. Likaså att flera riktade bidrag slås samman eller inkluderas i de generella statsbidragen vilket i större utsträckning kommer låta kommunerna själva avgöra var pengarna bäst behövs. Det är reformer som kan – och bör – genomföras men de förutsätter inte en allt mer progressiv inbetalning från välfungerande kommuner. Här behöver staten ta ett större ansvar för sitt eget system.

## § 15

### **Motion om att staden ska kunna erbjuda mer stadsodling till Stockholmarna av Therese Lindström (M) och Theréz Randquist (M). Svar på remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2024-01692

#### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner kontorets 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 juni 2024.

#### **Nämndens behandling av ärendet**

##### Framlagda förslag till beslut

1. Ordföranden Lars Strömberg (MP), Ulf Walther m.fl. (S), Joel Höglund m.fl. (V), Anders Lindman (SD), Sara Svanström (L) och Hamid Ershad Sarabi m.fl. (C) föreslår (se beslutet).
2. Vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M) föreslår att trafiknämnden beslutar att tillstyrka motionen, samt att därutöver anföra följande:

Genom mer stadsodling får fler stockholmare möjlighet att bidra till en mer trivsamt och grönt stad. Odlingen kan berika stadsmiljön och kan vara ett sätt att göra en otrygg plats trevligare. Dessutom gynnar stadsodling biologisk mångfald och möjliggör för mer grönska.

Det är glädjande att trafikkontoret är så positivt inställda till möjligheten att öka stadsodling i Stockholms stad. Dock är vi oroade för att programmet som ska tas fram för att främja stadsnära odling likt många andra program fastnar i visionsstadiet utan att bli verklighet. Staden borde

också kunna peka ut fler lämpliga platser för stadsodling – inte minst för att kunna korta tillståndstiderna hos polisen, vilket idag krävs för att odla på exempelvis torg och gatumark

### 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), Joel Höglund m.fl. (V), Anders Lindman (SD), Sara Svanström (L) och Hamid Ershad Sarabi m.fl. (C).

## § 16

### **Motion om hur vi kan utveckla och förbättra Stockholms kajstrategi samt se över helheten på vattnet av Annika Elmlund (M) och Dennis Wedin (M). Svar på remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2024-01462

#### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

#### **Reservation**

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

#### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 14 augusti 2024.

#### **Nämndens behandling av ärendet**

##### Framlagda förslag till beslut

1. Ordföranden Lars Strömgren (MP), Ulf Walther m.fl. (S), Joel Höglund m.fl. (V), Anders Lindman (SD), Sara Svanström (L) och Hamid Ershad Sarabi m.fl. (C) föreslår (se beslutet).
2. Vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M) föreslår att trafiknämnden beslutar att tillstyrka motionen, samt att därutöver anföra följande:

Stockholm är en av världens vackraste städer. Inte minst tack vare närheten till vattnet och stadens milslånga strandpromenader. Bland dessa är inte minst kajerna mycket populära.

Här samsas restauranger, caféer och glassförsäljare med fartyg och flanörer. Det är därför viktigt att kajerna erbjuder platser med god möblering, utkiksplatser, att de är tillgänglighetsanpassade och att det på kajerna finns möjlighet till lugn och ro.

I juni 2022 antog kommunfullmäktige den nu gällande kajstrategin för Stockholms hamnar. Med strategin skulle staden ges möjlighet att utveckla kajerna och att bättre tillvarata den potential som

kajerna erbjuder och på så sätt skapa mervärde till både invånare och besökare. Meningen var att strategin skulle omsättas i konkreta planer och samverkansprojekt. Målgruppen är stadens egna förvaltningar och bolag men också till de näringsidkare som är verksamma utmed stadens kajer.

Det måste vara enkelt att göra rätt. Det finns ett behov att lägga till en byggnadsordning och en plan för helheten som bättre kan utgöra ett stöd vad gäller utvecklingen av stadens kajer. En inspiration som kan bidra med kunskap och skapa engagemang kring hur vi utvecklar våra kajer för framtidens Stockholm. Där ska också finnas mål så att vi kan mäta att dessa efterlevs. Kajerna bör utformas med stöd i kunskap om den specifika platsen samtidigt som arkitekturen ska uttrycka sin samtid. Den bör också ge bra förutsättningar för goda och trygga miljöer – både för kaj och vatten.

### 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), Joel Höglund m.fl. (V), Anders Lindman (SD), Sara Svanström (L) och Hamid Ershad Sarabi m.fl. (C).

## § 17

### **Motion om att förbättra gatulivet i Norra Djurgårdsstaden av Per Rosencrantz (M). Svar på remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2024-01420

#### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

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

#### **Reservation**

Samtliga ledamöter för Moderaterna och Centerpartiet reserverar sig mot beslutet med hänvisning till Moderaternas förslag.

#### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 27 augusti 2024.

#### **Nämndens behandling av ärendet**

Framlagda förslag till beslut

1. Ordföranden Lars Strömgren (MP), Ulf Walther m.fl. (S), Joel Höglund m.fl. (V), Anders Lindman (SD) och Sara Svanström (L) föreslår (se beslutet).
2. Vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M) med stöd av Hamid Ershad Sarabi m.fl. (C) föreslår att trafiknämnden beslutar att tillstyrka motionen, samt att därutöver anföra följande:

Norra Djurgårdsstaden är ett av Stockholms mest ambitiösa stadsutvecklingsprojekt. Trots att flera områden fortfarande är under utveckling, är det väsentligt att uppmärksamma att vissa delar redan är färdigställda och är ett hem för ungefär 7 000 invånare. Tillsammans med ett växande antal restauranger och butiker bidrar detta till en livligare stadsdel. Enligt Stockholms stads befolkningsprognos från juni 2023 är Norra Djurgårdsstaden ett område som lockar många barnfamiljer. Det är därför av största vikt att vi lyhört lyssnar på och aktivt arbetar för att tillgodose deras behov. Genom att agera nu, kan vi säkerställa att



stadsdelen fortsätter att vara attraktiv, även innan stadsutvecklingsprojektet formellt är färdigt.

För Moderaterna är det centralt att trafikpolitiken utformas utifrån stockholmarnas behov. Det kan betyda att lokala förutsättningar och utmaningar kräver insatser som på andra ställen i staden inte är aktuella. För trots att Lövängsgatan inte är avsedd för genomfartstrafik, används den ofta för genomfart – något som skapar både missnöje och oro bland närboende småbarnsfamiljer.

En stadsdel som Norra Djurgårdsstaden behöver i stor utsträckning formas för att barnfamiljer ska kunna känna sig trygga och trivas – inte minst i ett läge då allt fler barnfamiljer flyttar från Stockholm snarare än till. Då de relativt låga trafikflödena trafikkontoret beskriver i hög utsträckning beror på att stadsdelen ännu inte är färdigbyggd – menar Moderaterna också på att det finns en poäng att ta höjd för framtida utveckling av området.

### 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), Joel Höglund m.fl. (V), Anders Lindman (SD) och Sara Svanström (L).

## § 18

### **Motion om bättre förutsättningar för elsparkcyklar av Dennis Wedin (M). Svar på remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2024-01421

#### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner kontorets 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 11 juli 2024.

#### **Nämndens behandling av ärendet**

Framlagda förslag till beslut

1. Ordföranden Lars Strömgren (MP), Ulf Walther m.fl. (S), Joel Höglund m.fl. (V), Anders Lindman (SD), Sara Svanström (L) och Hamid Ershad Sarabi m.fl. (C) föreslår (se beslutet).
2. Vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M) föreslår att trafiknämnden beslutar att tillstyrka motionen, samt att därutöver anföra följande:

Det ska vara enkelt att ta sig fram i Stockholm – inte minst på klimatsmarta och yteffektiva sätt. Mikromobiliteten fyller därför en viktig roll i stockholmstrafiken och är dessutom mycket uppskattad av många användare. Det är av yttersta vikt att politiken bidrar till att underlätta för företagen att anpassa sig till och trivas i stadens och trafikens miljö.

Moderaterna välkomnar de förbättringar som kommit till vad gäller långsiktighet och förutsägbarhet för aktörerna med anledning av trafiknämndens beslut från 23 maj tidigare i år. Moderaterna står bakom vad bland andra Trafikkontoret skriver om att öka

säkerheten på gågator och torg där det rör sig mycket gångtrafikanter. Staden har även rådighet över att reglera lägsthastigheten för elsparkcyklarna, något som borde kunna ses över.

Men vi tror att det finns mer att göra, exempelvis vad gäller att se till att också privata elsparkcyklar och cyklister uppfyller dessa krav. Det kan handla om tydligare skyltning eller på vissa platser även gupp eller markeringar. Dessutom ser vi ett växande behov av att bättre skyltning vid övergångsställen över cykelbanor där många fotgängare upplever det osäkert att korsa i inte minst rusningstrafik.

### 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), Joel Höglund m.fl. (V), Anders Lindman (SD), Sara Svanström (L) och Hamid Ershad Sarabi m.fl. (C).

## § 19

### **Motion om ny policy för mikromobilitetsfordon av Gabriel Kroon (SD) och Anders Lindman (SD). Svar på remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2024-01825

#### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

#### **Reservation**

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

#### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 4 juli 2024.

#### **Nämndens behandling av ärendet**

Framlagda förslag till beslut

1. Ordföranden Lars Strömgren (MP), Ulf Walther m.fl. (S), Joel Höglund m.fl. (V), vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M), Sara Svanström (L) och Hamid Ershad Sarabi m.fl. (C) föreslår (se beslutet).
2. Anders Lindman (SD) föreslår att trafiknämnden beslutar att tillstyrka motionen samt att därutöver anföra följande:

Sverigedemokraterna anser att utvärderingskriterierna och riktlinjerna för mikromobilitetsfordon behöver ses över i samråd med branschaktörerna i syfte att uppnå en bättre fungerande marknad.

#### **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), Joel Höglund m.fl. (V), vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M), Sara Svanström (L) och Hamid Ershad Sarabi m.fl. (C).

## § 20

### **Motion om att införa onödighetsinventering av Jonas Naddebo (C). Svar på remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2024-01465

#### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

#### **Reservation**

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

#### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 18 juni 2024.

#### **Nämndens behandling av ärendet**

Framlagda förslag till beslut

1. Ordföranden Lars Strömberg (MP), Ulf Walther m.fl. (S), Joel Höglund m.fl. (V), vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M), Anders Lindman (SD) och Sara Svanström (L) föreslår (se beslutet).
2. Hamid Ershad Sarabi m.fl. (C) föreslår att trafiknämnden beslutar att bifalla motionen, samt att därutöver anföra följande:

Det är positivt att Trafikkontoret arbetar löpande med att effektivisera kontorets verksamhet och att prioritera inom kontorets ansvarsområden. Kontoret verkar därmed anse att motionens syfte och mål redan sker inom befintligt arbetssätt, och att metoderna för att uppnå kvalitet och effektivitet redan finns inom befintligt uppdrag och arbete. Detta var ett väntat svar som tyvärr ignorerar en central aspekt av kvalitetsarbetet: behovet av att aktivt identifiera och avveckla arbetsuppgifter som inte längre skapar värde. Ingen sysslar avsiktligt med onödiga arbetsuppgifter – det ligger i sakens natur att man inte är medveten om dessa. Det är en utmaning som inte får underskattas och där anti-piloter är en del av lösningen.

De tillåter oss att ifrågasätta och tillfälligt slopa arbetsmoment och rutiner som, trots att de kan upplevas som nödvändiga, kanske inte längre fyller en funktion. Om en uppgift eller rutin visar sig vara viktig kan den enkelt återupptas. Om den däremot visar sig överflödigt eller endast användbar för ett fåtal, ger det en möjlighet att ompröva och effektivisera arbetssättet.

Vidare kan det finnas en tvekan hos medarbetare att ifrågasätta överordnade eller etablerade rutiner, såsom möten som upplevs som onödiga. Anti-piloter kan hjälpa till att bryta dessa mönster genom att systematiskt undersöka om vissa möten eller arbetsmoment kan reduceras, anpassas, eller helt tas bort.

Förvaltningen hänvisar till kontorets budgetprocess och ”task force arbetet” som en viktig del av att effektivisera förvaltningen. Det är ett viktigt arbete men att införa anti-piloter, som framgångsrikt har testats i andra kommuner, skulle ge Stockholm en unik möjlighet att främja innovation och effektivisering.

Trots stadens befintliga insatser kvarstår en mängd dubbelarbete och ineffektiva processer, till exempel där analoga och digitala arbetssätt överlappar. Centerpartiet vill ge Stockholms stad de bästa förutsättningarna för att bli en föregångare inom kommunal effektivitet och innovation. Genom att införa onödighetsinventeringar och anti-piloter kan vi aktivt adressera och åtgärda dessa problem, vilket skapar ett mer dynamiskt och innovativt arbetsklimat som gynnar både stadens medarbetare och invånare.

### 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), Joel Höglund m.fl. (V), vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M), Anders Lindman (SD) och Sara Svanström (L).

## § 21 Uteservering på Gamla stans torg av Dennis Wedin m.fl. (M). Svar på skrivelse

Dnr T2024-00487

### Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen.

### Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 24 juli 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 vill börja med att tacka trafikkontoret för svaret på vår skrivelse. Förutsättningarna för småföretagare i Gamla stan är redan komplicerade. Under sommaren har man tvingats hantera en stadsmiljözon som varken boende eller företagare efterfrågat. I detta läge är det viktigt att det råder största möjliga tydlighet kring förutsättningar och möjligheter i Gamla stan. Det framgår inte varför aktörerna vid Järnpumpen till en början fick ett nej, det finns ännu ingen vision för kommande år som skapar tydlighet för kommande år och för flera aktörer har ett nej ännu inte blivit ett ja.

## § 22

### Se över stadens elsparkcykelregler av Markus Berensson (C). Svar på skrivelse

Dnr T2024-01177

#### Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen.

#### Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 6 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

Hamid Ershad Sarabi m.fl. (C) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Det är välkommet att trafikkontoret har börjat vidta åtgärder för att förbättra förutsättningarna för elsparkcyklar i och med att 6-månadersgränsen för tillståndsperioderna togs bort den 23 maj i år. Det ger aktörerna längre tidsramar och mer stabilitet vilket möjliggör en långsiktig planering i termer av hur elsparkcyklarna ska kunna spridas till ytterstaden samt hur elsparkcyklar ska kunna integreras med kollektivtrafiksystemet.

Det är dock fortsatt viktigt att se över gränsen på 12,000 fordon och att kontoret återkommer med ett ärende till nämnden kring detta så fort som möjligt. Trafikkontoret påpekar att den gränsen inte utgör något begränsning för tillfället, men det är i en situation där de korta tillståndsperioderna har motverkat en offensiv satsning från elsparkcykelaktörer.



## § 23

### **Större bilar leder till större problem av Markus Berensson m.fl. (C). Svar på skrivelse**

Dnr T2024-00486

#### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen.

#### **Reservation**

[Text]

#### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 1 juli 2024.

#### **Framlagda förslag till beslut**

Nämnden föreslår (se beslutet).

#### **Beslutsgång**

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

#### **Särskilt uttalande**

Hamid Ershad Sarabi m.fl. (C) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Den internationella energimyndigheten (IEA) konstaterade redan 2019 att den globala ökningen av SUV:ar var den näst största källan till ökade koldioxidutsläpp i hela världen mellan 2010-2019. Sverige är inget globalt undantag i och med att 48% av nyregistrerade bilar under 2023 var SUV:ar, enligt Mobility Sweden.

Det är tydligt att allt omfångsrikare bilar utgör ett vanligt inslag även i Stockholm och att städer behöver vidta åtgärder för att värna sin egen infrastruktur. Enligt en analys från Gröna Bilister så har den ”genomsnittliga tjänstevikten hos en ny bil [i Sverige] ökat med 200 kg” mellan år 2008 och 2021” och de väger nu närmare två ton. Det är hundra gånger så mycket som en genomsnittlig cykel som väger in på runt 20 kg.

Tyngre bilar sliter på vägar och broar och staden bör göra vad den kan för att motverka en fortsatt snabb ökning av

extremt tunga och otympliga fordon till fördel för gång, cykel, kollektivtrafik och lätta elbilar.

Svaret från trafikkontoret andas ingen ambition i den här frågan, varken när det gäller att påverka nationell lagstiftning för att möjliggöra smarta, differentierade parkeringstaxor eller att, mer kreativt, se över vad staden kan göra i dag med existerande medel.

Ett första steg är att analysera hur de allt fler och allt tyngre privatbilarna i Stockholm faktiskt påverkar kommunala kostnader, trafiksäkerhet och stockholmarnas välbefinnande.

## **§ 24**

### **Parkering för boende och näringsidkare i Gamla stan av Robert Westerlund (SD). Svar på skrivelse**

Dnr T2024-00795

#### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen.

#### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande.

#### **Nämndens behandling av ärendet**

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

#### **Beslutsgång**

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

#### **Särskilt uttalande**

Anders Lindman (SD) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Enligt Sverigedemokraterna är det anmärkningsvärt dåligt att en hel stadsdel blivit diskriminerad genom att staden tagit bort en så stor del av p-platserna i området. Det faktum att en möjlig tillgång till Katarinagaraget kommer dröja 5-6 år gör situationen än mer problematisk. Boende i Gamla stan måste kunna parkera till en rimlig kostnad i sin egen stadsdel. Vidare är det inte acceptabelt att de boende skall behöva ta sig fram och tillbaks till Gallerian för att kunna parkera sina fordon. Detta gäller särskilt för de boende i västra och södra Gamla stan.

## § 25 Hastighetssänkande åtgärder på Bobergsgatan av Anders Lindman (SD). Svar på skrivelse

Dnr T2024-01602

### Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen.

### Reservation

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

### Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 18 juli 2024.

### Nämndens behandling av ärendet

#### Framlagda förslag till beslut

1. Ordföranden Lars Strömgren (MP), Ulf Walther m.fl. (S), Joel Höglund m.fl. (V), vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M), Sara Svanström (L) och Hamid Ershad Sarabi m.fl. (C) föreslår (se beslutet).
2. Anders Lindman (SD) föreslår att trafiknämnden beslutar att tillstyrka förslaget i skrivelsen samt att därutöver anföra följande:

Sverigedemokraterna anser att trafiksituationen på Bobergsgatan mellan Drevergatan och Grythundsgatan är såpass dålig att ytterligare åtgärder för att sänka hastigheterna krävs, framför allt avseende cykeltrafiken.

### 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), Joel Höglund m.fl. (V), vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M), Sara Svanström (L) och Hamid Ershad Sarabi m.fl. (C).

## § 26

### **Cykel Sankt Eriksgatan mellan Fleminggatan och Sankt Eriksbron. Inriktningsbeslut**

Dnr T2024-01657

#### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projekt Cykel Sankt Eriksgatan mellan Fleminggatan och Sankt Eriksbron upp till 3,5 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut. Projektets totala utgift beräknas till 46 mnkr.

#### **Reservation**

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

#### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 6 maj 2024.

#### **Nämndens behandling av ärendet**

Framlagda förslag till beslut

1. Ordföranden Lars Strömberg (MP), Ulf Walther m.fl. (S), Joel Höglund m.fl. (V), vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M), Sara Svanström (L) och Hamid Ershad Sarabi m.fl. (C) föreslår (se beslutet).
2. Anders Lindman (SD) föreslår att trafiknämnden beslutar att avslå förslaget och ge 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-nyttanalyt och eftersom investeringsutgiften är såpass stor är det av särskild vikt att ta hänsyn till alternativkostnaden i detta fall.

Noterbart är att projektbeskrivningen saknar en redogörelse för konsekvenser för motortrafiken samt

att det saknas en redogörelse för olycksstatistik beträffande cykel på aktuell sträcka.

Stockholm är på väg mot ekonomiskt kärvare tider och med en stor osäkerhet inför framtiden måste varje investering noggrant övervägas och således anser Sverigedemokraterna 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), Joel Höglund m.fl. (V), vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M), Sara Svanström (L) och Hamid Ershad Sarabi m.fl. (C).

## § 27

### **Motion om att dömda till samhällstjänst genom Frivården ska göra rätt för sig av Dennis Wedin (M). Svar på remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2024-01422

#### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Trafikkontoret 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 24 juni 2024.

#### **Nämndens behandling av ärendet**

Framlagda förslag till beslut

1. Ordföranden Lars Strömgren (MP), Ulf Walther m.fl. (S), Joel Höglund m.fl. (V), Anders Lindman (SD), Sara Svanström (L) och Hamid Ershad Sarabi m.fl. (C) föreslår (se beslutet).
2. Vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M) föreslår att trafiknämnden beslutar att tillstyrka motionen, samt att därutöver anföra följande:

Stockholms stad har en unik möjlighet att bidra till lösningen på ett påtagligt problem inom frivården och samhället i stort: bristen på arbetsplatser för personer dömda till samhällstjänst. Samtidigt står staden inför egna utmaningar med brist på arbetsinsatser inom områden som park- och naturskötsel samt gaturenhållning, där klienter från frivården kan göra en stor skillnad och genom sina insatser göra rätt för sig.

Det är viktigt att klargöra att motionen inte handlar om att konkurrera med den reguljära arbetsmarknaden, utan om att fylla ett konkret behov som redan finns inom stadens verksamheter, där det i

dagsläget råder brist på utförare av vissa arbetsuppgifter och där den stadens egna insatser inte räcker till. Arbetsuppgifter som skräpplockning, klottersanering och parkunderhåll är områden där stadens kapacitet kan stärkas utan att skapa arbetsmarknadskonkurrens. Dessa uppgifter utförs ofta av tillfällig eller maskinell arbetskraft och skulle inte tränga undan vanliga arbeten, utan istället komplettera stadens insatser och öka tryggheten i det allmänna rummet. Ett bra sätt för personer dömda för att ha påverkat samhället negativt, kunna göra rätt för sig och återvinna det förtroendet bland sina medmänniskor.

Det konstateras att det redan pågår ett samarbete med Kriminalvården inom brottsförebyggande arbete, och att en ny socialtjänstlag är under implementering. Men motionens intentioner om att skapa en samordningsfunktion är inte en onödig dubbelinsats. Istället skulle en central samordningsfunktion kunna förbättra effektiviteten i att identifiera och matcha lämpliga samhällstjänstplatser inom stadens olika förvaltningar. Detta skulle minska bördan på de existerande strukturerna och förbättra samverkan med frivården, något som frivården själva efterfrågar.

Slutligen är det viktigt att nämna att detta förslag är en del av en helhet där staden tar sitt ansvar och stöder frivården i deras arbete med att erbjuda klienter placering med signifikant samhällsnytta för Stockholm. Staden har de senaste åren enbart mottagit en handfull personer och Kriminalvården uppger att det är svårt att hitta platser. Och för att detta arbete ska ta i beaktande befintlig verksamhet inom berörda förvaltningar krävs en tydlig strategi och en systematisk funktion. Således bör motionen bifallas i sin helhet.

### 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), Joel Höglund m.fl. (V), Anders Lindman (SD), Sara Svanström (L) och Hamid Ershad Sarabi m.fl. (C).



Vid protokollet

Alva Sahlström