

## Protokoll 3/2026

**Tid** Torsdagen den 23 april 2026 kl. 16.45-17.25

**Plats** Stora kollegiesalen, Stadshuset

**Justering** Måndagen den 4 maj 2026,  
§§ 1-10, 12-15, 18, 19, 22-25

*Omedelbart justerade paragrafer*

**Justering** Torsdagen den 23 april 2026,  
§§ 11, 16, 17, 20, 21

Lars Strömgren

Dennis Wedin

### Närvarande

#### Beslutande ledamöter

Lars Strömgren (MP), ordföranden  
Dennis Wedin (M), vice ordföranden

Johan Heinonen (S)  
Berit Nyberg (S)  
Jimmy Lindgren (S)  
Irene Dolk Castellanos (S)  
Maria Mustonen (V)  
Joel Höglund (V)  
Jonas Nilsson (M)  
Anders Lindman (SD)  
Sara Svanström (L)  
Svante Linusson (C)  
Hamid Ershad Sarabi (C)

#### Tjänstgörande ersättare

##### Ersättare:

Karin Jordås (S)  
Abdiaziz Serar (S)  
Ulrika Palm (S)  
Jörgen Gyllenblad (S)  
Agneta Sundberg (V)  
Anna Cederschiöld (M)  
Torbjörn Erbe (M)

Ann-Sofie Söderberg (M)  
Robert Westerlund (SD)  
Louise Grabo (C)  
Destiny Zandi Lindgren (KD)

### **Tjänstemän**

Tillförordnade förvaltningschefen Philip Hall, Marie Aktö, Sara Bergendorff, Robin Billsjö, Niklas Domeij, Ulrika Falk, Peter Granström, Zerina Krijestorac Gigovic §§ 1-10, Lena Lien, nämndsekreteraren Kerstin Thörner och personalföreträdare Lars-Gunnar Brundin §§ 1-10, samt borgarrådssekreteraren Gabriele Werner §§ 1-10, 18-25.

## **§ 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 4 maj 2026.

## § 2 Frågor för beredning och information från kontoret

### Skrivelser för beredning

Anmälan görs av inkomna skrivelser till trafiknämnden enligt följande:

- 1 Ett grönare och mer levande Stockholm av Dennis Wedin m.fl. (M), dnr T2026-01394.
- 2 Utsläpp på platser med mycket trafikstörningar av Dennis Wedin m.fl. (M), dnr T2026-01393.

### Beslut

Trafiknämnden överlämnar skrivelserna till trafikkontoret för beredning.

### Information om

Tillförordnade förvaltningschefen Philip Hall informerar om:

- kommande invigningar under våren av trafikkontorets projekt,
- utbyte av energisnåla belysningsarmaturer,
- Nöjd Kund Index (NKI) för markupplåtelser har ökat från 64 till 75 samt
- trafikkontoret ökar två procentenheter, till 82 procent, positivt resultat i stadens årliga medarbetarenkät.

Zerina Krijestorac Gigovic, jurist på tillståndsavdelningen, informerar nämnden om den externa granskning som genomförts på uppdraget parkeringsövervakning.

### Beslut

Trafiknämnden tackar för informationen.

### **§ 3**

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

### **Beslut**

Inkomna skrivelser m.m. till trafiknämnden enligt förteckning från den 10 april 2026 respektive den 23 april 2026 anmäls.

## **§ 4 Anmälan av delegationsbeslut fattade inom trafikkontoret**

### **Beslut**

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna anmälan.

### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 14 april 2026.

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

Inget protokoll finns att anmäla vid dagens sammanträde.

## **§ 6**

### **Anmälan av ekonomisk uppföljning mars 2026**

#### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna anmälan.

#### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 10 april 2026.

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

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

#### **Beslutsgång**

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

## **§ 7 Upprustning av Hässelängens parklek, Hässelby gård. Genomförandebeslut**

Dnr T2026-00601

### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna trafikkontorets förslag till genomförande av projektet upprustning av Hässelängens parklek, etapp 2, Hässelby gård, till en investeringsutgift om 14 miljoner kronor.
2. Trafiknämnden beslutar att ge trafikkontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för genomförandebeslutet.
3. Trafiknämnden anmäler beslutet till Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd.

### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 6 mars 2026.

### **Nämndens behandling av ärendet**

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

### **Beslutsgång**

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

## **§ 8 Gångtunnel mellan Annedal och Solvalla. Slutredovisning**

Dnr T2018-00945

### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna slutredovisning av projekt Gångtunnel mellan Annedal och Solvalla.

### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 11 mars 2026.

### **Nämndens behandling av ärendet**

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

### **Beslutsgång**

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

## § 9 Upprustning av Östermalmstorg. Slutredovisning

Dnr T2019-00948

### Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna slutredovisning av projekt Upprustning av Östermalmstorg.

### Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 11 mars 2026.

### Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

### Beslutsgång

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

### Särskilt uttalande

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

Östermalmstorg är ett av Stockholms mest anrika salutorg och mötesplatser. Samtidigt som det är positivt att byggnationerna är klara, är det dock tydligt att en stor del av torgets vackra utformning och själ gått förlorad. Nya gatustenar och konst som ”Vindspår” har förfulat och gentrifierat en vacker mötesplats med anor från 1600-talet som tidigare kopplat samman torget med omkringliggande landmärken – Östermalms saluhall och Hedvig Eleonora kyrka för att nämna två. Den konstnärliga utsmyckningen bör bättre harmoniera med torgets kulturhistoriska värden. Samtidigt finns anledning att ytterligare stärka den gröna gestaltningen, exempelvis genom fler träd såsom kastanjer, som bättre knyter an till platsens tradition.

Torget behöver också fyllas av liv och möjligheten till uteserveringar och torghandel behöver stärkas. ”Lisa på torget” borde redan stå klart. Den planerade grillkiosken blir ett välkommet tillskott, men byggnationen behöver skyndas på så att den tillfälliga lösningen kan avvecklas och den permanenta lösningen kan komma på plats.

Sara Svanström (L) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Den slutliga utformningen av Östermalmstorg visar att projektet i flera avseenden har utvecklats i en riktning som ligger nära de prioriteringar Liberalerna drivit under processen. Det gäller inte minst ambitionen att skapa ett mer tillgängligt och vistelsevänligt torg samt att stärka torghandeln. Att torget idag rymmer fler funktioner för vistelse och handel, samt att ytor har anpassats för detta, ligger i linje med dessa utgångspunkter.

Det är också positivt att medborgardialogen har fått en tydlig roll och att inkomna synpunkter lett till konkreta förbättringar, inte minst genom att fler träd har kunnat bevarats. Samtidigt hade den gröna strukturen kunnat ges en mer framträdande och genomarbetad roll i gestaltningen av torget. Träden utgör en viktig del av Östermalmstorgs karaktär och bidrar både till orienterbarhet, rumslighet och vistelsekvaliteter, inte minst i mötet med de omkringliggande kulturmiljöerna.

Även om torget nu rymmer fler funktioner för både vistelse och handel, hade det varit önskvärt med en ännu tydligare ambition att låta den gröna gestaltningen vara en bärande del av helhetsintrycket, snarare än ett kompletterande inslag.

Samtidigt kvarstår vissa brister. Trafiklösningarna, däribland vändplatsen och begränsningarna för framkomlighet, tyder på att alternativa lösningar inte har prövats fullt ut. Detta riskerar fortsatt att påverka leveranser och tillgänglighet negativt.

Även gestaltning och möblering väcker frågor. För en plats med så starkt kulturhistoriskt sammanhang som Östermalms saluhall och Hedvig Eleonora kyrka hade en tydligare anpassning till omgivningen varit önskvärd. Därtill är hanteringen av nivåskillnader något som i efterhand visat sig problematisk, vilket bekräftas av behovet av kompletterande åtgärder.

Avslutningsvis är det viktigt att de erfarenheter som framkommit tas tillvara. Inte minst gäller detta samordningen med näringsidkare och planeringen av parallella projekt. Ett mer sammanhållet genomförande hade kunnat minska störningarna och förbättra helheten ytterligare.

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

Torg spelar en central roll i att levandegöra en stad och Centerpartiet välkomnar att stockholmarna efter många år av arbeten nu fått tillbaka Östermalmstorg som mötesplats. Vi

beklagar dock att den stora vändplanen tillåtit uppta en så omfattande yta i torgets nordvästra del, vilket minskar flexibiliteten i användandet och försvårar möjligheten att anordna kulturella evenemang och andra aktiviteter på torget. Detta blir dessutom svårare av detaljplaner som blir mer detaljerade än som behövs med hänsyn till planens syfte. Särskilt viktigt är detta när det gäller torg, eftersom det är människors aktiviteter som skapar en plats.

Det är glädjande att grillkioskens och restaurangens framtid säkrats genom planstöd. Cykelparkering har anlagts vid trädraderna i norra och södra delen av torget. Att parkera under träd inte optimalt då klibbiga växtdelar, honungsdagg och fågelspillning som faller ner från träden landar på cyklarna. Centerpartiet föreslog tidigt att vissa pollare omvandlas till cykelpollare. Funktionen att hindra biltrafik bibehålls samtidigt som cyklister inte behöver ta sig in på torget för att låsa fast cykeln.

### Ersättaryttrande

Destiny Zandi Lindgren (KD) lämnar ersättaryttrande enligt följande:

Östermalmstorg är en historisk samlingsplats med högt kulturhistoriskt värde och en lång tradition av handel och levande stadsliv. När torget rustades upp betonade Kristdemokraterna vikten av att värna platsens karaktär, stärka torghandeln och skapa en varm och inbjudande miljö.

Tyvärr kan vi idag konstatera att många av de farhågor som lyftes har blivit verklighet.

Det färdiga torget upplevs som kalt, oinspirerande och saknar det liv som tidigare präglade platsen. Stora stenytor dominerar, samtidigt som inslagen av handel, verksamhet och vistelse har blivit för få. Den konstnärliga gestaltningen och utformningen i övrigt bidrar inte till att skapa den attraktiva och levande mötesplats som stockholmarna har rätt att förvänta sig.

## **§ 10 Konstruktionsförstärkning av Kungsgatan. Slutredovisning**

Dnr T2020-01490

### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna slutredovisning av projekt Konstruktionsförstärkning av Kungsgatan.

### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 11 mars 2026.

### **Nämndens behandling av ärendet**

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

### **Beslutsgång**

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

## § 11 Underlag för budget 2027-2029

Dnr T2025-04202

### Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner kontorets förslag till underlag för budget 2027 med inriktning för 2028 och 2029 och överlämnar ärendet till kommunstyrelsen.
2. Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

### Reservation

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

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

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

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

### Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 8 april 2026.

### Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Lars Strömgren (MP), Johan Heinonen m.fl. (S) och Maria Mustonen m.fl. (V) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M) föreslår att nämnden beslutar att delvis godkänna förslaget på underlag till budget, samt att därutöver anföra följande:

Stockholm ska vara en växande storstad där bättre luft och minskade utsläpp kombineras med tillväxt. Då behöver trafikpolitiken möjliggöra fler gröna resor och möjliggöra för ett levande stadsliv. Staden som organisation behöver då arbeta framåt lutad vad gäller tillståndshantering och kommunikation med både företagare och stockholmare. Än så länge, med mindre än ett halvår kvar till valdagen, vet stockholmarna ännu inte vad som kommer gälla kring miljözon klass 3. Miljözonen har blivit det främsta beviset

på när den rödgröna majoriteten jobbar emot snarare än med stockholmarna.

Allt som allt är det tydligt att de rödgröna visionerna för trafikpolitiken börjat sina. Moderaterna hade hellre sett en snabbare utbyggnad av laddinfrastrukturen, ett framåtlutat arbete i att färdigställa Stockholms ringled genom östlig förbindelse och framför allt – att fler stockholmare kunde välja kollektivtrafiken framför den egna bilen för att få vardagspusslet att gå ihop. I stället kommer staden få en än viktigare roll för framkomligheten i en tid när det rödgröna styret i regionen vägrar återställa deras neddragningar i kollektivtrafiken.

Det är olyckligt, men understryker behovet av trafik och framkomlighetslösningar som inte minst möjliggör för barnfamiljer och äldre att ta sig fram i Stockholm. Det gör inte minst de senaste årens höjningar av parkeringsavgifter och borttagande av parkeringsplatser än mer anmärkningsvärt.

Moderaterna hänvisar i övrigt till vår budgetreservation.

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

- a. Att avslå kontorets förslag till beslut.
- b. Att ge kontoret i uppdrag att återkomma till Trafiknämnden med ett underlag för budget 2027 med inriktning 2028 och 2029 utifrån Sverigedemokraternas skuggbudget för 2026.

c. Att därutöver anföra följande:

Sverigedemokraterna har i sin skuggbudget för 2026 redogjort för våra visioner, mål och inriktningar. För att genomföra detta skall kontoret återkomma till nämnden med ett omarbetat underlag för budget 2027 med inriktning 2028 och 2029.

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

- a. Att delvis bifalla förvaltningens förslag till beslut.
- b. Att uppdra åt trafikkontoret att återkomma med förslag till inriktningsbeslut i enlighet med vad som nedan anförs.
- c. Att därutöver anföra följande:

Liberalerna vill att Stockholm ska vara en stad där framkomlighet, trygghet och klimatansvar går hand i hand. För att lyckas med detta krävs ett pragmatiskt och resultatinkänt arbete där individens behov står i centrum. Med vårt budgetförslag för trafiknämnden 2026 tar vi ansvar för att utveckla en stad som är både grönare och mer tillgänglig.

Liberalerna vill intensifiera arbetet för att förbättra framkomligheten och säkerheten för gångtrafikanter, särskilt för personer med funktionsnedsättning. Farliga övergångsställen behöver trafiksäkras, och det krävs ett tydligare fokus på att skapa trygga skolvägar. En bättre och mer regelbunden dialog med stadens skolor är nödvändig, då många har rapporterat om otrygga trafikmiljöer i närheten av skolorna. Barns säkerhet i trafikmiljön måste tas på största allvar.

Tillgängligheten i det offentliga rummet måste gälla hela staden, inte bara innerstaden. I många delar av ytterstaden brister underhållet, vilket påverkar både framkomlighet och trygghet negativt. Ojämna gångbanor, dålig snöröjning och eftersatt vägstandard skapar hinder i vardagen, särskilt för äldre och personer med funktionsnedsättning. Liberalerna vill därför förstärka insatserna för drift och underhåll i ytterstaden och se till att även dessa områden håller en hög standard. Samtidigt behöver belysningen i det offentliga rummet förbättras, inte minst på platser som upplevs som otrygga.

För att Stockholm ska bli klimatneutralt senast 2040 måste elektrifieringen av transportsystemet påskyndas och den måste ske över hela staden. I dag är laddinfrastrukturen ojämnt fördelad, där ytterstaden har ett mycket begränsat antal publika laddplatser. Det försvårar omställningen till eldrivna fordon för många hushåll som saknar tillgång till egen parkering. Ska staden nå sina klimatmål måste det vara lätt, tillgängligt och bekvämt att köra elbil oavsett var i staden man bor. Liberalerna ser därför att en kraftigt utbyggd laddinfrastruktur med särskilt fokus på ytterstaden, inklusive pilotprojekt för gatuladdning och införandet av en laddstolpskvot vid markanvisningar behövs. Genom att fortsätta arbetet inom Elektrifieringspakten, tillsammans med näringsliv och andra aktörer, skapar vi verkliga förutsättningar för en bred omställning. Liberalerna vill även klimatanpassa stadsmiljön genom fler träd, vertikala

planteringar och en storskalig satsning på biokol. Dessa förslag kommer att bidra till bättre luftkvalitet, svalka och trivsel i det offentliga rummet.

Liberalerna vill även att staden förbättrar sin dialog med medborgarna i samband med trafikomläggningar, förändringar i den fysiska miljön och vid borttagande av parkeringsplatser. När människors vardag påverkas av förändringar i den offentliga miljön är det avgörande att de får möjlighet att vara delaktiga i processen. Det räcker inte att enbart informera. Stockholmarna måste ges reella möjligheter att komma till tals innan beslut fattas.

En god medborgardialog stärker både kvaliteten i beslutsprocessen och ökar förståelsen för varför förändringar genomförs. Det bidrar till att besluten får större legitimitet och kan genomföras med ett starkare lokalt stöd. Liberalerna menar att detta kommer att gynna omställningen när människor känner att de får påverka utvecklingen och blir mer benägna att se sig själva som en del i omställningen. Genom delaktighet skapas både engagemang och förtroende, vilket är avgörande för att lyckas med att ställa om Stockholm till en hållbar stad.

Trafikomläggningar och ombyggnationer i innerstaden skapar stora utmaningar för näringsidkare. Förändrade lastzoner, trafikomdirigeringar och begränsad tillgång till butikernas lastportar gör det svårt för företag att planera och genomföra sina leveranser. Dessa problem påverkar särskilt små och medelstora företag, som har svårt att hantera logistiken och möta kundernas behov.

Liberalerna vill underlätta för handeln i Stockholm genom att tillhandahålla regelbunden och tydlig information vid trafikomläggningar och ombyggnationer. Genom att stärka stadens dialog med handeln minskar vi de negativa effekterna som kan uppstå när ändringar i den fysiska miljön genomförs. Med Liberalernas förslag skapar vi bättre förutsättningar för handelns leveranser och ger dem bättre möjlighet att verka i vår stad.

Liberalerna ser också ett växande behov av en robust och tillgänglig kollektivtrafik i hela staden. Därför föreslår vi att kollektivtrafiken ska ges hög prioritet i all trafikplanering, inte minst i områden som Bromma, där stora förändringar väntas i samband med flygplatsens avveckling. En effektiv kollektivtrafik är avgörande för att skapa en stad där

människor kan röra sig snabbt och hållbart, oavsett var i livet de befinner sig eller i vilken stadsdel de bor i.

För oss liberaler är det avgörande att planeringen sker i nära samarbete med Region Stockholm och att de lösningar som tas fram håller över tid, både vad gäller kapacitet och klimatpåverkan. Vi vill se en utbyggnad av Spårväg City till Ropsten, bättre trafikövervakning och prioritering av kollektivtrafik i trafiksignaler, samt en utökning av cykelparkeringar vid kollektivtrafikens knutpunkter.

Liberalerna vill också uppmärksamma situationen på Kungsholmen, där kollektivtrafiken under lång tid har försämrats. Det påverkar både boende och verksamheter negativt. Här krävs konkreta åtgärder för att stadsdelen återigen ska bli en fullt integrerad del i stadens trafiksystem.

Liberalerna är bekymrade över att många av stadens infrastrukturprojekt har drabbats av fördröjningar, vilket riskerar att tränga undan andra viktiga investeringar. Därför vill vi stärka den ekonomiska kontrollen i stadens investeringar. Vi föreslår att externa granskare tillsätts vid större projekt och att en miljöcontroller följer upp klimatpåverkan och hållbarhetsmål, särskilt i utvecklingen av Bromma efter flygplatsens avveckling. Beslutsunderlagen måste innehålla realistiska kalkyler och riskbedömningar för att säkerställa att stadens resurser används på ett ansvarsfullt och effektivt sätt.

Med Liberalernas budgetförslag för trafiknämnden sätter vi individens frihet, klimatet och ekonomiskt ansvar i fokus. Stockholm ska vara en stad som är till för alla, där utveckling sker med omtanke om både människor och miljö.

I övrigt hänvisar vi till vår reservationsbudget.

- 5) Svante Linusson m.fl. (C) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
  - a. Att delvis godkänna kontorets förslag beslut.
  - b. Att uppdra åt kontoret att återkomma med ett förslag till inriktning utifrån Centerpartiets budgetreservation i kommunfullmäktige.
  - c. Att därutöver anföra följande:

Centerpartiet vill staka ut en hoppfull väg framåt för det framtida Stockholm – en stad som håller ihop och ger kraft åt varje människa att förverkliga sina drömmar. Stockholm

ska vara en frihetlig, grön, öppen, trygg och rolig stad där stadens styrkor tas tillvara genom samarbete med företag, akademi och civilsamhälle.

Klimatet och miljön är några av våra främsta ödesfrågor. Stockholm måste minska utsläppen och bli grönare, med mer och bättre parker och grönska, samtidigt som vi bedriver en offensiv och konkret klimatpolitik. Vi vill se reformer som gör skillnad i stockholmarnas vardag här och nu – inte minst inom cykelinfrastrukturen. ”Missing links” ska identifieras och byggas bort, ny teknik bejakas för att optimera flöden, och konfliktdesign ska bekämpas.

Stockholm ska inte ha vägar och cykelvägar där potthål blir kvar utan åtgärd i månader. Fler överbredda vägar ska bli levande stadsgator, sommargångar utvecklas och nämnden ska underlätta för det livskraftigt småföretagande som gör Stockholms gator och torg attraktiva och dynamiska. Processer för återkommande tillstånd ska automatiseras och avgifter för torghandel, food trucks och uteserveringar sänkas.

I övrigt hänvisar vi till Centerpartiets budgetreservation i kommunfullmäktige för vilka prioriteringar som bör ligga till grund för planeringen för perioden 2027–2029.

### Beslutsgång

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

### Ersättaryttrande

Destiny Zandi Lindgren (KD) lämnar ersättaryttrande enligt följande:

Kristdemokraterna delar bilden av att Stockholm står inför stora utmaningar - inte minst när det gäller underhåll av vår infrastruktur. Men vi vänder oss tydligt mot den inriktning som genomsyrar underlaget.

Det planeras konsekvent för att cykel, gång och andra trafikslag ska prioriteras på bekostnad av biltrafiken. Det här är inte enstaka åtgärder - det är en tydligt bilfientlig politisk linje.

När utrymme tas från biltrafiken påverkas hela trafiksystemet. Framkomligheten försämras, köerna ökar och det blir svårare

att få vardagen att fungera. Det drabbar inte minst barnfamiljer, äldre och människor som behöver bilen i sitt arbete. För dem är bilen inte ett val utan en nödvändighet.

Vi ser redan idag hur denna prioritering leder till sämre trafikflöden och en huvudstad som fungerar allt sämre i praktiken. Att fortsätta på den banan riskerar att göra Stockholm till en mindre tillgänglig och mindre fungerande huvudstad.

Vi Kristdemokrater är tydliga: vi är inte emot cykeltrafik. Men cykeln kan inte prioriteras på ett sätt som tränger undan andra trafikslag och försämrar helheten. En huvudstad måste planeras för hur människor faktiskt lever sina liv och inte utifrån hur man önskar att de ska resa.

Samtidigt ser vi hur stora resurser läggs på nya satsningar medan det finns en tydlig underhållsskuld i vägar, broar och annan grundläggande infrastruktur. Det är fel prioritering. Först måste det som redan finns fungera.

Vi är också kritiska till att nya uppdrag och utökad verksamhet tillkommer. Det riskerar att leda till ökade kostnader utan ordentlig kostnadskontroll.

Stockholm ska vara en stad som fungerar i vardagen för alla, hela livet.

## **§ 12**

### **Upphävande av badförbud på 9 platser i Stockholms innerstad samt i konstruktioner godkända av staden**

Dnr T2026-00442

#### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner för sin del ändring av badförbudet i paragraf 18 i de allmänna lokala ordningsföreskrifterna i enlighet med tjänsteutlåtandet, avseende upphävande av badförbudet vid Norra Djurgården och Brunnsviken, undantaget Ålkistan, samt föreslår kommunfullmäktige att fastställa ändringen.
2. Trafiknämnden godkänner för sin del ändring av badförbudet i paragraf 18 i de allmänna lokala ordningsföreskrifterna i enlighet med tjänsteutlåtandet, avseende upphävande av badförbudet vid Södra Djurgården, samt föreslår kommunfullmäktige att fastställa ändringen.
3. Trafiknämnden godkänner för sin del ändring av badförbudet i paragraf 18 i de allmänna lokala ordningsföreskrifterna i enlighet med tjänsteutlåtandet, avseende upphävande av badförbudet vid Årstaviken norr om Årsta holmar på Södermalm, samt föreslår kommunfullmäktige att fastställa ändringen.
4. Trafiknämnden godkänner för sin del ändring av badförbudet i paragraf 18 i de allmänna lokala ordningsföreskrifterna i enlighet med tjänsteutlåtandet, avseende upphävande av badförbudet vid Årstaviken, söder om Eriksdalsbadet på Södermalm samt föreslår kommunfullmäktige att fastställa ändringen.
5. Trafiknämnden godkänner för sin del ändring av badförbudet i paragraf 18 i de allmänna lokala ordningsföreskrifterna i enlighet med tjänsteutlåtandet, avseende upphävande av badförbudet vid Marievikskajen, mellan Marieviksbadet och Sjövikskajen i Liljeholmen, samt föreslår kommunfullmäktige att fastställa ändringen.
6. Trafiknämnden godkänner för sin del ändring av badförbudet i paragraf 18 i de allmänna lokala ordningsföreskrifterna i enlighet med tjänsteutlåtandet, avseende upphävande av

badförbudet vid norra Reimersholme, samt föreslår kommunfullmäktige att fastställa ändringen.

7. Trafiknämnden godkänner för sin del ändring av badförbudet i paragraf 18 i de allmänna lokala ordningsföreskrifterna i enlighet med tjänsteutlåtandet, avseende upphävande av badförbudet vid södra Lilla Essingen och Luxviken, samt föreslår kommunfullmäktige att fastställa ändringen.
8. Trafiknämnden godkänner för sin del ändring av badförbudet i paragraf 18 i de allmänna lokala ordningsföreskrifterna i enlighet med tjänsteutlåtandet, avseende upphävande av badförbudet vid Gröndal, från hamnområdets gräns till Gröndals båtklubb, samt föreslår kommunfullmäktige att fastställa ändringen.
9. Trafiknämnden godkänner för sin del ändring av badförbudet i paragraf 18 i de allmänna lokala ordningsföreskrifterna i enlighet med tjänsteutlåtandet, avseende upphävande av badförbudet vid södra Skeppsholmen, samt föreslår kommunfullmäktige att fastställa ändringen.
10. Trafiknämnden godkänner för sin del ändring i paragraf 18 i de allmänna lokala ordningsföreskrifterna i enlighet med tjänsteutlåtandet, avseende upphävande av badförbud i de konstruktioner som är avsedda för bad och godkända av staden eller stadens bolag och innehar erforderliga tillstånd, samt föreslår kommunfullmäktige att fastställa ändringen.

### **Reservation**

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

### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets och Stockholms Hamn ABs gemensamma tjänsteutlåtande från den 24 mars 2026.

### **Nämndens behandling av ärendet**

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

- 1) Ordföranden Lars Strömgren (MP), Johan Heinonen m.fl. (S), Maria Mustonen m.fl. (V), vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M), Anders Lindman (SD) och Sara Svanström (L) föreslår (se beslutet).
- 2) Svante Linusson m.fl. (C) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

- a. Att delvis godkänna kontorets förslag till beslut.
- b. Att trafiknämnden uppdrar åt kontoret att i hela staden häva det generella badförbudet under §18 i de lokala ordningsföreskrifterna.
- c. Att därutöver anföra följande:

Centerpartiet välkomnar den förändring av de lokala ordningsföreskrifterna som nu föreslås tillåta bad på ytterligare nio platser i Stockholm. Men vi anser samtidigt att ett generellt badförbud med undantag är i grund och botten fel tillvägagångssätt i en stad byggd på öar. Vänstermajoriteten tar ännu en gång små steg där vi behöver helhetsgrepp. Flera av de strandkantssträckor som nu är föremål för badförbudsavskaffande är i många stockholmares ögon redan etablerade badplatser, som klippbadet i Brunnsviken, Hundudden och ”Lappis Beach”. Kännedomen om det generella badförbudet är således lågt, likaså regelefterlevnaden och upprätthållandet – därför har badförbudet sedan länge tjänat ut sin rätt.

Med ett generellt badtillstånd i Stockholm har staden möjlighet att styra folkströmmarna av badsugna stockholmare, genom att exempelvis anlägga badstegar, bryggor och bojar där bad är lämpligt – och införa undantag från det generella badtillståndet där det är direkt olämpligt. Men platser för bad blir inte tillgängliga enbart för att de är tillåtna – Centerpartiet vill att det ska få råda badtillstånd i hela Stockholm, och har bland annat föreslagit 175 nya badstegar och 23 nya badplatser.

### Beslutsgång

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

## § 13

### **Beslut om införande av dubbdäcksförbud i syfte att nå skärpta miljökvalitetsnormer**

Dnr T2025-03860

#### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden beslutar att införa dubbdäcksförbud på Torsgatan, Vasagatan, Sveavägen och Birger Jarlsgatan från och med den 1 oktober 2027.
2. Trafiknämnden beslutar att uppdra åt trafikkontoret att vidare utreda införande av nödvändiga åtgärder för att nå lagstadgade mål, samt föreslå etappvist införande.

#### **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.

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

#### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 13 november 2025.

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

##### Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Lars Strömberg (MP), Johan Heinonen m.fl. (S), Maria Mustonen m.fl. (V) och Sara Svanström (L) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M) föreslår att nämnden beslutar att avslå trafikkontorets förslag till beslut, samt att därutöver anföra följande:

Moderaterna stod bakom införandet av dubbdäcksförbud och Stockholms första miljözon klass 2 på Hornsgatan – siffrorna var tydliga och resultatet bidrog både till minskade utsläpp på platsen samt att de stockholmare som kan byta till andra vinterdäck började göra det.

Samtidigt som det är glädjande att se trafikkontoret gå fram med andra förslag för förbättrad luftkvalitet än en dåligt

förankrad miljözon klass 3, är vi dock oroliga för att införandet på så många gator samtidigt kommer pressa dubbdäckstrafiken från de större gatorna in i omkringliggande bostadsområden. Det riskerar försämra luftkvaliteten där människor bor och att trafiken i dessa områden ökar.

Mycket av den stockholmsbaserade trafiken har redan ställt om till dubbfria vinterdäck – införandet av miljözon klass 2 på Hornsgatan, Flemminggatan och delar av Kungsgatan har så att säga redan bidragit till en förändring bland stockholmarna som inte har behov av dubbdäck. Kvar med dubbdäcken är främst transporter och förbipasserande som sällan vill köra igenom Stockholms innerstad i onödan. På lång sikt är därför den mest effektiva lösningen för att förbättra luftkvaliteten att färdigställa Stockholms ringled med Östlig förbindelse.

Detta innebär att det blir svårare att göra rätt i Stockholmstrafiken. Det blir ett plottrigt förbud på för många olika platser. Frågan om dubbdäcksförbud aktualiserar även andra frågor om Stockholmstrafiken – kan bättre snöröjning bidra till att färre stockholmarna behöver dubbdäck för att köra säkert till och från sitt hem? Hur går det med elektrifieringen för att minska användandet av förbränningsmotorer i innerstan?

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

- a. Trafiknämnden beslutar att inte införa fler dubbdäcksförbud i Stockholm.
- b. Trafiknämnden beslutar att avskaffa redan existerande dubbdäcksförbud.
- c. Att därutöver anföra följande:

Sverigedemokraterna konstaterar att vänstermajoriteten fortsätter driva igenom sin ideologiskt förankrade bilfientliga politik. Stockholm är en vinterstad och dubbdäcksförbud är särskilt dåligt med tanke på den urusla snöröjningen och som vanligt är det de bilberoende invånarna som får betala priset. Förutom att dylika förbud minskar tillgängligheten för stadens innevånare som av olika anledningar valt dubbdäck så innebär det också att staden blir otillgänglig för andra.

Stockholm toppar redan listan av europeiska städer med bäst luftkvalitet. När Europeiska miljöbyrån (EEA) undersökte 372 städer så hamnade Stockholm på elfte plats, men trots denna fina placering så skall vänstermajoriteten med miljöpartiet i spetsen försöka med allt de kan för att försvåra för vanliga människor som är beroende av bilen i sin vardag.

Sverigedemokraterna vädjar om mindre av symbolpolitik och mer av sunt förnuft i trafikpolitiken och därför är vi starkt emot nuvarande samt planerade dubbdäcksförbud.

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

Centerpartiet ser positivt på åtgärder som förbättrar luftkvaliteten i Stockholm. Dubbdäck bidrar till höga partikelhalter genom att slita upp skadliga partiklar från vägbanan, vilket motiverar åtgärder av miljö- och hälsoskäl.

Samtidigt vill vi understryka vikten av ett sammanhållet och förutsägbart regelverk. När lokala dubbdäcksförbud införs stegvis på enskilda gator riskerar det att skapa ett svåröverskådligt lapptäcke av regler, vilket försvårar för trafikanter att göra rätt.

För Centerpartiet är det avgörande att styrningen utgår från tydliga miljömål och åtgärder som ger faktisk effekt på luftkvaliteten inte från symbolpolitik eller fragmenterade regleringar. Regelverket bör därför vara enhetligt, transparent och konsekvent, så att det både stärker miljönyttan och upprätthåller rimliga villkor för stockholmarna.

### Beslutsgång

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

### Särskilt uttalande

Sara Svanström (L) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Vi ser positivt på att staden tar ytterligare steg för att förbättra luftkvaliteten och därigenom minska de negativa hälsoeffekterna som luftföroreningar orsakar. Partiklar från vägslitage är ett välkänt problem i tät stadsmiljö och slår särskilt hårt mot personer som är mer känsliga för

luftföroreningar, såsom barn, äldre och människor med redan nedsatt hälsa. För dessa grupper kan även relativt små förbättringar i luftkvaliteten få stor betydelse i vardagen. Åtgärder som bidrar till att sänka halterna av skadliga partiklar är därför viktiga för att skapa en mer hälsosam och inkluderande stad att bo och vistas i.

Samtidigt finns det skäl att inte enbart förlita sig på förbud som styrmedel. Förbud kan vara effektiva, men innebär också långtgående inskränkningar i individens handlingsfrihet. Ur ett liberalt perspektiv bör styrningen i första hand utformas så att den ger människor möjlighet att göra egna, informerade val, samtidigt som de bär kostnaderna för de negativa effekter deras val kan medföra. Ekonomiska styrmedel, såsom avgifter kopplade till användning, kan i detta avseende vara ett mer proportionerligt sätt att påverka beteenden. De kan bidra till att minska användningen av dubbdäck där det ger störst effekt, utan att helt utesluta möjligheten för dem som har ett särskilt behov.

En sådan inriktning kan också öka acceptansen över tid. När styrningen upplevs som rimlig och flexibel är det mer sannolikt att fler anpassar sitt beteende frivilligt, vilket i sin tur kan ge mer varaktiga förbättringar av luftkvaliteten. Det är därför önskvärt att staden, parallellt med införandet av förbud, prövar och utvecklar alternativa styrmedel som kan komplettera eller i vissa fall ersätta generella restriktioner.

Sammanfattningsvis välkomnar vi ambitionen att förbättra luftkvaliteten och skydda människors hälsa, men ser gärna att detta arbete i högre grad kombineras med styrmedel som värnar individens valfrihet och främjar kostnadseffektiva lösningar.

## **§ 14**

### **Trafikkontorets åtgärdsarbete inom ramen för Cybersäkerhetslagen, tidigare NIS-lagen. Uppföljning**

Dnr T2024-00412

#### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna trafikkontorets tjänsteutlåtande som svar på nämndens uppdrag.

#### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 2 mars 2026.

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

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

#### **Beslutsgång**

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

## § 15 Lokalt åtgärdsprogram för Strömmen

Dnr T2025-01878

### Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden beslutar att Lokalt åtgärdsprogram för Strömmen, Fakta och åtgärdsbehov (tjänsteutlåtandets bilaga 1) och Lokalt åtgärdsprogram för Strömmen, Genomförandeplan (tjänsteutlåtandets bilaga 2), antas.
2. Trafiknämnden beslutar att utredning, uppföljning och utvärdering av Lokalt åtgärdsprogram för Strömmen ska ske i enlighet med vad som anges i tjänsteutlåtandet.

### Handlingar i ärendet

Trafikkontorets, miljöförvaltningens, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets, fastighetskontorets, idrottsförvaltningens, Enskede-Årsta-Vantörs, Farsta, Norra innerstadens, Skarpnäcks och Södermalms stadsdelsförvaltningar samt Stockholm Vatten ABs gemensamma tjänsteutlåtande från den 28 november 2025.

### Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

### Beslutsgång

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

### Särskilt uttalande

Sara Svanström (L) och Svante Linusson m.fl. (C) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Stockholm ska ha ett rent vatten fullt av liv som är tillgängligt för alla, oavsett om man vill ta ett dopp, paddla kajak eller njuta av naturen längs stränderna. Målet måste vara en vattenkvalitet i världsklass, och för att nå dit krävs heltäckande och verkningsfulla åtgärder.

Strömmen är ett av Stockholms mest centrala och samtidigt mest utsatta vatten, med stor betydelse för både rekreation, stadsmiljö och biologisk mångfald. Vi välkomnar att staden tillsammans med Nacka tar ett samlat grepp för att förbättra

vattenkvaliteten. Programmet ger en realistisk bild av både miljöproblemen och de begränsningar som följer av Strömmens urbana läge.

Samtidigt är många av de föreslagna åtgärderna inriktade på fortsatt utredning, samverkan och dialog snarare än på tydligt prioriterade och genomförbara insatser. Den operativa ansvarsfördelningen är otydlig. Kostnadsbilden är dessutom ofullständig och flera avgörande åtgärder, som hantering av förorenade sediment, saknar både tidsplan och finansiering.

För säkerställa att lokala åtgärdsprogram leder till konkreta förbättringar i vattenmiljön har Centerpartiet avsatt en blå investeringsmiljard för renare vatten och ökad biologisk mångfald. Vi vill också inrätta en stadsövergripande vattenamiral med samlat strategiskt och operativt ansvar för stadens vattenfrågor. Med tydligt ansvar och riktad finansiering kan vi på riktigt göra skillnad för vattenkvaliteten.

## **§ 16**

### **Övergång till digital personalakt. Svar på remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2026-00501

#### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

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

#### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 10 mars 2026.

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

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

#### **Beslutsgång**

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

#### **Särskilt uttalande**

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

Vi ställer oss i grunden positiva till en övergång till digital personalakt. Det har potential att bidra till bättre tillgänglighet, ökad rättssäkerhet och mer effektiva arbetsätt i stadens verksamheter. Samtidigt är det av yttersta vikt att ett sådant arbete genomförs med stor noggrannhet och med säkerheten i första rummet.

Sveriges regering och Nationellt Cybersäkerhetscenter (NCSC) har varnat för ett nytt och mer aggressivt tillvägagångssätt från främmande makt, särskilt Ryssland. Hotbilden har förflyttats från tidigare överbelastningsattacker till direkta försök att förstöra vitala system samt återkommande försök till stöld av kritisk data. I frågan om digitalisering av personalakter i Stockholms stad kan vi konstatera att incidenter med datastöld redan har inträffat. Detta gör att vi ser extra allvarligt på att säkerheten – både

tekniskt och behörighetsmässigt – måste hålla absolut högsta klass.

Dessutom visar erfarenheter från tidigare digitaliseringsprojekt i staden att införanden som inte är tillräckligt förberedda riskerar att skapa nya problem istället för att lösa befintliga. Ett tydligt exempel är Överförmyndarnämndens arbete med digitalisering, där det framkommit att ett lyckat införande kräver omfattande förberedelser, en tydlig struktur och ett långsiktigt genomförande. En övergång till digital personalakt är inte enbart ett teknikskifte, utan en fundamental förändring av hur information hanteras, dokumenteras och används i organisationen.

En övergång av denna storlek ställer stora krav på tydliga processer, utbildning och stöd till verksamheterna. Arbetet får inte drivas fram i för högt tempo. För att uppnå de positiva effekter som eftersträvas krävs en stegvis och välplanerad övergång där verksamheternas behov och erfarenheter tas tillvara. Det är först när dessa grundläggande förutsättningar är på plats som en digitalisering kan bidra till en verklig och varaktig förbättring i stadens arbete, utan att riskera att skapa nya brister i hanteringen av känslig information.

Sara Svanström (L) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Stockholmsliberalerna ser i grunden positivt på en övergång till digital personalakt. En väl genomförd digitalisering kan bidra till bättre tillgänglighet, ökad rättssäkerhet och mer effektiva arbetssätt i stadens verksamheter.

Samtidigt är det avgörande att ett sådant arbete genomförs med stor noggrannhet. Erfarenheter från tidigare digitaliseringsprojekt i staden visar att införanden som inte är tillräckligt förberedda riskerar att skapa nya problem i stället för att lösa befintliga. Det gäller inte minst frågor om användbarhet, rättssäker hantering av uppgifter och hur systemen fungerar i den dagliga verksamheten.

Det är därför viktigt att dra lärdom av stadens egna erfarenheter. Ett tydligt exempel är Överförmyndarnämndens arbete med digitalisering, där det visat sig att införandet kräver omfattande förberedelser, tydlig struktur och ett långsiktigt genomförande för att fungera väl. Inblandade tekniska konsulter behöver också ha god insikt i verksamhetens mycket speciella karaktär och känslighet. Den

typen av förändringar är komplexa och påverkar både arbetssätt och ansvarsfördelning i verksamheten.

En övergång till digital personalakt innebär inte enbart ett tekniskifte, utan en förändring av hur information hanteras, dokumenteras och används i organisationen. Det ställer krav på tydliga processer, utbildning, stöd till verksamheterna och en genomtänkt implementering.

Mot denna bakgrund är det viktigt att arbetet inte drivs fram i för högt tempo. För att uppnå de positiva effekter som eftersträvas krävs en stegvis och välplanerad övergång där verksamheternas behov och erfarenheter tas tillvara. Det är först då en digitalisering kan bidra till verklig förbättring i stadens arbete och inte riskera att skapa nya brister i hanteringen.

## § 17

### **Handlingsplan för ett jämställt Stockholm 2030. Svar på remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2026-00408

#### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

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

#### **Reservation**

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

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

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

#### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 6 mars 2026.

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

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Lars Strömgren (MP), Johan Heinonen m.fl. (S), Maria Mustonen m.fl. (V) och Svante Linusson m.fl. (C) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M) föreslår att nämnden beslutar att delvis godkänna kontorets förslag till beslut, samt att därutöver anföra följande:

För Moderaterna handlar jämställdhetsarbete om att undanröja faktiska hinder och hantera verkliga problem. Det innebär lika lön för lika arbete, likvärdiga förutsättningar i skolan för flickor och pojkar samt att alla ska kunna känna sig trygga, både i det offentliga rummet och i hemmet. Ett framgångsrikt jämställdhetsarbete kräver tydliga mål, mätbarhet och konkreta åtgärder.

Den handlingsplan som nu läggs fram präglas av ett stort fokus på processer, analys och teori. Den riskerar att bli ytterligare en administrativ pålaga för verksamheterna

snarare än ett effektivt verktyg. Vi har återkommande efterfrågat färre och mer träffsäkra styrdokument. Handlingsplanen är en av sex underordnade planer till stadens MR-program, och därutöver finns flera angränsande styrdokument. Vi menar att denna fragmenterade struktur är ineffektiv, skapar otydlighet och tar fokus från kärnverksamheterna.

Vi instämmer i förvaltningens bedömning att planen är för generell och att mer konkreta och avgränsade resultatmål behövs. Centrala frågor, såsom mäns våld mot kvinnor, hanteras vid sidan av handlingsplanen, vilket försvårar en samlad och enhetlig styrning. Inte heller den särskilda utsattheten för personer med funktionsnedsättning lyfts i tillräcklig utsträckning.

Åtgärderna som presenteras är generella och fastnar i normkritik snarare än konkreta insatser. Planen saknar också verktyg för att bekämpa det utbredda problemet med hedersrelaterat våld och förtryck. Majoritetens agerande på området är otillräckligt och står inte i proportion till problemets omfattning. Åtgärder som könsseparerade badtider är exempel på hur man i praktiken går förtryckande strukturerna till mötes i stället för att motverka dem.

För Moderaterna är det självklart att staden ska agera med kraft där utsattheten är som störst. En kvinna som utsätts för våld i hemmet ska kunna bo kvar i sin bostad, medan det är våldsutövaren som ska flyttas. Detta är ett konkret förslag som majoriteten har motsatt sig.

Mot bakgrund av att handlingsplanen brister i tydlighet, mätbarhet och prioritering av de mest angelägna problemen bedömer vi att den är otillräcklig och bör omarbetas.

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

Sverigedemokraterna delar målsättningen om ett samhälle där alla människor behandlas likvärdigt och ges goda förutsättningar att forma sina liv. Jämställdhet mellan kvinnor och män är en grundläggande princip som ska värnas.

Samtidigt vill vi lyfta vissa invändningar mot den föreliggande handlingsplanen.

Planen utgår i stor utsträckning från en specifik ideologisk problembeskrivning, där begrepp som könsmaktssystem och normkritik ges en central roll. Vi menar att stadens styrdokument i första hand bör vila på ett sakligt och pragmatiskt förhållningssätt, där fokus ligger på konkreta problem och lösningar snarare än på teoretiska utgångspunkter.

Vi ser också en risk att ett alltför omfattande fokus på kön och grupptillhörighet leder till att individperspektivet hamnar i skymundan. Offentlig verksamhet ska i första hand utgå från individens behov och förutsättningar, inte från kategoriseringar.

Vidare innebär handlingsplanen omfattande krav på analyser, uppföljning och normkritiska arbetssätt inom i princip all verksamhet. Detta riskerar att öka administrationen och ta resurser från kärnuppdraget, såsom skola, äldreomsorg och trygghetsskapande arbete.

Sverigedemokraterna anser att stadens arbete bör koncentreras till konkreta åtgärder som stärker trygghet, förbättrar skolresultat och säkerställer en väl fungerande välfärd för alla oavsett kön.

- 4) Sara Svanström (L) föreslår att nämnden beslutar att återremittera ärendet, samt att därutöver anföra följande:

Handlingsplanen för ett jämställt Stockholm 2030 har en viktig ambition och adresserar centrala frågor om jämställdhet i stadens verksamheter. Liberalerna delar målsättningen om ett mer jämställt samhälle där kvinnor och män, flickor och pojkar ges likvärdiga livschanser och där människor inte begränsas av könsnormer. Samtidigt är det tydligt att handlingsplanen i sin nuvarande form inte uppfyller de krav som bör ställas på ett styrande dokument.

Det finns exempelvis ett uttalat behov av "stadsövergripande samordning och stöd i implementering och uppföljning". Det pekar på en grundläggande svaghet. När ansvaret är brett fördelat över stadens nämnder krävs en tydlig struktur för hur arbetet ska ledas, följas upp och utvecklas. Utan detta finns en uppenbar risk att genomförandet blir ojämnt och beroende av lokala initiativ.

Det är också anmärkningsvärt att sambandet mellan jämställdhet och mäns våld mot kvinnor inte tydligare integreras i handlingsplanen, trots att det uttryckligen

konstateras att detta “skulle behöva lyftas tydligare”. Det rör en av kärnfrågorna i jämställdhetspolitiken och kan inte hanteras vid sidan av.

En annan central brist gäller målens utformning. Som det konstateras i underlaget beskriver resultatmålen inte “tillräckligt väl den direkta förändring som ska genomföras i stadens verksamheter”. Det är en avgörande invändning. Om det inte framgår vilken förändring som ska ske blir det i praktiken omöjligt att styra arbetet, följa upp resultaten och säkerställa att insatserna får effekt.

Därtill finns brister i konsekvensen i det intersektionella perspektivet, där vissa grupper, exempelvis personer med funktionsnedsättning, inte synliggörs tillräckligt genomgående. Det riskerar att leda till att grupper som redan är särskilt utsatta inte får det genomslag i arbetet som krävs. Handlingsplanen är också omfattande och innehåller stora beskrivande avsnitt, vilket riskerar att göra den mindre användbar som styrdokument. Tyngdpunkten behöver flyttas från beskrivning till genomförande.

Sammanfattningsvis handlar detta om brister i målens tydlighet, ansvarsfördelning, genomförbarhet, uppföljning och helhetsperspektiv. Det är inte marginella synpunkter utan invändningar som rör planens kärna.

Ur ett liberalt perspektiv är detta särskilt allvarligt. Jämställdhet handlar ytterst om individens frihet. Om rätten att forma sitt liv, att vara ekonomiskt självständig och att leva utan våld. För att uppnå detta krävs inte bara ambitioner utan konkreta åtgärder som gör skillnad i människors vardag.

Politikens uppgift är att åstadkomma förändring. Att beskriva problem och formulera övergripande mål är en början, men det är inte tillräckligt. En handlingsplan måste vara ett verktyg för genomförande, inte ett dokument som stannar vid intentioner.

Mot denna bakgrund är bristerna så omfattande att handlingsplanen behöver omarbetas innan den kan antas. Ärendet bör därför återremitteras så att planen kompletteras med tydligare och mätbara mål, en konkretisering av åtgärder, en klar ansvarsfördelning, ett mer konsekvent jämställdhetsperspektiv samt en struktur för systematisk uppföljning.

### 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), Johan Heinonen m.fl. (S), Maria Mustonen m.fl. (V) och Svante Linusson m.fl. (C).

### Ersättaryttrande

Destiny Zandi Lindgren (KD) lämnar ersättaryttrande enligt följande:

Förslag till beslut:

- att avstyrka Handlingsplan för ett jämställt Stockholm 2030 i sin helhet
- att därutöver anföra följande:

Handlingsplanen för ett jämställt Stockholm 2030 är tyvärr ännu ett skolboksexempel på hur vänstern förvandlar ett viktigt samhällsmål till ytterligare ett projekt för tröttsam radikalfeminism och identitetspolitik. I stället för att utgå från individens frihet, ansvar och möjligheter, så tar man avstamp i teorin om ett “könsmaktsystem” – där mannen per definition är norm och kvinnan offer. Det är inte en seriös problemformulering – det är en ideologisk dröm förklädd till kommunal styrning.

Handlingsplanen genomsyras av tankar om normkritik, intersektionella analyser och krav på att varje beslut, från förskola till arbetsmarknadsinsatser, ska anpassas efter politisk ideologi. Resultatet blir inte bättre välfärd utan mer byråkrati. Det innebär tjänstepersoner som ska producera en aldrig sinande ström av ideologiskt färgade pappersprodukter, samtidigt som stockholmarna väntar på bättre skolresultat, tryggare miljöer och en socialtjänst som faktiskt fungerar.

Mest talande är kanske synen på människors egna livsval. Handlingsplanen stipulerar att staden ska motverka normer som “befäster könssegregeringen” och uppmuntra studie- och yrkesval som ”utmanar stereotyper”. Vänsterpolitiker tar sig helt sonika rätten att klampa rätt in i människors fria livsval.

Det offentliga ska inte uppfostra medborgare till "rätt" preferenser. Det ska undanröja verkliga hinder, inte moralisera över att kvinnor och män ibland väljer olika.

För när kvinnor och flickor beskriver verklig otrygghet i kollektivtrafiken och i det offentliga rummet, så svarar vänstern med dialoger och kunskapshöjande insatser. Stockholmarna behöver inte fler genusseminarier. De behöver bättre belysning, fler ordningsvakter, renare miljöer och en politik som sätter trygghet före marxistiska teorier. Samtidigt väljer vänsterstyret, trots alla fina ord, att tillmötesgå hederskultur och normer när det kommer till att könssegregerad simtider för män och kvinnor i stadens badhus.

Stockholmana förtjänar bättre än ännu en handlingsplan byggd på den olyckliga kombinationen av ideologiskt önsketänkande och praktisk undfallenhet när det väl kommer till krita att stå upp för jämställdhet.

## § 18

### **Program för evenemang Stockholms stad. Svar på remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2026-00420

#### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

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

#### **Reservation**

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

#### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 20 februari 2026.

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

Framlagda förslag till beslut

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

Programmet för evenemang i Stockholms stad behandlar en viktig fråga. Evenemang är en central del av stadens utveckling, bidrar till tillväxt, stärker besöksnäringen och gör staden mer levande. Ambitionen att samla stadens arbete i ett gemensamt program är i grunden positiv.

Det finns dock en tydlig brist i hur programmet har tagits fram. Underlaget saknar förankring i den bransch som berörs. Det är problematiskt. Evenemangsbranschen sitter på den praktiska kunskap som krävs för att förstå vad som fungerar och vad som inte gör det i genomförandet. Utan den kunskapen riskerar programmet att missa avgörande frågor och landa fel i sina prioriteringar.

Det gäller inte minst frågor som rör tillståndsprocesser, kostnader, logistik, säkerhet och samverkan mellan olika aktörer. Det är i dessa delar som stadens arbete antingen kan underlätta eller försvåra för arrangörer. Om dessa perspektiv

inte fångas upp i tillräcklig utsträckning riskerar programmet att få begränsad effekt eller i värsta fall motverka sitt eget syfte.

Ett styrdokument av detta slag behöver vara förankrat i verkligheten. Annars finns en uppenbar risk att det blir svårt att tillämpa i praktiken och att det inte får det genomslag som avses. Det räcker inte att i efterhand hänvisa till dialog eller samverkan i genomförandefasen. Förankringen behöver finnas redan i framtagandet, så att innehållet bygger på de erfarenheter och behov som finns hos de aktörer som faktiskt genomför evenemangen.

Mot denna bakgrund framstår det som orimligt att anta programmet i dess nuvarande form. Bristen på branschförankring är så pass central att den behöver åtgärdas innan beslut fattas.

Ärendet bör därför återremitteras så att programmet kompletteras genom en bredare och mer strukturerad dialog med arrangörer och andra relevanta aktörer inom evenemangsbranschen. Det är en förutsättning för att programmet ska bli relevant, träffsäkert och möjligt att genomföra.

### Beslutsgång i delen om återremiss

Ordföranden Lars Strömberg (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 Strömberg (MP) finner därefter att nämnden beslutar enligt kontorets förslag som stöds av ordföranden Lars Strömberg (MP), Johan Heinonen m.fl. (S), Maria Mustonen m.fl. (V), vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M), Anders Lindman (SD) och Svante Linusson m.fl. (C).

### Särskilt uttalande

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

Centerpartiet välkomnar ambitionen att stärka Stockholm som evenemangsstad. Evenemang bidrar till en levande stad, skapar jobb och tillväxt. Just därför är det anmärkningsvärt att det föreliggande programmet i så hög grad stannar vid allmänt hållna ambitioner.

Programmet präglas av omfattande målformuleringar och värdeord, men saknar i praktiken styrning. Det anges vad staden vill uppnå, men inte hur det ska ske, vilka prioriteringar som ska göras eller hur målkonflikter ska hanteras.

Programmet innehåller inga indikatorer, tidsmål eller uppföljningsmekanismer. Därmed saknas förutsättningar att följa upp om stadens arbete faktiskt leder till fler evenemang, bättre service eller ökad attraktivitet. Utan uppföljning riskerar programmet att bli en viljeyttring utan verklig effekt.

Vidare undviker programmet att hantera de målkonflikter som i praktiken avgör om evenemang kan genomföras. Frågor om buller, trygghet, tillståndsgivning och avvägningar mellan boendes intressen och stadsliv berörs endast ytligt. Det är just i dessa avvägningar som stadens förmåga att vara en levande evenemangsstad prövas.

Mest problematiskt är att programmets skrivningar om service och tillståndsproucer totalt saknar konkretion. Att det ska vara "lätt att arrangera evenemang" upprepas, men utan några konkreta åtgärder, tidsramar eller ansvarsfordelning. Detta trots att just snarig byråkrati med långsamma och oförutsägbara proucer är den största utmaningen för arrangörer i Stockholm.

Centerpartiet menar att Stockholm förtjänar mer än ett visionsdokument. Ska staden på allvar stärka sin position som evenemangsstad krävs skarpa reformer, tydliga prioriteringar och en organisation som levererar resultat.

För att Stockholm ska kunna bli en levande stad behöver även mindre ideella engagemang uppmuntras, dessa bidrar till den lokala identiteten i olika stadsdelar och kan verka som mötesplatser för lokalbor över generationsgränser. Just nu arbetar staden aktivt emot sådana typer av evenemang, senast i raden var det valborgsmässofirandet i Hjorthagen som hade stoppas av ansvarig förvaltning om inte det uppmärksammat i media och av oppositionen. Stockholm kan aldrig bli en evenemangsstad på riktigt om man inte ens kan möjliggöra för mindre lokala evenemang runt om i staden.

### Ersättaryttrande

Destiny Zandi Lindgren (KD) lämnar ersättaryttrande enligt följande:

Att delvis godkänna förslaget till beslut.

Att därutöver anföra följande:

Vänsterstyret går nu fram med en efterlängtd strategi för att stärka Stockholm som evenemangsstad. Stockholm är en unik huvudstad i Europa gällande förmågan att arrangera stora evenemang. Världskända musiker, skådespelare och idrottsprofiler härstammar från Stockholm. Sverige som nation och inte minst Stockholm som huvudstad har en internationell särprägel som en framgångsnation när det gäller både innovation, idrott och musik. Dessvärre gör nuvarande styre allt för lite för att främja att vi fortsatt är en nation att räkna med.

Vi Kristdemokrater välkomnar att det ska göras mer från stadens sida för att stärka förmågan att arrangera stora evenemang såsom idrottsmästerskap, konserter med världsartister eller för den delen festivaler. Tyvärr ser vi att mycket i strategin som styret föreslår endast är tomma ord när den politik som i övrigt bedrivs inte främjar den riktning man nu säger sig vilja verka för.

Om Stockholm ska kunna ha anläggningar som håller högklassig nivå för evenemang ser vi att det krävs en öppenhet för att samfinansiera med externa aktörer. Staden behöver göra mer för att hitta externa partnerskap för att lyfta stadens evenemang. Vi ser även att ordningsvakterna behöver bli fler - inte färre för att kunna bistå i trygghetsarbetet kring evenemang. Om Stockholm ska stärkas som evenemangsstad internationellt behövs goda flygförbindelser och förbindelser mellan anläggningar och övriga stadslivet. Vi ser det därför som viktigt att staden som en del av ambitionshöjningen kopplat till evenemangs-Stockholm återansluter sig till Connect Sweden för att bidra till främjandet av fler flygförbindelser till och från staden.

Ska Stockholm kunna underlätta för fler aktörer att anordna evenemang krävs enklare tillståndsgivning och kontakter med staden. Det behövs i linje med detta även en bra samordning mellan olika förvaltningar inom staden för att tillmötesgå nya och kreativa idéer. Vi välkomnar att området ”service” pekas ut i programmet men efterlyser konkretare förslag på hur dessa skulle kunna se ut.

Vi Kristdemokrater ser evenemang som en del av att kunna göra Stockholm till en roligare stad. Staden bör även se över möjligheten till att kunna göra undantag i stadens rigida regelverk kopplat till alkoholserving i samband med olika

evenemang. Detta för att erbjuda en större flexibilitet och kreativitet i samband med evenemang.

Vi Kristdemokrater välkomnar att staden tar en ny strategi kopplat till evenemang, men en sådant måste vara mer än en pappersprodukt. Den kräver också handlingskraft för ett mer levande och konkurrenskraftigt Stockholm.

## **§ 19**

### **Ramavtal vägmarkering 2027. Upphandlingsbeslut**

Dnr T2026-00059

#### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna upphandling av ramavtal vägmarkering 2027 till ett belopp om 100 miljoner kronor samt ger trafikkontoret i uppdrag att genomföra upphandlingen och teckna avtal inom ramen för beslutet.

#### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 6 mars 2026.

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

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

#### **Beslutsgång**

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

## § 20

### **Motion om att trafiksäkra farliga övergångsställen med fokus på gångtrafikanter. Svar på remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2026-00295

#### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

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

#### **Reservation**

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

#### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 17 mars 2026.

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

Framlagda förslag till beslut

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

Det är välkommet att trafikkontoret bekräftar i sitt svar den problembild som Liberalerna lyfter i vår motion. Fotgängare är den mest olycksdrabbade trafikantgruppen och många allvarliga olyckor sker i miljöer där gångtrafikanter ska kunna känna sig trygga. Detta understryker behovet av ett mer systematiskt, transparent och skyndsamt arbete än vad som hittills har varit fallet.

Förvaltningen hänvisar till pågående arbete och kommande uppdrag i budgeten för 2026. Det är positivt att frågan uppmärksammas, men arbetet sker stegvis och över en längre tidsperiod. Mot bakgrund av olyckstalen och den särskilda utsatthet som gäller för äldre och personer med funktionsnedsättning är detta inte tillräckligt. Det krävs en tydligare prioritering, högre ambitionsnivå och en mer

konkret inriktning på de farligaste övergångsställena här och nu.

Vidare framhåller förvaltningen att stadens typritningar och arbetssätt är väl inarbetade. Det är positivt, men det innebär inte att de är tillräckliga. Trafikmiljön förändras, trafikflöden ökar och nya riskmiljöer uppstår. Därför behövs en uppdaterad kartläggning som utgår från olycksdata och upplevd otrygghet, inte enbart från befintliga standardlösningar.

Liberalernas förslag syftar till att skapa denna tydlighet och handlingskraft. En samlad kartläggning ger ett konkret beslutsunderlag. En prioriteringsordning säkerställer att resurser riktas till de mest riskfyllda platserna först. En åtgärdslista med uppföljning skapar ansvar och tempo i genomförandet.

De åtgärder som efterfrågas är konkreta och beprövade. Det handlar om bättre belysning, tydligare markeringar, ljudsignaler samt fler hastighetssäkrande lösningar som upphöjda övergångsställen. Det handlar också om att säkerställa full tillgänglighet för personer med syn- och rörelsenedsättning. Sammantaget minskar detta både risken för olyckor och skadorna när olyckor inträffar.

Det centrala är att gå från ett generellt arbete till ett mer riktat och prioriterat arbetssätt där de farligaste platserna åtgärdas först inom en tydlig tidsram. Utan detta riskerar brister att kvarstå under lång tid. Mot denna bakgrund är motionen både relevant och nödvändig.

### Beslutsgång

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

## § 21

### **Motion om att underlätta för Stockholms handel med en digital kartfunktion för logistik. Svar på remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2026-00293

#### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

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

#### **Reservation**

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

#### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 17 mars 2026.

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

Framlagda förslag till beslut

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

Det är välkommet att förvaltningen i sitt svar bekräftar vikten av fungerande godstransporter för ett levande stadsliv och ett konkurrenskraftigt näringsliv. Samtidigt framgår det tydligt i motionen att stadens handlare i dag upplever betydande problem kopplade till leveranser, inte minst till följd av bristande framförhållning, otydlig information och återkommande förändringar i gaturummet. Detta pekar på ett glapp mellan den information som finns tillgänglig och den faktiska användbarheten för näringsidkare och transportörer i deras dagliga verksamhet.

Förvaltningen hänvisar till befintliga verktyg som trafik.nu och stadens öppna data, samt möjligheten för privata aktörer att utveckla egna tjänster. Detta är i grunden positivt, men det innebär inte att behoven är tillgodosedda.

Informationen är i dag spridd, svåröverskådlig och inte anpassad efter handelns konkreta behov av snabb, samlad och realtidsbaserad överblick. Att hänvisa till marknadsdriven utveckling riskerar dessutom att leda till fragmenterade lösningar, där tillgången till funktionalitet varierar beroende på aktör och betalningsförmåga.

Motionens förslag syftar till att samla, tillgängliggöra befintlig information i en användarvänlig och ändamålsenlig digital kartfunktion. Genom att integrera uppgifter om pågående och planerade arbeten, tillgängliga lastzoner och tillfälliga trafikrestriktioner i ett och samma verktyg skapas bättre förutsättningar för planering och genomförande av leveranser. En sådan lösning kan också kompletteras med realtidsuppdateringar och notiser vid förändringar, vilket minskar risken för förseningar, onödiga omvägar och otrygga situationer.

Detta är inte en fråga om att duplicera befintliga system, utan om att höja funktionaliteten och tillgängligheten i den information som staden redan förfogar över. Genom ett mer samlat och proaktivt arbetssätt kan staden ta ett tydligare ansvar för att underlätta handelns villkor, stärka framkomligheten för nyttotrafik och bidra till en mer effektiv och trygg stadsmiljö.

Liberalernas motion tydliggör behovet av en konkret, användarcentrerad lösning som går från generell informationsspridning till praktiskt stöd i vardagen för stadens handlare och transportörer.

## Beslutsgång

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

## § 22

### **När trafikpolitiken försvårar vardagen, av Dennis Wedin m.fl. (M). Svar på skrivelse**

Dnr T2025-04166

#### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

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

#### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 25 mars 2026.

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

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

#### **Beslutsgång**

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

#### **Särskilt uttalande**

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

Det är svårt att inte känna uppgivenhet över trafikkontorets svar. När stockholmare hör av sig till oss politiker är det ofta som ett sista hopp på att någonting kan göras. Man har provat allt men mötts av oförståelse, tystnad eller verklighetsfrånvända och strategiska svar.

Kontoret hänvisar till styrdokument och budgetuppdrag, men misslyckas med att svara på den centrala frågan: hur stadens ideologiskt drivna trafikpolitik slår sönder vardagspusslet för vanliga människor, familjer och företagare. Att avfärda medborgarnas oro med att "informationen normalt är tillräcklig" är inte bara otillräckligt, det är ett tecken på en oroväckande brist på respekt för dem staden är till för.

I vår skrivelse lyfte vi det konkreta exemplet med Niclas Köhler i Skarpnäck, som är beroende av sin bil för att kunna skjutsa sin son med särskilda behov till skolan. För honom är bilen inte ett val utan en nödvändighet. Trafikkontorets svar, att parkeringsplatserna på Rusthållarvägen kunde täckas upp

av lediga platser i närområdet, är en skrivbordsprodukt som ignorerar verkligheten.

Framkomlighetsstrategin ska inte vara en dogm som används för att utan urskiljning köra över enskilda människors livsförutsättningar. När en strategi leder till att familjer som Niclas på allvar överväger att flytta från Stockholm, har tillämpningen uppenbarligen spårat ur.

Vidare anser trafikkontoret att "upplysningslappar på bilar under cirka en vecka" är en tillräcklig informationsinsats när man permanent tar bort parkeringsplatser. Detta är ett häpnadsväckande påstående. Att ta bort parkeringsplatser är inte en mindre justering; det är en ingripande förändring som försvårar vardagen för inte minst småbarnsfamiljer som har barn med särskilda behov. Att informera om detta med en papperslapp en vecka i förväg är ett underkännande av medborgarnas rätt att kunna planera sina liv och återigen en respektlös behandling av dem stadens medarbetare har till uppdrag att tjäna.

Vi står fast vid vårt förslag att en skyltning minst sex månader i förväg måste vara ett minimikrav. Allt annat är en oacceptabel arrogans från stadens sida.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande bekräftar vår bild av ett styre som är mer intresserat av att implementera sin ideologi än att lösa stockholmarnas verkliga problem. Man prioriterar principen om färre bilar framför fungerande vardagsliv, trygghet och förutsägbarhet. Detta är inte en hållbar väg framåt för en växande stad.

## § 23

### **Vad gör Stockholms stad för att få bort mopeder med tvåtaktsmotorer? Svar på skrivelse**

Dnr T2025-04167

#### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

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

#### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 10 mars 2026.

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

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

#### **Beslutsgång**

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

#### **Särskilt uttalande**

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

Kontoret bekräftar problemet – att upp till var tionde fordon på våra cykelbanor är en moped, ofta en bensindriven sådan – men vi hade önskat mer kreativitet i svaret på vår skrivelse.

Trafikkontorets konstaterar korrekt att dagens lagstiftning inte medger en lösning med lokalt tillståndssystem. Men istället för att se detta som en utmaning som kräver politisk handling, använder kontoret det som en ursäkt för att inte göra någonting. Vad gäller mer långtgående förslag om att införa miljözon klass 3 har kontoret och den politiska ledningen varit mycket mer kreativa vad gäller att läsa lagtext. Det är i skrivande stund fortfarande oklart om det har varit ett lagligt beslut.

Med all önskvärd tydlighet visar trafikkontoret på att den styrande majoriteten saknar både vilja och förmåga att ta itu med mopedproblematiken på allvar. Man identifierar problemet men skyller sedan på lagstiftningen för att slippa agera. Det är dags att gå från ord till handling. Moderaterna

kräver en politik som är proaktiv, lösningsorienterad och som sätter stockholmarnas hälsa och trygghet i första rummet.

## § 24

### **Skrivelse angående avstängningen av Götgatan av Sara Svanström (L). Svar på skrivelse**

Dnr T2025-04169

#### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

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

#### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 11 mars 2026.

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

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

#### **Beslutsgång**

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

#### **Särskilt uttalande**

Sara Svanström (L) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Liberalerna tackar trafikkontoret för svaret på vår skrivelse om avstängningen av Götgatan. Samtidigt vill vi understryka att frågan fortsatt är viktig ur ett invånarperspektiv, eftersom större trafikpåverkande arbeten direkt påverkar människors vardag, framkomlighet och upplevelse av trygghet i stadsmiljön.

Vi noterar att förvaltningen redovisar ett omfattande arbete med kommunikationsinsatser från Region Stockholm samt att staden samverkar i olika kanaler och forum för att sprida information. Det är positivt att dessa strukturer finns på plats och att ambitionen är att nå ut brett och i god tid inför större ingrepp i trafikmiljön.

Samtidigt visar händelsen på Götgatan att informationsflödet i praktiken inte alltid når fram till alla berörda. När trafikanter trots planerade insatser kör in i avstängda områden eller väljer olämpliga omledningar uppstår situationer som skapar osäkerhet och påverkar framkomligheten negativt. Det

indikerar att det finns en fortsatt stor utmaning i hur informationen uppfattas och används av invånarna.

Liberalerna noterar även att kontoret själva beskriver att det är svårt att nå vissa trafikantgrupper trots omfattande kommunikationsinsatser. Den bilden är viktig och pekar på behovet av att fortsätta utveckla arbetet så att informationen blir ännu mer träffsäker, tydlig och samordnad mellan olika aktörer.

Vår utgångspunkt är att stadens kommunikation vid större trafikpåverkande arbeten behöver fortsätta utvecklas med fokus på att ännu bättre nå fram till de invånare som faktiskt berörs i sin vardag.

## § 25

### Riktlinjer för bastu i Stockholms stad. Svar på uppdrag från kommunfullmäktige

Dnr T2026-00441

#### Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden beslutar att för egen del godkänna trafikkontorets förslag till riktlinjer enligt tjänsteutlåtandet, som svar på kommunfullmäktiges uppdrag.
2. Trafiknämnden hemställer till kommunfullmäktige att fastslå trafikkontorets förslag till riktlinjer för bastu i Stockholms stad.

#### Reservation

Samtliga ledamöter för Moderaterna reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag och Svante Linusson m.fl. (C) förslag om återremiss.

Samtliga ledamöter för Centerpartiet och Sara Svanström (L) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till Svante Linusson m.fl. (C) förslag om återremiss.

#### Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 13 april 2026.

#### Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Lars Strömgren (MP), Johan Heinonen m.fl. (S), Maria Mustonen m.fl. (V) och Anders Lindman (SD) föreslår (se beslutet).
- 2) Svante Linusson m.fl. (C) med stöd av vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M) och Sara Svanström (L) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
  - a. Att återremittera ärendet.
  - b. Att trafiknämnden uppdrar åt trafikkontoret att ta fram ett omarbetat förslag till Riktlinjer för bastu i Stockholms stad.
  - c. Att därutöver anföra följande:

Förslaget till nya riktlinjer för bastu på offentlig plats i Stockholms stad är inget annat än en våt filt över den

bastuboom som rått på senare år i staden, och där bastubad blivit en uppskattad del av många stockholmares fritid. Trots en god intention och uttalad ambition om att möjliggöra fler etableringar, ser vi med oro på flera av inriktningarna som vi befarar i praktiken kommer ha motsatt effekt.

Kravet på att bastur i centrala lägen och vid allmänna badplatser ska erbjuda 100% av sina tider bokningsbara för allmänheten berör den absoluta merparten av redan existerande och föreslagna etableringar i staden. Det riskerar att omöjliggöra föreningsdrift och medlemsbaserade verksamheter som idag utgör en viktig aspekt av bastukulturen. Utan möjlighet till medlemskap och långsiktigt engagemang försvagas incitament för investeringar, skötsel, ansvarstagande och med gemenskap som kommer därtill.

Vi ser att riktlinjerna försvårar eller rent utav omöjliggör för många privata och ideella aktörer att såväl etablera som driva bastu, hämmar nyskapande och mångfald bland aktörer, och i slutändan kommer ge Stockholm färre bastur, inte fler. Riktlinjerna utgör också en långtgående styrning av basturnas verksamhetsmodeller, tillgänglighet och prissättning – samtidigt som staden gör sig beroende av egna, framtida investeringar. Med motiveringen att basturna ”inte ska ge intrycket att allmän plats privatiseras” särskiljer riktlinjerna även staden styrningen av bastuinrättningarnas verksamhet jämfört med exempelvis båtklubbar och kolonilotter, som i regel sköter drift och underhåll i föreningsform.

Att existerande nyttjanderättsavtal kommer att bli föremål för de nya riktlinjerna skapar oro hos sedan länge etablerade, uppskattade och välfungerande inrättningar – vilket vi har stor förståelse för. Vi motsätter oss även att eldrift pekas ut som normativ uppvärmningsmetod, och anser att staden bör ha en neutral inställning till uppvärmningsmetod i de fall där inte platsens förutsättningar gör vedeldning olämplig.

Behovet för riktlinjer för bastu är stort när det gäller att låta på ett överdetaljerat regelverk, kommunala stuprör, segdragna ledtider och tillståndsprocesser – och vi hade en förhoppning om att riktlinjerna skulle adressera de hinder som nya bastuetableringar möter – inte sällan utgörs de av enskilda eldsjälar som med stort tålamod tar sig igenom svårnavigerad byråkrati. Det är djupt beklagligt att majoriteten istället tagit tillfället i akt att i största möjliga

mån reglera bastu-Stockholm. Mot bakgrund av detta vill vi återremittera förslaget till riktlinjer för bastu och uppdrar åt kontoret att omarbeta riktlinjerna med hänsyn till ovanstående.

- 3) Vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M) föreslår att nämnden i andra hand beslutar att avslå förslaget till beslut, samt att därutöver anföra följande:

En av den här mandatperiodens främsta lärdomar har i vår mening varit att väldigt lite blir bra när Stockholms stad står som ensam huvudman. När världens strängaste miljözon ska anläggas låter man bli att förankra med lokalt näringsliv. När Gamla stan ska bli bilfri låter man bli att höra sig för med de boende och lokala företagare. När nya bastur ska anläggas låter man bli att utgå från de befintliga framgångarna och höra sig för med hur vi kan få till fler av de omtyckta basturna som drivs av privata initiativ.

Efter ett års utredning är förslaget som presenterats i själva verket en björntjänst för de som önskar fler bastur i Stockholm. I stället för att skapa bättre förutsättningar för fler bastur präglas förslaget av överreglering, otydlig rollfördelning och svaga incitament för privata initiativ.

De föreslagna riktlinjerna försvårar i själva verket för privata och ideella initiativ när föreningar och eldsjälur som driver uppskattade bastur, som den i Tanto, behandlas som ett problem snarare än en tillgång. Genom omfattande krav på tillgänglighet, bokningssystem och prissättning begränsas möjligheterna att bedriva en långsiktigt hållbar verksamhet som kan uppskattas av stockholmarna.

Dessutom innebär de nya riktlinjerna en orimligt hög grad av detaljstyrning. Krav på utformning, tillgänglighet och drift, där eldrift i praktiken blir norm, minskar flexibiliteten och försvårar för exempelvis traditionella vedeldade bastur. Detta innebär en onödig inskränkning av både valfrihet och kulturtradition.

Men förslaget riskerar också att gynna offentliga aktörer på bekostnad av privata. Den ökade byråkratin och de komplexa processerna gör att det i praktiken främst är staden själv som har resurser att etablera nya bastur. Moderaterna är öppna för att kommunen ska bygga bastur där det är motiverat, men det får inte vara den enda lösningen. Det kan inte vara kommunen roll att tränga undan fungerande privata alternativ.

Det rödgröna styret skriver i ett särskilt uttalande till dagens beslut att ”En infasning av nya villkor ska tidigast kunna inledas i september 2028, vilket ger en omställningsperiod på minst två år.” och under nämndsammanträdet vägrar man ändra formuleringen i ärendet att ”Riktlinjerna ändrar inte befintliga överenskommelser med aktörer men i samband med förnyad upplåtelse ska villkoren om förutsättningar finns anpassas efter riktlinjerna.”

Detta visar tydligt att man avser tvinga på de nya riktlinjerna till alla aktörer. Att man inte gör det direkt handlar sannolikt om att det är valår, och att man inte vågar stå upp för sitt beslut - eller backa. Därför har vi röstat för att återremittera förslaget, och avslår nuvarande förslag till riktlinjer.

### 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), Johan Heinonen m.fl. (S), Maria Mustonen m.fl. (V) och Anders Lindman (SD).

### Särskilt uttalande

Ordföranden Lars Strömgren (MP), Johan Heinonen m.fl. (S) och Maria Mustonen m.fl. (V) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Vi välkomnar dessa riktlinjer och att frågan om bastubad på stadens mark nu får ett tydligare regelverk.

Stockholms offentliga mark är till för alla stockholmare. Det är därför viktigt att riktlinjerna slår fast principen om allmänhetens tillgång för framtida anläggningar – att bastur på stadens mark i centrala lägen och vid allmänna badplatser ska vara fullt tillgängliga för allmänheten. Vi ser detta som ett steg mot att säkerställa att bastubad är en upplevelse för alla, inte bara för dem med tillgång till privata eller slutna anläggningar. Stadens mark ska inte upplåtas på ett sätt som i praktiken privatiserar gemensamma resurser.

Samtidigt är det viktigt att villkoren för företag och föreningar inte förändras i en takt som är svår för aktörerna att hantera. Riktlinjerna stipulerar att villkoren för befintliga

överenskommelser ska ses över i samband med förnyad upplåtelse om förutsättningar finns. Det är ett arbete som behöver ske med stor försiktighet och i tät dialog med berörda aktörer. Föreningslivet och näringslivet spelar en viktig roll för att levandegöra Stockholms stadsmiljö, och vi förutsätter att riktlinjerna tillämpas med hänsyn till detta.

På flera platser i Stockholm finns idag välfungerande och uppskattade ideellt drivna bastur med begränsade möjligheter att ställa om verksamheten till helt nya förutsättningar. I vissa fall har bastun funnits i flera år och blivit en självklar del av en plats. När det gäller befintliga ideella bastuaktörer ser vi inga förutsättningar att revidera deras villkor i enlighet med de nya kraven på tillgänglighet. Nuvarande ideella föreningar ska alltså inte beröras av de nya riktlinjerna.

För befintliga vinstdrivande bastuaktörer är ingångsvärdet att de nya riktlinjerna ska implementeras när möjlighet till detta ges, men med hänsyn till de lokala förutsättningarna och till de villkor som sedan tidigare gäller för den enskilda aktören. En övergång till nya krav ska i sådana fall aviseras med god framförhållning och kunna genomföras under en övergångsperiod på flera år. En specifik lösning för den enskilda aktören behöver utformas i dialog med stadens förvaltning. En infasning av nya villkor ska tidigast kunna inledas i september 2028, vilket ger en omställningsperiod på minst två år.

Sara Svanström (L) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Liberalerna välkomnar att staden tar fram riktlinjer som möjliggör fler bastur på offentlig plats och ser positivt på att Stockholm utvecklar fler inslag som stärker stadens attraktivitet, rekreation och tillgång till vattennära miljöer. Intresset för bastubad är stort och det kan bidra till mer levande offentliga rum och ökad vistelse vid stadens vatten året om.

Samtidigt vill vi understryka vikten av att denna utveckling sker med stor omsorg om stadens offentliga rum. De vattennära lägen som pekats ut är begränsade och redan hårt belastade av många olika funktioner. När nya verksamheter etableras i dessa miljöer är det avgörande att det inte sker på ett sätt som gradvis minskar allmänhetens faktiska tillgång till kajer, stränder och badplatser.

Vi ser en risk i att riktlinjer som öppnar för fler bastur kan leda till en gradvis minskning av allmänhetens tillgängliga

ytor i attraktiva vattennära lägen., där allmän plats i praktiken får en mer begränsad tillgänglighet. Även om riktlinjerna betonar öppenhet för allmänheten behöver det i genomförandet säkerställas att dessa principer får reell effekt i vardagen och inte urholkas genom olika upplåtelsevillkor eller geografiska variationer i tillgänglighet.

Ett konkret exempel på vikten av detta helhetsperspektiv är Sjömansskolan och utbildningsfartyget M/S Polfors, där en långsiktig och samhällsbärande verksamhet är beroende av stabil tillgång till kajplats. Det illustrerar hur olika intressen kan komma att konkurrera om samma begränsade vattennära ytor och varför tydliga prioriteringar är nödvändiga.

Liberalerna anser därför att bastuutvecklingen måste balanseras med ett starkt skydd för allmän plats och andra viktiga samhällsfunktioner. Stockholm ska kunna erbjuda fler bastubad, men det får inte ske på bekostnad av tillgänglighet, långsiktighet eller stadens gemensamma vattenrum.

Svante Linusson m.fl. (C) med stöd av Sara Svanström (L) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Det finns en tydlig motsättning mellan förslaget till beslut om Riktlinjer för bastu Stockholms stad, och det särskilda uttalande vänsterstyret nu väljer att lägga i samma ärende. Riktlinjerna fastställer klart och tydligt att de "gäller för samtliga bastubyggnader som placeras på stadens mark och vatten." och att "i samband med förnyad upplåtelse ska villkoren om förutsättningar finns anpassas efter riktlinjerna.", vilket nu även är det nämnden fattat beslut om.

Det leder till åtminstone två omedelbara problem. När vänsterstyret beslutar en sak, men säger en annan sak i ett utlåtande så ger man falska förhoppningar till ideella bastuaktörerna. Framförallt hamnar de i ett juridiskt ingenmansland där de inte vet vad som gäller och utlämnas till godtycke. Det förtar då inte bara glädjen i det ideella engagemanget utan det blir förstås hopplöst att satsa på och utveckla verksamheten. Det är kanske inte förvånande, eftersom vi från oppositionen har tvingats pressa på hela mandatperioden och vänsterstyret har motvilligt följt efter i bastufrågan. Detta leder inte enbart till ovisshet kring nämndens beslut, eller om majoriteten nu backar från vissa av principerna, utan väcker även starka tvivel om huruvida detta är förenligt med likställighetsprincipen. Kring premissen att ge ideella och kommunala aktörer undantag, men

vinstdrivande aktörer påförs krav om bl.a. full tillgänglighet, ser vi inga sakliga skäl till att staden ska behandla aktörer olika – utan enbart ideologiska skygglappar.

Vi finner detta agerande högst anmärkningsvärt.

Vid protokollet

Kerstin Thörner