

Protokoll 3/2025

Tid Torsdagen den 24 april 2025 kl. 16.45-17.25

Plats Stora kollegiesalen, Stadshuset

Justering Måndagen den 5 maj 2025, §§ 1-9, 11, 12, 18, 21, 22, 24-26

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 24 april 2025, §§ 10, 13-17, 19, 20, 23

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)

Katja Jassey (V)

Jonas Nilsson (M)

Anders Lindman (SD)

Sara Svanström (L)

Svante Linusson (C)

Hamid Ershad Sarabi (C)

Ersättare:

Karin Jordås (S)

Lars Arell (S)

Björn Erdal (S)

Abdiaziz Serar (S)

Lisa Diaz Cardenas (S)

Agneta Sundberg (V)

Anna Cederschiöld (M) §§ 2-26

Torbjörn Erbe (M)

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

Tjänstemän

Förvaltningschefen Gunilla Glantz, Marie Aktö, Sara Bergendorff, Niklas Domeij, Elisabet Elfström, Ulrika Falk, Anna Green, Philip Hall, Lena Lien, Mattias Wäppling, nämndsekreterarna Lykke Ask och Alva Sahlström, personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-10 samt borgarrådssekreteraren Emil Frodlund.

§ 1**Val av justerare och tid för justering****Beslut**

Trafiknämnden utser vice ordföranden Dennis Wedin att tillsammans med ordföranden Lars Strömgren justera dagens protokoll.

Justering sker måndagen den 5 maj 2025.

§ 2**Frågor för beredning och information från
kontoret****Skrivelser för beredning**

Anmälan görs av inkomna skrivelser till trafiknämnden enligt följande:

- 1 Borttagna men uppskattade farthinder i Bromma, av Dennis Wedin m.fl. (M)
Dnr T2025-01486
- 2 En mer levande stad, av Dennis Wedin m.fl. (M)
Dnr T2025-01487
- 3 Hur dyrt kommer det att bli? av Dennis Wedin m.fl. (M)
Dnr T2025-01478
- 4 Hur mycket mer tjänar staden på Stockholms bilister idag jämfört med 2022? av Dennis Wedin m.fl. (M)
Dnr T2025-01479
- 5 Skarpare krav för parkeringsföretagen, av Dennis Wedin m.fl. (M)
Dnr T2025-01482
- 6 Publika laddstationer i Stockholms yttre stad, av Sara Svanström (L)
Dnr T2025-01480
- 7 Säkerheten på Slättgårdsskolan, av Sara Svanström (L)
Dnr T2025-01483
- 8 Återinförandet av busshållplatsen Jungfrugatan för linje 4, av Svante Linusson m.fl. (C)
Dnr T2025-01484
- 9 Användningen av fossildrivna lövblåsare vid grusupptagning, av Svante Linusson m.fl. (C)
Dnr T2025-01485
- 10 Rusta upp ingången till Vårbergs centrum, av Svante Linusson m.fl. (C)
Dnr T2025-01481

Beslut

Trafiknämnden överlämnar skrivelserna till trafikkontoret för beredning.

Information från kontoret

Förvaltningschefen Gunilla Glantz presenterar Lykke Ask, ny nämndsekreterare för trafiknämnden. Gunilla informerar även om den pågående upphandlingen av offentliga toaletter, tillståndsgivning av hyrcyklar, appar för att betala parkering i staden samt om kommande invigningar. Nämnden kommer också att få en föredragning om Centralstaden efter sammanträdet.

Beslut

Trafiknämnden tackar för informationen.

§ 3

Anmälan av inkomna skrivelser till trafiknämnden

Inkomna skrivelser m.m. till trafiknämnden enligt förteckning från den 15 april 2025 anmäls.

Beslut

Trafiknämnden beslutar att godkänna anmälan.

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

Dnr T2025-00422

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna anmälan.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 15 april 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.

§ 5

Anmälan av protokoll från rådet för funktionshinderfrågor

Dnr T2025-00122

Protokoll 1/2025 från den 3 februari 2025 för trafiknämndens och Stockholms stads Parkering AB:s gemensamma råd för funktionshinderfrågor anmäls.

§ 6**Anmälan av ekonomisk uppföljning mars 2025**

Dnr T2025-00624

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna anmälan.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 9 april 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.

§ 7**Breddning av gång- och cykelbana längs
Huddingevägen mellan Örbyleden och Bussens
väg. Genomförandebeslut**

Dnr T2023-03519

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna trafikkontorets förslag till genomförande av projekt Breddning av gång- och cykelbana längs Huddingevägen mellan Örbyleden och Bussens väg till en investeringsutgift om 38 miljoner kronor och investeringsinkomst om 16,4 miljoner kronor.
2. Trafiknämnden beslutar att ge trafikkontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för genomförandebeslutet.

Reservation

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

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 24 april 2025.

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), Sara Svanström (L) och Svante Linusson m.fl. (C) föreslår (se beslutet).
2. Anders Lindman (SD) föreslår att nämnden beslutar att trafiknämnden avslår förslag till genomförandebeslut och ger trafikkontoret i uppdrag att avsluta projekt Breddning av gång- och cykelbana längs Huddingevägen mellan Örbyleden och Bussens väg, samt att därutöver anföra följande:

Sverigedemokraterna anser förvisso att åtgärderna i projektet är bra men vi ställer oss tveksamma till kostnaden i förhållande till nyttan. I vanlig ordning saknas en tillfredsställande kostnads-nyttoanalys och eftersom

investeringsutgiften är såpass stor är det särskilt viktigt att ta hänsyn till alternativkostnaden i detta fall.

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

Beslutsgång

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

§ 8**Vasabron, förstärkning av befintlig bro.
Genomförandebeslut**

Dnr T2025-00838

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna trafikkontorets förslag till genomförande av projekt Vasabron, förstärkningsåtgärder till en kostnad om 35 miljoner kronor.
2. Trafiknämnden beslutar att ge trafikkontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för genomförandebeslutet.

Reservation

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

Sara Svanström (L) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till förslag från Dennis Wedin m.fl. (M) och Svante Linusson m.fl. (C).

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 25 mars 2025.

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. Vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M), Svante Linusson m.fl. (C) och Sara Svanström (L) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - a. Att delvis godkänna förslaget till beslut.
 - b. Att trafikkontoret får i uppdrag att uppdra åt en oberoende aktör att göra en second opinion av trafikkontorets bedömningar.
 - c. Att därutöver anföra följande:

Vasabron har sedan slutet av 1870-talet varit en av de viktigaste transportvägarna mellan Norrmalm och Gamla stan. De senaste åren har bron fått en allt större roll för inte minst gång- och cykeltrafik och

möjliggör därför tiotusentals resor varje dag. Brons gestaltning, historia och utformning ger den dessutom en alldeles särskild roll för Stockholms stadsbild.

Moderaterna välkomnar förstärkningsåtgärderna som nu är uppe till beslut. Dock menar vi att extern expertkompetens och en oberoende second opinion skulle behöva göras för att få en tydligare bild inför de inriktningsbeslutet om utbyte av bron som omskrivs i ärendet. Dels för att förhindra onödigt stora ingrepp i Stockholms stadsbild och stadskulturarvet, dels för att förhindra kostsamma projekt som skulle kunna förhindras eller förebyggas.

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 Anders Lindman (SD).

Ersättaryttrande

Destiny Zandi Lindgren (KD) lämnar ersättaryttrande enligt följande:

1. Att delvis avslå förslag till beslut.
2. Att trafikkontoret omedelbart och parallellt med installationen av förstärkningsåtgärderna inleder arbetet med att byta ut bron.
3. Att trafikkontoret kartlägger skicket för samtliga av stadens broar och återrappporterar nämnden.
4. Att därutöver anföra följande:

Stockholms trafiksystem utgör blodomloppet för vårt lands ekonomiska motor. På den infrastruktur som tidigare generationer byggt åt oss har Stockholm genom de senaste decennierna kunnat resa sig från geografisk otillgänglighet och fattigdom till att bli en framgångsrik metropol. Det åligger ett enormt ansvar för stadens trafikborgarråd att förvalta detta trafiksystem. Men den infrastruktur som tjänat Stockholm och Sverige väl har de senaste mandatperioderna fått stryka på foten för symbolpolitiska och samhällsekonomiskt begränsande satsningar på annat.

I nära 12 år, snart tre hela mandatperioder, har miljöpartistiska trafikborgarråd ansvarat för Stockholms

trafikpolitik och tillhörande infrastruktur. Nästan lika länge har varningslamporna blinkat rött eftersom stadens allt mer åldrade infrastruktur varit i skriande behov av underhåll och upprustning, särskilt broarna.

Detta har varit känt i över ett decennium och skrivits om i media flera gånger. Trots tydliga signaler från trafikkontoret har ansvariga borgarråd systematiskt försummat och medvetet underfinansierat underhåll och upprustning av befintlig infrastruktur. Nödvändiga investeringar som inte bara syftar till att säkerställa fortsatt framkomlighet och funktion i huvudstadens trafiksystem, utan även trafiksäkerheten för alla de hundratusentals stockholmare som på daglig basis tar sig fram längs huvudstadens vägar och över dess broar.

Trafikkontoret uppger att Vasabron är i så pass dåligt skick att den inte längre går att renovera. Vidare riskerar bron behöva stängas av akut på grund av mycket allvarliga brister som redan nu kraftigt begränsar dess bärförmåga. Dagens krav på säkerhet för broar uppfylls inte längre enligt kontoret. Trots det föreslås enbart tillfälliga förstärkningsåtgärder och arbetet med att helt byta ut bron ska först påbörjas vid senare tillfälle ”beroende på när tillståndet blir riktigt akut och när investeringsmedel kan allokeras”. En häpnadsväckande inställning och potentiellt livshotande tidsplan som beskylls på en begränsad möjlighet att allokera investeringsmedel; samtidigt duggar cykel-, gång- och bussmiljarder tätt i vänsterstyrets budgetar för Stockholm. Underhåll och upprustning får återigen stryka på foten.

Kristdemokraterna är djupt chockerade över vänsterstyrets fortsatta underfinansiering av stadens befintliga infrastruktur, där broar tillåts förfalla så pass att de inte längre går att rädda utan riskerar rasa. Den totala naivitet som så ansvarslöst tillåtits styra huvudstadens trafikpolitik började inledningsvis som något irriterande, gick senare över till att bli mycket kostnadsdrivande och har numera resulterat i något potentiellt livsfarligt för stadens invånare.

Man kan fråga sig vad som krävs för att trafikborgarrådet ska inse allvaret i den mycket omfattande eftersatthet som rådande politik med miljöpartiets goda minne resulterat i.

§ 9**Reinvestering av små platser och torg 2021-2023.
Slutredovisning**

Dnr T2025-00360

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna slutredovisning av reinvestering av små platser och torg 2021-2023.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 20 mars 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.

§ 10**Underlag för budget 2026 med inriktning 2027 och 2028 för Trafiknämnden**

Dnr T2025-00603

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner trafikkontorets förslag till underlag för budget 2026 med inriktning för 2027 och 2028 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 21 mars 2025.

Nämndens behandling av ärendet**Framlagda förslag till beslut**

1. Ordföranden Lars Strömberg (MP), Johan Heino (M) och Maria Mustonen m.fl. (V) föreslår (se beslutet).
2. Vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M) föreslår att nämnden beslutar att delvis godkänna underlaget till budget, samt att därutöver anföra följande:

Stockholm ska vara en hållbart växande och dynamisk storstad med hög tillväxt. Då behöver trafikpolitiken möjliggöra mer rörelse till och inom staden samt minska utsläpp och förbättra luftkvalitet. Staden som organisation behöver även vara framåtlutad vad gäller tillståndshantering och kommunikation med både företagare och stockholmare. Detta aktualiseras inte minst genom den blivande stadsmiljözonen på Södermalm. Där behöver staden lära av

misslyckandena från stadsmiljözonen i gamla stan och föra en bättre och mer inlyssnande dialog med lokalt näringsliv och boende.

Stockholmarna vet fortfarande inte när, hur eller om miljözonen klass 3 i Stockholm City kommer införas. Ännu mindre vet de hur zonen kommer påverka dem om den införs. Det enda vi med säkerhet vet är att kritiken från företag och boende inom zonen varit enorm samt att trafikkontoret själva bedömer att trafiken i omkringliggande områden kommer öka med cirka 20 procent. Det kommer bli en hel del extra onödiga luftföroreningar i bostadsområden i innerstan.

Miljözonen har blivit det främsta beviset på när den rödgröna majoriteten jobbar emot snarare än med stockholmarna. Moderaterna hade hellre sett en snabbare utbyggnad av laddinfrastrukturen, ett färdigställande av Stockholms ringled genom östlig förbindelse och att fler stockholmare kunde välja kollektivtrafiken framför den egna bilen för att få vardagspusslet att gå ihop. I stället kommer staden få en än viktigare roll för framkomligheten i en tid när det rödgröna styret i regionen 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.

Avslutningsvis understryker de omfattande investeringsbehovet inom trafikkontorets område behovet av både samplanering och dialog med bland andra Region Stockholm och Trafikverket.

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 2026 med inriktning 2027 och 2028 utifrån Sverigedemokraternas skuggbudget för 2025.
 - c. Att därutöver anföra följande:

Sverigedemokraterna har i sin skuggbudget för 2025 redogjort för våra visioner, mål och inriktningar. För

att genomföra detta skall kontoret återkomma till nämnden med ett omarbetat underlag för budget 2026 med inriktning 2027 och 2028.

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 anför.
- c. Att därutöver anför 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 2025 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 föreslår därför en kraftigt utbyggd laddinfrastruktur med särskilt fokus på ytterstaden, inklusive pilotprojekt för gatuladdning och införandet av en laddstolpskvot vid markanvisningar. 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 väntar 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 förvaltningens förslag beslut.
- b. Att uppdra åt förvaltningen 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. För att Stockholms stad ska bli klimatpositivt senast år 2030 behövs koldioxidavskiljning och lagring (BECCS och CCS) vara på plats, och satsningar på gång och cykel genomföras. Även om majoriteten har goda visioner så lämnar miljö- och klimatpolitiken flera saker att önska. I Trafiknämnden handlar det om att säkerställa att våra medborgare kan göra smarta val av transporter, och

där spelar gång- och cykelsatsningar en särskilt viktig roll. I underlag för budget framgår det att ”kontoret arbetar även för att stärka Stockholms profil som en ledande cykelstad i Europa” genom kommunikationsinsatser ska staden som cykelvarumärke lyftas fram”.

Centerpartiet menar att det är fina initiativ men istället för fler kommunikatörer behöver reformer och initiativ för att förenkla cyklandet i staden. Medlen för att uppnå denna ambition uppgår till 900 miljoner kronor mellan 2023-2027. Detta är en stor och välbehövlig satsning, men inte i paritet med vad andra europeiska städer gör för cyklingen just nu. I exempelvis Paris kommun har staden anlagt 1300 km cykelbanor under en tioårsperiod. Under samma tidsspann har Stockholm anlagt ca 10 km cykelbana per år, enligt Framkomlighetsstrategin.

En viktig intäkt för staden är intäkter från parkeringsavgifter men större fokus bör ligga på att centrala parkeringsplatser skulle kunna omvandlas till gröna ytor med plats för cykel- och gångvägar, uteserveringar, träd och grönska. Centerpartiet menar att mer skulle kunna göras i budgeten för att förvandla asfalterade parkeringar till förmån för att göra staden vackrare och attraktivare, det är en viktig investering för framtiden och för att ge mer utrymme för stadens människor än bilar.

I övrigt hänvisar vi till Centerpartiets budgetreservation i kommunfullmäktige för vilka prioriteringar som bör ligga till grund för planeringen för perioden 2026-2028.

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) och Maria Mustonen m.fl. (V).

Ersättaryttrande

Destiny Zandi Lindgren (KD) lämnar ersättaryttrande enligt följande:

trygg, hel, ren och tillgänglig stadsmiljö. För att nå dit behöver trafiksystemet optimeras och kapaciteten utökas, säkerheten prioriteras och trafikens funktion värnas. Som Sveriges ekonomiska och politiska huvudstad har trafiknämnden ett stort ansvar att förvalta dess infrastruktur.

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

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

§ 11**Transportstyrelsens tillsyn av trafikkontoret
avseende säkerhetsåtgärder enligt lagen
(2018:1174) om informationssäkerhet för
samhällsviktiga och digitala tjänster (NIS-lagen)**

Dnr T2024-00412

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner trafikkontorets redovisning och uppdrar åt trafikkontoret att redovisa uppföljningen av åtgärdsplanen för nämnden årligen till och med 2027.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 20 mars 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) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Liberalerna ser med stor oro på att Transportstyrelsens tillsyn visar att trafikkontoret endast delvis uppfyller kraven enligt NIS-lagen. Det är allvarligt att det föreligger så pass omfattande brister inom informationssäkerheten att det lett till ett föreläggande och en sanktionsavgift på 1 350 000 kronor. Att nämnden nu tvingas bära kostnader för dessa brister innebär en direkt påverkan på ekonomin, vilket i förlängningen kan gå ut över annan viktig verksamhet.

Liberalerna ställer sig även frågande till i vilken utsträckning de påvisade bristerna kan ha påverkat nämndens upphandlingar negativt. Bristande kontroll och säkerhet i informationssystem kan få konsekvenser för både konkurrensneutralitet och leverantörstrygghet, vilket vi anser kräver en fördjupad analys.

Vi förväntar oss därför att nämnden inte bara följer upp åtgärdsplanen utan även säkerställer att dessa brister inte har fått vidare konsekvenser, exempelvis inom inköpsprocesser och leverantörsrelationer. Liberalerna kommer att noggrant följa det fortsatta arbetet och vill se tydliga resultat som garanterar en säker, effektiv och rättssäker förvaltning.

§ 12

Klottersanering Västerort och Söderort. Upphandling

Dnr T2024-03561

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner upphandling av klottersanering för Västerort och Söderort till ett belopp om sammanlagt 90 miljoner kronor samt ger trafikkontoret i uppdrag att genomföra upphandlingen och teckna avtal inom ramen för föreliggande beslut.

Handlingar i ärendet

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

Att snabbt och effektivt sanera klotter är en viktig del i arbetet för en trygg, trivsamt och välvårdad stadsmiljö. En ren och väl underhållen offentlig miljö signalerar omtanke, förebygger otrygghet och stärker tilliten till det gemensamma. Därför ställer sig Liberalerna bakom behovet av en ny upphandling för klottersanering i Västerort och Söderort. Samtidigt vill vi särskilt lyfta behovet av förtydliganden i de krav som ställs i upphandlingen. Det framgår att upphandlingen ställer krav på ”kort åtgärds tid”, men formuleringen saknar en tydlig definition, vilket riskerar att försvaga styrningen och uppföljningen. Är målsättningen exempelvis att åtgärder ska vidtas inom 24 timmar från anmälan? En sådan precisering är nödvändig för att säkerställa att saneringen verkligen sker skyndsamt och att upplevelsen av trygghet i det offentliga rummet stärks.

Vidare bör formuleringen att upphandlingen ska vara ”kostnadseffektiv och ”av tillräcklig kvalitet” analyseras noggrant. Det är avgörande att begreppet ”tillräcklig kvalitet” inte tolkas som en lägstanivå, särskilt eftersom klottersanering ofta är det första konkreta uttrycket för stadens ansvarstagande som medborgarna möter i sin vardag.

Liberalerna vill också understryka vikten av att denna upphandling genomförs i enlighet med det vi tidigare lyft gällande stadens inköp och upphandlingar. Det är avgörande att upphandlingen utformas så att den aktivt motverkar välfärdsbrottslighet, oseriösa aktörer och osunda affärsmetoder. Detta innebär att kravspecifikationer måste vara tydliga och skarpa, att kontrollen av arbetsvillkor och underleverantörer stärks och att uppföljning sker systematiskt under hela avtalstiden.

Vi ser ett behov av hög transparens i upphandlingsprocessen, med konkreta verktyg för att säkerställa att leverantörer följer lagar och regler, särskilt gällande arbetsmiljö. Upphandlingen måste möjliggöra reell kontroll och ansvarsutkrävande, inte bara på pappret utan i praktiken. Endast med tydliga krav, regelbunden uppföljning och verklig ansvarsutkrävning kan vi säkerställa att skattepengar används rätt – och att stadens tjänster präglas av kvalitet, ansvar och respekt för människors arbetsvillkor.

§ 13**Program för barns rätt till kultur. Svar på remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2025-00329

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

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

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 28 februari 2025.

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), Sara Svanström (L) och Svante Linusson m.fl. (C) föreslår (se beslutet).
2. Anders Lindman (SD) föreslår att nämnden beslutar att delvis bifalla kontorets förslag till beslut, samt att därutöver anföra följande:

Det är glädjande att det tas fram ett program för barn och ungas rätt till kultur och att det uppmärksammas att staden behöver inkludera underrepresenterade grupper så som pojkar samt barn och unga med funktionsnedsättning.

För att nå ut till barn och unga med funktionsnedsättning samt deras vårdnadshavare kan staden med fördel samarbeta med funktionsrättsrörelsen samt stadens habiliteringscenter.

Vi vill även lyfta vikten av att alla barn nås av Kulanpremien, för att uppnå detta behöver riktade insatser göras för att nå barn och unga som går i fristående förskolor och skolor.

Det är även av stor vikt att staden kommer till bukt med bristerna kring barn och ungas systematiska och

formaliserade inflytande för att säkerställa att barnkonventionen tillämpas till fullo.

Kulturskolan har ett rikt utbud och möjlighet att nå många barn och unga. För att ytterligare tillgängliggöra utbudet föreslår vi att Kulturskolan i högre grad förlägger sin verksamhet i direkt anslutning till skoldagen. På så sätt minskar ojämlikheten i barns olika hemförutsättningar och fler barn och unga ges möjlighet att delta i kulturaktiviteter oavsett om deras vårdnadshavare har tid och möjlighet att vara delaktiga eller inte.

Genom att reformera stadens fritidsgårdar, rikta dem till högstadieungdomar samt införa fritidsgårdskort tror vi att staden kan nå fler flickor. Rågsveds fritidsgård är ett bra exempel där antalet flickor ökade dramatiskt när åldersgränsen sänktes till att enbart omfatta högstadiet.

För att göra stadens parklekar mer inkluderande även för barn med funktionsnedsättning vill vi att den fysiska tillgängligheten ses över samt att samtlig personal utbildas inom NPF.

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), Sara Svanström (L) och Svante Linusson m.fl. (C).

Särskilt uttalande

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

Barnkulturen tillhör stadens absolut viktigaste kulturverksamhet. Det handlar om att väcka kreativitet och fantasi, men också om bildning, gemenskap, läslust och språk samt att finna intressen som kan vara med många resten av deras liv.

Stockholms stads program för barns rätt till kultur ska ge alla barn och ungdomar goda möjligheter att upptäcka, uppleva och skapa många olika sorters kulturuttryck. Det är bra att det föreslagna programmet uppmärksammar vikten av att Stockholms stad blir bättre på att inkludera underrepresenterade grupper: Pojkar i alla åldrar, äldre barn och ungdomar, barn och ungdomar med funktionsnedsättning

samt barn och ungdomar som växer upp i hushåll med låga inkomster. Vi vill poängtera vikten av resurssättning för att staden verkligen ska nå alla barn i olika skolklasser att varje skolår kunna genomföra kulturaktiviteter. Detta är essentiellt så att programmet blir verklighet och inte ännu en av stadens papperstigrar.

Sara Svanström (L) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Alla barn och unga ska ha möjligheter att skapa och tillgång till kulturupplevelser.

Stockholms stads program för barns rätt till kultur ska ge alla barn och ungdomar goda möjligheter att upptäcka, uppleva och skapa många olika sorters kulturuttryck. Det är bra att det föreslagna programmet uppmärksammar vikten av att Stockholms stad blir bättre på att inkludera underrepresenterade grupper: Pojkar i alla åldrar, äldre barn och ungdomar, barn och ungdomar med funktionsnedsättning samt barn och ungdomar som växer upp i hushåll med låga inkomster. Vi vill poängtera vikten av resurssättning för att staden verkligen ska nå alla barn i olika skolklasser att varje skolår kunna genomföra kulturaktiviteter. Detta är essentiellt så att programmet blir verklighet och inte en papperstiger.

En annan aspekt vi vill lyfta handlar om det förslag som Liberalerna lade beträffande målgruppen LSS och rätten till kultur. Här avslog majoriteten vårt förslag om att utvidga Kulansamarbetet till att omfatta också LSS. Här finns idag ett begränsat utbud av aktiviteter som idrottsförvaltningen tillhandahåller, men där inte alla tre personkretsar inom LSS har tillgång till aktiviteterna. För oss är det självklart att personer som omfattas av lagen om särskilt stöd ska ha tillgång till kultur och att det bästa sättet att tillgodogöra detta är inom ramen för kulan, så att exempelvis kulturarbetare kan dyka upp på boenden och dagliga verksamheter, samt att LSS-målgruppen får tillgång till subventionerade kulturupplevelser på kulturarenor.

§ 14**Revidering av program med mål och riktlinjer för utförare av kommunala angelägenheter. Svar på remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2025-00652

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 12 mars 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) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Liberalerna ställer sig i grunden positiva till den föreslagna revideringen av programmet med mål och riktlinjer för utförare av kommunala angelägenheter. Vi välkomnar att programmet nu även omfattar verksamhet som bedrivs i egen regi, i enlighet med ändringar i kommunallagen. Detta är ett viktigt steg för att säkerställa likvärdiga villkor mellan privata och offentliga utförare.

Liberalerna har vid upprepade tillfällen lyft betydelsen av tydliga riktlinjer för transparens, kontroll och uppföljning inom välfärdsverksamheter, särskilt för att förebygga och bekämpa välfärdsbrottslighet. I detta sammanhang spelar programmet en central roll. Det är avgörande att både medborgare och beslutande organ har tillgång till tydlig information om hur resurser används och hur kvalitet säkerställs, oavsett vem som utför tjänsten.

Liberalerna är dock kritiska till att programmets mål och riktlinjer hålls på en så pass övergripande nivå. Att hänvisa till redan existerande styrdokument utan att ge en konkret beskrivning av mål, förväntningar och uppföljningsmetoder riskerar att göra programmet tandlöst. Det finns en uppenbar risk att formuleringarna blir så allmänna att de förlorar sitt värde och blir svåra att följa upp på ett meningsfullt sätt. Detta kan i sin tur försvåra möjligheterna att utkräva ansvar när målen inte nås eller när kvalitetsbrister uppstår.

Liberalerna anser därför att mål och riktlinjer bör förtydligas, konkretiseras och kompletteras med tydliga indikatorer för uppföljning. Endast då kan programmet bli ett effektivt verktyg för styrning och transparens i kommunens samlade verksamhet.

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

Centerpartiet står bakom att skattefinansierad verksamhet ska hålla hög kvalitet och följas upp med god transparens – oavsett utförare. Vi välkomnar intentionerna i det reviderade programmet, men ser risker med omfattningen och detaljstyrningen i det föreslagna upplägget.

Det är rimligt att privata aktörer anpassar sig till stadens mål och styrdokument. Men programmets omfattning, inklusive krav på insyn i personalvillkor, ägarförhållanden och ekonomi, riskerar att gå längre än vad som är nödvändigt för att säkerställa kvalitet. Detta kan leda till ökad administrativ börda, särskilt för små och idéburna utförare, och i praktiken minska valfriheten för stockholmare.

Vi anser att staden ska fokusera på resultat och kvalitet i uppföljningen, snarare än att detaljstyra hur verksamheten organiseras. Kraven i avtal bör vara proportionerliga och relevanta, beroende på verksamhetens karaktär.

Slutligen så noterar vi att stadsledningskontoret inte anser att det är praktiskt möjligt att i ett och samma styrdokument utforma detaljerade mål och riktlinjer för samtliga de verksamhetsområden där det förekommer privata utförare av kommunala angelägenheter. Det är stora skillnader på privata utförare i äldre- och utbildningsnämndens verksamheter och utbildningsnämnden. Vi ser därför med viss oro över att det riskerar att bli många, och olika, byråkratiska processer mellan stadens olika områden.

Ersättaryttrande

Destiny Zandi Lindgren (KD) lämnar ersättaryttrande enligt följande:

Kristdemokraterna välkomnar regeringens förslag om att det ska råda lika insyn oavsett i vilket regi en kommunal angelägenhet utförs. Stärkt konkurrens mellan privata utförare samt lika förutsättningar för såväl privat som kommunal regi möjliggör för ökad kostnadseffektivitet och stärkt kvalitet i välfärden.

§ 15**Revidering av program för inköp. Svar på remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2025-00653

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 13 mars 2025.

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 enligt följande:
 - a. Att programmet ges skarpare rutiner om hur staden kan stödja stadsdelsförvaltningarna i de upphandlingar som förvaltningarna ansvarar för.
 - b. Att staden inrättar avtalscontrollers för att säkerställa att stadens inköp och upphandlingar är både socialt och ekonomiskt hållbara.
 - c. Att därutöver anföra följande:

Liberalerna välkomnar revideringen av Stockholms stads program för inköp. Det är ett viktigt steg i arbetet med att säkerställa att stadens resurser används ansvarsfullt och effektivt. Vi har vid upprepade tillfällen lyft vikten av att motverka välfärdsbrottslighet inom stadens verksamheter, och

vi ser positivt på att dessa frågor nu ges fokus i programmet.

Stockholms stad gör årligen inköp för stora belopp, och det är avgörande att dessa genomförs med seriösa aktörer som följer lagar och regler. Genom att skärpa rutinerna och ställa tydligare krav minskar vi risken för att oseriösa och kriminella aktörer får tillgång till stadens skattemedel. Det förutsätter också förbättrade kontroller och uppföljning genom hela inköpsprocessen.

Liberalerna anser att staden måste ställa tydligare krav i sina upphandlingar – både initialt och löpande under hela avtalstiden. Det räcker inte med krav vid upphandlingstillfället; informationsdelningen måste fortsätta kontinuerligt. Vi ser också ett stort behov av att bygga upp kompetens inom avtalshantering – inte bara inom det tekniska sakområdet, utan också inom juridik och uppföljning. Detta för att effektivt kunna ställa och driva krav gentemot leverantörer. Här skulle Liberalernas förslag om avtalscontrollers spela en betydande roll i att motverka problemen.

Ett annat problem som måste hanteras är bristen på fungerande informationsflöden – både mellan kommuner och mellan kommunen och andra myndigheter, såsom Skatteverket. Det är en fråga där staten har ett ansvar, men Stockholm som huvudstad måste gå före och vara pådrivande i att hitta lösningar. För oss är det självklart att den lagstiftade rollen som brottsförebyggande aktör också innebär ett ansvar att bygga strukturer, rutiner och samarbeten som fungerar även i praktiken.

Vi har under senare tid blivit informerade om konkreta brister i stadens möjligheter att kontrollera entreprenörer löpande under avtalstiden, särskilt inom vissa stadsdelar där det saknas resurser att göra en systematisk uppföljning. Ett exempel är inom parkskötseln, där det framkommit att leverantörer byter ut personal efter upphandling utan att detta anmäls.

Det har i flera fall varit svårt för stadsdelsförvaltningarna att säkerställa att samtliga personer som utför arbete åt staden omfattas av

avtalsenliga villkor, såsom lön, arbetsvillkor och rätt till semester med mera.

Dessa brister undergräver stadens ambition att endast göra affärer med seriösa aktörer och innebär en påtaglig risk för att offentliga medel når oseriösa eller till och med kriminella verksamheter. Det visar tydligt på behovet av skarpare krav på uppföljning och kontroll under hela avtalets löptid, samt förbättrad samordning och stöd till stadsdelarna.

För att säkerställa att stadens inköpsarbete håller hög kvalitet och lever upp till kraven på sund konkurrens och rättssäkerhet är det avgörande att beställarkompetensen inom stadens organisation förstärks. I dag finns det variationer mellan nämnder och stadsdelar vad gäller förmågan att följa upp avtal, tolka juridiska villkor och hantera komplexa entreprenader. En stärkt beställarroll är en nyckel till att förebygga välfärdsbrott och säkerställa att skattebetalarnas pengar används ansvarsfullt.

Liberalerna har därför föreslagit att staden inför särskilda avtalscontrollers. Dessa ska ha kompetens att granska och följa upp avtal – både ur ett juridiskt perspektiv och med fokus på ekonomisk hållbarhet. Det handlar inte bara om att säkerställa att avtalsvillkor efterlevs, utan också om att skapa en funktion som identifierar risker, brister och möjligheter till förbättring i hela inköpskedjan. Genom att professionalisera uppföljningen av avtal kan vi minska risken för att oseriösa leverantörer får fäste i stadens verksamheter och stärka kvaliteten i de tjänster som stockholmarna får ta del av.

Exemplet ovan med bristande uppföljning inom parkskötsel visar tydligt varför det behövs stärkt beställarkompetens och en mer professionell avtalsuppföljning. När personal byts ut utan kontroll och avtalade villkor inte följs upp, riskerar vi att välfärdsmedel hamnar hos aktörer som inte lever upp till stadens krav. Här kan en funktion som avtalscontroller göra verklig skillnad.

Slutligen, för att effektivt stävja välfärdsbrottslighet krävs också skärpta rutiner kring jäv och korruption. Det är avgörande att stadens inköpsarbete

genomsyras av transparens och att varje beslut fattas på objektiva grunder. Genom tydligare riktlinjer, utbildning och obligatorisk kontroll i riskutsatta delar av verksamheten kan vi minska risken för otillbörliga relationer och säkerställa att stadens resurser används på ett hederligt och rättssäkert sätt.

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).

Särskilt uttalande

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

Stockholms stads reviderade program för inköp betonar vikten av att motverka välfärdsbrott genom att säkerställa att endast seriösa leverantörer anlitas, samt att samarbeta mellan stadens nämnder och bolag för att följa upp avtal, och minimera riskerna för arbetslivskriminalitet och oseriösa verksamheter. Detta är ett bra steg, men mer krävs.

Ett samordnat arbete mot brottslighet behöver utvecklas för att hantera aktörer som systematiskt utnyttjar upphandlingar. Genom att intensifiera samarbetet mellan myndigheter kan vi säkerställa att offentliga resurser inte hamnar i fel händer.

I vår motion om att ta Otto till Stockholm föreslår vi att Stockholm inspireras av Botkyrkas OTTO-team, där myndigheter samarbetar för att stoppa oseriösa aktörer. Genom att förbättra samarbetet mellan förvaltningar, socialtjänst, polis och räddningstjänst kan vi både stoppa brottslig verksamhet och ge stöd till de som drabbas av människohandel och arbetskraftsexploatering.

För att effektivt bekämpa organiserad brottslighet måste vi stoppa de ekonomiska flödena till kriminella nätverk. Genom att arbeta proaktivt i upphandlings- och inköpsprocessen kan vi minska risken att skattepengar hamnar i fel händer. Vi ser också att uppföljningen av leverantörer behöver skärpas. Offentliga medel ska användas för att bygga ett tryggare samhälle, inte för att finansiera brottslig verksamhet.

Ersättaryttrande

Destiny Zandi Lindgren (KD) lämnar ersättaryttrande enligt följande:

Stadens inköp och upphandlingar ska utformas ändamålsenligt utifrån respektive förvaltnings behov för att utföra kommunala kärnuppdrag. Varje skattekrona ska ge så stor nytta som möjligt. Samtidigt kan inköp användas som verktyg i omställningen till en mer hållbar stad i den mån upphandlade entreprenörer kan erhålla ekonomiskt försvarbara alternativ på en välfungerande, konkurrenssatt marknad.

Kristdemokraterna välkomnar att styret inkluderar beredskapsfrågor som del av det reviderade programmet för inköp. Vi är däremot fortsatt mycket kritiska till att inköp och upphandlingar systematiskt – och i allt större grad – utformas med målsättningen att vara drivande i omställningen av marknaden med detaljkrav på produkter som inte finns på en fungerande marknad. Målet måste åter bli att tillgodose stockholmarna kvalitet för sina skattekronor. Likaså anser vi att sysselsättningskrav vid upphandling istället ska utformas som frivilliga önskemål eftersom det knappast kan anses vara ett kommunalt kärnuppdrag att diktera entreprenörers rekryteringsprocesser eller anställningsavtal. Det är inte bara kostnadsdrivande utan snedvrider även konkurrensen vilket de återkommande problemen med allt för få anbud är facit på.

§ 16**Trafikförändringar i SL- och WÅAB-trafiken 2025-2026. Svar på remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2025-00890

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.

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

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 21 mars 2025.

Nämndens behandling av ärendet**Framlagda förslag till beslut**

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

Sedan den rödgröna majoriteten tog över i Region Stockholm har historiska nedskärningar och försämringar gjorts av kollektivtrafiken samtidigt som priset för densamma höjts. Det är den exakta motsatsen till vad de lovade i valrörelsen 2022. Resultatet har blivit mer opålitlig och sämre kollektivtrafik vilket hotat både tillväxten och klimatmålen i Stockholms stad. De historiska nedskärningarna behöver stoppas och Stockholm behöver mer och bättre kollektivtrafik. Förslagen på trafikförändringar som presenteras är varken ett förslag av återställande av buss- eller tunnelbanetrafiken. Förändringarna är långt ifrån tillräckliga för att vända den

nuvarande utvecklingen eller återställa förtroendet för kollektivtrafiken.

Det rödgröna styret i Stockholms stad behöver tydligt framföra stockholmarnas kritik till deras rödgröna kollegor i Region Stockholm. För menar vi allvar med att fler stockholmare ska kunna göra klimatsmarta val i vardagen och välja kollektivtrafiken behöver den återställas till de tidigare nivåerna och därifrån förbättras. Sämre tillgång till kollektivtrafik riskerar att få särskilt allvarliga konsekvenser för de grupper i samhället som redan idag har det svårast både ekonomiskt och socialt. Det handlar om barnfamiljer, äldre, ungdomar, nyanlända, studenter och låginkomsttagare, grupper som redan har begränsade resurser och som nu riskerar att få sina liv ytterligare försvårade.

Vi är djupt oroad över hur bristen på handling går i motsatt riktning mot de mål som Stockholms stad har satt upp inom klimat, miljö och social hållbarhet. En välfungerande kollektivtrafik är inte bara ett transportmedel. Det är en grundläggande del av stadens infrastruktur och en förutsättning för både grön omställning och tillväxt.

Vi kräver att det rödgröna styret i Stadshuset tar sitt ansvar och skyndsamt ställer krav på sina partikollegor i regionen. Stockholms stad borde också kräva en oberoende och genomgående utvärdering av trafikförändringarna som genomfördes efter sommaren 2024. Det är avgörande att Stockholms stad tydligt lyfter fram invånarnas behov och står upp för en kollektivtrafik som inkluderar hela staden. En nedmontering av kollektivtrafiken är inte vägen framåt. Tvärtom måste vi gemensamt arbeta för att stärka tillgängligheten, öka turtätheten och utveckla kollektivtrafiken som en självklar del av en hållbar, jämlik och växande stad.

3. Sara Svanström (L) föreslår att nämnden beslutar att delvis bifalla förslaget till beslut, samt att därutöver anföra följande:

Liberalerna uppmanar det rödgröna styret i Stockholms stad att lyfta fram de negativa följder som Region Stockholms tidigare och nu föreslagna trafikförändringar för 2025/2026 kan få för stadens invånare. För att fler ska kunna välja klimatsmarta resor måste kollektivtrafiken vara tillgänglig, pålitlig och attraktiv – oavsett bostadsort eller livssituation.

Liberalerna ser med oro på att de föreslagna förändringarna motverkar Stockholms stads mål inom klimat, miljö och social hållbarhet. En välfungerande kollektivtrafik är inte endast ett transportmedel, utan en central del av stadens infrastruktur. Den bidrar till jämlikhet, minskar bilberoendet och skapar förutsättningar för en mer hållbar stad.

Sedan Socialdemokraterna tillsammans med Centerpartiet och Miljöpartiet tillträdde i Region Stockholm har omfattande nedskärningar och försämringar genomförts inom kollektivtrafiken. Samtidigt har biljettpriserna höjts. Denna utveckling står i direkt kontrast till de löften som gavs inför valet 2022. Konsekvenserna har blivit en mer opålitlig och mindre tillgänglig kollektivtrafik, vilket i sin tur äventyrar både stadens tillväxtmål och klimatambitioner.

Kungsholmen och Norra Djurgårdsstaden är två områden där konsekvenserna av regionens neddragningar i kollektivtrafiken har blivit särskilt kännbara. Norra Djurgårdsstaden har i synnerhet byggts ut med ett tydligt fokus på hållbar mobilitet, vilket bland annat innebär få tillgängliga parkeringsplatser och ett starkt beroende av kollektivtrafik. Trots detta har flera busslinjer dragits in eller glesats ut, vilket försvårar vardagen för de boende, särskilt för äldre, barnfamiljer och personer utan bil. Norra Djurgårdsstaden, som ofta lyfts fram som en modell för hållbar stadsutveckling, undergräver bristen på kollektivtrafikalternativ både tillgängligheten och trovärdigheten i stadens klimatambitioner.

På Kungsholmen har den försämrade kollektivtrafiken lett till ökad trängsel och längre restider, vilket har skapat bekymmer särskilt för äldre som varit beroende av kollektivtrafiken. Dessa två exempel visar tydligt att kollektivtrafiken inte bara är ett transportsystem den är en förutsättning för att stockholmarnas vardag ska fungera i praktiken.

De föreslagna trafikförändringarna innebär varken en återställning av tidigare buss- eller tunnelbanetrafik och är inte tillräckliga för att vända den negativa utvecklingen eller återvinna invånarnas förtroende för kollektivtrafiken. Stockholms stad bör även kräva en oberoende och grundlig utvärdering av de trafikförändringar som genomfördes efter sommaren 2024.

Mot denna bakgrund uppmanar Liberalerna därför det rödgröna styret i Stadshuset att ta sitt ansvar och snarast inleda en dialog med sina partikollegor i Region Stockholm. Det är av största vikt att stadens ledning tydligt för fram invånarnas behov och arbetar för en kollektivtrafik som omfattar hela staden. Att skära ner på kollektivtrafiken löser inga problem. För att skapa en hållbar, jämlik och växande stad krävs i stället gemensamma satsningar på bättre tillgänglighet, tätare turer och en kollektivtrafik som fler kan och vill använda.

Slutligen, vill Liberalerna lyfta stombussarna betydelse. De utgör ryggraden i Stockholms kollektivtrafiksystem och spelar en avgörande roll för att binda samman stadens olika delar. Med hög turtäthet, tydliga linjestäckningar och god tillgänglighet är stombusslinjerna ofta förstahandsvalet för många resenärer. För boende i områden utan direkt tillgång till tunnelbana är stombussen ofta den mest pålitliga länken till resten av staden. När stombusstrafiken försämras eller nedprioriteras riskerar det att slå hårt mot hela kollektivtrafiksystemets funktionalitet. Att säkerställa ett robust och välfungerande stomlinjenät är därför en strategisk investering för både stadens tillgänglighet och invånarnas vardagsliv. Vi uppmanar därför styret att verka för att stombussarna ges högre prioritet i framtida trafikplanering och att utbyggnaden sker i takt med stadens tillväxt.

Beslutsgång

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

Särskilt uttalande

Anders Lindman (SD) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Här vill Sverigedemokraterna åter belysa medborgarens perspektiv: Med en planering utgående från att möjliggöra en så blandad trafik som möjligt skulle tillfälliga, eller längre, nedskärningar i kollektivtrafiken inte bli lika försvårande för medborgarna som den nu blir. Det som nu skett är ett tydligt exempel på när den ena handen gör en sak, försvårar för bilister, och den andra handen inte förmår att svara upp genom att stärka kollektivtrafiken utan gör det motsatta. Detta har naturligtvis inte skett av illvilja: det finns helt enkelt inte

resurser för att genomföra den rådande planen just nu. Och sådana perioder kommer även uppstå i framtiden. Just därför är det viktigt att planera för att möjliggöra en så varierad trafik som möjligt för att säkerställa någon form av redundans i mobiliteten. Det finns andra sätt att minska bilismen, och bilism i innerstaden i synnerhet, än att fysiskt avlägsna dess förutsättningar så att den omöjliggörs.

§ 17**Betänkandet - Avgift för områdessamverkan –
och andra åtgärder för trygghet i byggd miljö.
Svar på remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2025-00522

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 4 mars 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.

§ 18**Motion om flytt av busshållplatsen på Danmarksgatan av Aleks Sakala (M) och Dennis Wedin (M). Svar på remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2024-03613

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

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

Reservation

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

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 5 februari 2025.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

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

Nuvarande trafiklösning vid Danmarksgatan är ineffektiv och skapar stora problem för både kollektivtrafiken och privatbilister. Situationen har tidigare uppmärksammats lokalt där en enig stadsdelsnämnd lämnade in en skrivelse till trafikkontoret där de uttryckte sin oro över den olämpliga placeringen av busshållplatsen och dess negativa inverkan på trafikflödet.

Det är betryggande att trafikkontoret anser sig ha en god dialog med Region Stockholm och att det pågår ett arbete med att göra Kista busstorg tryggare. Som så ofta de senaste åren ställer vi oss dock frågan när – när kommer majoriteten se till att arbetet och samverkan resulterar i handling.

För lösning på problemet dröjer och har inte hanterats på ett tillfredsställande sätt, trots de tydliga problem som dagligen

påverkar både boende och besökare. För att lösa den nuvarande situationen och förbättra trafikflödet i området föreslår vi att busshållplatsen på Danmarksgatan flyttas till en mer lämplig plats där den inte orsakar samma typ av trafikstockning som idag. Danmarksgatan bör också öppnas för övrig trafik i båda riktningarna för att undvika köbildning och möjliggöra mer effektiva trafikflöden.

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), Anders Lindman (SD), Sara Svanström (L) och Svante Linusson m.fl. (C).

§ 19**Motion om att sälja Hästa gård av Therese Lindström (M) och Henrik Virro (M). Svar på remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2025-00471

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.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 7 mars 2025.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

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

Hästa gård är beläget på Järvafältet och är idag det enda kvarvarande jordbruket i Stockholm. Fram till 2018 var gården utarrenderad för att sedan återgå i stadens förvaltning. Vänerstyret har beslutat att renovera Hästa gård och hitta en ny arrendator. Det kräver omfattande renoveringar och stora ekonomiska åtaganden. Moderaterna anser att det inte är hållbart ur ett stadsekonomiskt perspektiv och att det innebär en stor kostnad för skattebetalarna. Vi anser att en försäljning av Hästa gård är det bästa alternativet för att säkerställa en hållbar utveckling av området.

prioriteringar när det gäller våra fastigheter och planerade investeringar. Genom att sälja Hästa gård till en privat aktör kan möjligheter skapas för en långsiktig och ekonomiskt sund utveckling av gården. Därmed kan vi också frigöra resurser till andra prioriterade projekt inom staden som bättre möter stockholmarnas behov och samtidigt minska stadens ekonomiska utmaningar. Med andra investerare än skattebetalarna finns det potential att driva gården framåt på ett sätt som staden inte kan garantera under nuvarande förutsättningar.

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), Anders Lindman (SD), Sara Svanström (L) och Svante Linusson m.fl. (C).

§ 20**Motion om att skapa en grönare, skönare och roligare stad av Annika Elmlund (M) och Johan Nilsson (M). Svar på remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2025-00523

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.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 6 mars 2025.

Nämndens behandling av ärendet**Framlagda förslag till beslut**

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

Stockholms närhet till natur, grönska och vatten är några av stadens viktigaste och mest värdefulla kvaliteter. En storstad som ska vinna gehör i omvärlden måste vara en rolig, trevlig och välkomnande stad. Innovativa lösningar att kunna njuta av stadens vattenlinjer behöver välkomnas och där det är möjligt bör asfalt eller stenplattor bytas ut mot grönska.

Det är glädjande att förvaltningen är positiva till motionen om att ta bättre vara på stadens outnyttjade platser. Vi ser bland annat stor potential i att fortsätta identifiera så kallade zon W platser där aktörer får möjlighet att aktivera platser utan avgift. Det här arbetet behöver bättre kopplas samman med bland andra miljöförvaltningen och socialförvaltningen

för att exempelvis kunna möjliggöra kulturevenemang med musik eller restaurangverksamhet med servering av mat och dryck. Vidare stämmer det att staden har flera viktiga strategier och planer som går i linje med vad som beskrivs i motionen – problemet är att strategierna allt för ofta inte landar ner i resultat.

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), Anders Lindman (SD), Sara Svanström (L) och Svante Linusson m.fl. (C).

§ 21**Motion om att ta krafttag för att förbättra framkomligheten för Stockholms cyklister av Jonas Naddebo och Svante Linusson (C). Svar på remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2025-00093

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

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

Reservation

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

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 6 februari 2025.

Nämndens behandling av ärendet**Framlagda förslag till beslut**

1. Ordföranden Lars Strömberg (MP), Johan Heino (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 att tillstyrka motionen, samt att därutöver anföra följande:

Centerpartiet tackar för remissvaret på vår motion och välkomnar trafikkontorets positiva inställning till förslagen, och gläds åt att mycket arbete redan sker inom de områden vi pekat ut som särskilt viktiga för en förbättrad framkomlighet för cyklister i Stockholm. Även om framkomlighetsstrategin är ambitiös, men i nuläget inte tillräckligt effektiv och efterlevs inte tillräckligt, vilket understryker behovet av motionens konkreta förslag.

Trafikkontoret styr de samordnade insatserna samt i vilken form arbetet med trimningsåtgärder ska organiseras, men vill vi poängtera att en stor källa till områdeskompetens och identifiering av problemområden finns att hitta i cykel- och intresseorganisationer, och att även stadsdelsnämnderna bör konsulteras då de kan bidra med sin lokalkännedom.

Slutligen välkomnar vi att testprojekt med AI genomförs i nuläget, och ser fram emot att ta del av de erfarenheter och lärdomar som tas med in i en mer storskalig framtida användning av tekniken.

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 Sara Svanström (L).

§ 22**Motion om att införa cykelråd i staden av Jonas Naddebo och Svante Linusson (C). Svar på remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2025-00094

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

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

Reservation

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

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 13 mars 2025.

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 Sara Svanström (L) föreslår (se beslutet).
2. Svante Linusson m.fl. (C) föreslår att nämnden beslutar att tillstyrka motionen, samt att därutöver anföra följande:

Det är glädjande att kontoret välkomnar initiativ som stärker dialog och samverkan i cykelfrågor och delar vår uppfattning att det är avgörande för att nå målen i stadens cykelplan enligt framkomlighetsstrategin.

Vi ser återkommande fadäser i planeringen av cykelinfrastrukturen – misstag som i bästa fall leder till irritation och försämrad framkomlighet, men i värsta fall kan vara direkt livsfarliga. Ett exempel är den nyligen ombyggda korsningen mellan Drottningsholmsvägen och Lilla Västerbron, där väntytorna är så underdimensionerade att de hindrar tvärgående trafik, samtidigt som antalet rödljus för vänstersvängar ökat från ett till tre. Ett annat exempel är vid korsningen Igeldammsgatan/Alströmergatan där en trafikfarlig stolpe placerats i den nya cykelbanans innerkurva – en uppenbar kollisionsrisk för cyklister.

Ytterligare ett typiskt exempel är när exploateringsnämnden vid mötet november 2024 skulle ta ställning till ny exploatering längs Herrhagsvägen i Gubbängen. Herrhagsvägen är utmärkt som huvudstråk i cykelplanen. Men tyvärr har inte cykelplanen den tyngd den borde ha vid exploateringsprojekt. Det nämndes inte i tjänsteutlåtandet, inga åtgärder var föreslagna och vänstermajoriteten var inte intresserad när beslut skulle fattas.

Vi menar att ett cykelråd är ett konkret och kraftfullt steg bort från dagens splittrade hantering, där cyklisters säkerhet och behov alltför ofta glöms bort. Att samverkan är viktig är vi överens om – därför behövs en tydlig struktur för den. Centerpartiets förslag om ett cykelråd är just en sådan struktur, med potential att göra skillnad i praktiken. Vi är de första att välkomna om styrets ”cykelsamordnare” skulle lyckas uppfylla denna funktion, men det är då avhängigt att den samordningsgrupp kontoret föreslår att samordnaren förses med både ett brett uppdrag och bred representation. Att nå bortom stadens förvaltningar och involvera utomstående intressenter är en förutsättning för att få till en fungerande referensgrupp – för en god förankring och nya idéer.

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 Sara Svanström (L).

§ 23

Program för Södertäljevägen mm, Liljeholmen. Svar på remiss från stadsbyggnadskontoret

Dnr T2025-00579

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.

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

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 3 mars 2025.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

1. Ordföranden Lars Strömgren (MP), Johan Heinonen m.fl. (S), Maria Mustonen m.fl. (V), Anders Lindman (SD) och Sara Svanström (L) föreslår (se beslutet).
2. Vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M) föreslår att nämnden beslutar att delvis instämma i förvaltningens förslag till beslut, samt att därutöver anföra följande:

Intentionen att göra om en trafikled som Södertäljeleden till stadsgata kan tyckas god, men precis som miljöförvaltningen konstaterade i sitt tjänsteutlåtande medför detta en rad utmaningar. Allt som allt riskerar projektet bli en björntjänst för både klimatet och stadsplaneringen. Det handlar om allt ifrån luftkvalitet, buller och dagvattenhantering till hur den befintliga trafiken skulle omdirigeras.

Det är bra att Stockholm växer och att fler områden utvecklas till att bli trevligare och grönare. Men Södertäljevägen utgör även en av de viktigaste in och utvägarna för gods- och boendetrafik från Södermalm och

hela Stockholms innerstad. Det försvårar möjligheterna att förändra framkomligheten för trafik för mycket.

Moderaterna menar att förslaget till planprogram för Södertäljevägen understryker behovet av att genomfartstrafiken till och från Stockholms innerstad minskar. Därför behöver Stockholms ringled byggas klart med Östlig förbindelse.

3. Svante Linusson (C) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - a. Att delvis avslå förslaget till beslut.
 - b. Att trafiknämnden reviderar sitt remissvar i enlighet med vad som anförs nedan:

Centerpartiet har uppfattningen att stadens planarbeten inte bör vara konjunkturkänsliga utan kontinuerligt måste fortsätta i oförminskad styrka. Det är anmärkningsvärt att detta pågående stadsutvecklingsprojekt pausades i mars 2024 med hänvisning till rådande ekonomiska läge, samtidigt som majoriteten med huvudet före ger sig in i mastodontåtaganden som Bromma flygplats. Centerpartiet menar att detta är ett allvarligt misstag och vill se att arbetet återupptas med oförminskad styrka. Att lägga stadsutveckling på is på grund av konjunkturläget ignorerar det faktum att ledtiderna för byggprojekt är långa och överskrider normala konjunkturcykler. Med denna logik riskerar vi att all stadsutveckling i Stockholm försenas eller helt utebli.

Södertäljevägen skär rakt igenom Liljeholmen, Årstadal och Marievik – områden som de senaste decennierna genomgått en omfattande omvandling från industri till urbana stadsdelar. Trots detta återstår en av Stockholms mest barriärskapande trafikleder – en asfaltsöken med upp till tio körfält i bredd – som splittrar stadsdelen och försvårar dess vidare utveckling.

Centerpartiet har ännu högre ambitioner för Södertäljevägen, och ser potential till att skapa en attraktiv stadsgata i ett projekt med högre exploateringsgrad, bättre projektekonomi och upp till 7700 bostäder, jämfört med programförslagets 1750

bostäder. Barriäreffekten måste motverkas kraftfullt. Vi delar Trafikkontorets åsikt om att fler möjligheter att korsa Södertäljevägen måste skapas i närtid för att skapa genare och tryggare kopplingar för gående och cyklister, i synnerhet mellan Sjövikstorget och Liljeholmen. Cyklister som färdas norrut på Södertäljevägen ska heller inte behöva färdas ned för att korsa Tvärbanespåren – något som bilisterna slipper. Detta är viktigt att åtgärda oavsett om programmet fortlöper eller inte.

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

Ersätтарыttrande

Destiny Zandi Lindgren (KD) lämnar ersätтарыttrande enligt följande:

1. Att avslå kontorets förslag till beslut,
2. Att därutöver anföra

Ambitionen att omvandla Södertäljevägen har funnits i många år men kantas av flera utmaningar, såväl ekonomiska som tekniska. Vi delar långsiktigt planerna på att platsen omvandlas och utvecklas – inte minst för att tillföra ett stort antal bostäder i ett mycket gynnsamt kollektivtrafikläge. Dock kan det inte anses hållbart att gå vidare med ett underlag som bygger på antaganden om Liljeholmsbroarnas framtida utformning, att Liljeholmsbanan ersätts samt att trafiken medger den nya utformningen.

Stadsbyggnads- och exploateringskontoret skriver gemensamt att projektet saknar ekonomisk robusthet samt att området har flera svåra utmaningar att lösa ut innan projektet kan förverkligas. Mot bakgrund av dessa bedömningar är vi mycket skeptiska till att gå vidare med projektet, vilket exploateringskontoret underströk då vidare utredningar undanbads i samband med beslut i exploateringsnämnden i mars 2024.

§ 24**Att 26 träd är fler än 10 av Dennis Wedin m.fl. (M). Svar på skrivelse**

Dnr T2024-02782

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

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

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 18 mars 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

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

Det stora antalet träd som behöver fällas vid Söder Mälarstrand förändrar tveklöst stadsmiljön i en kulturhistoriskt vacker och uppskattad miljö. Flera av träden är dessutom gamla och har spelat en stor roll för närmiljön. De 15 friska träden som behöver tas ner av produktionstekniska skäl blir i vår mening än mer svårmotiverade när det på samma plats finns träd som behöver tas ner på grund av bland annat almsjuka. Vi menar att genomförandebeslutet borde föranletts av en mer grundlig förstudie.

Allt som allt aktualiserar nedtagandet av så många, friska träd om den rödgröna majoriteten överhuvudtaget står bakom målsättningarna om en grönare stad och ökad krontäckningsgrad.

§ 25**Folkligt uppror i Gamla stan av Dennis Wedin m.fl. (M). Svar på skrivelse**

Dnr T2024-03403

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

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

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 5 februari 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

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

Givet den omfattande kritiken gentemot stadsmiljözonen är det glädjande att staden adresserar en del av problemen. Moderaterna ser dock fram emot att ta del av kommande sammanställningar över synpunkterna från de boende i Gamla stan och det lokala näringslivet.

Tydligt när de kommer till stadsmiljözonen i Gamla stan och nu även inför införandet på Södermalm är att fokus snarare tycks ligga på vad som ska bort i stället för vad som ska till. Kortare handläggningstider, bättre förutsättningar för ett levande stadsliv och förutsägbarhet för barer och restauranger lyser med sin frånvaro samtidigt som parkeringsplatser tagits bort och leveranser försvårats. Här behöver trafikkontorets dialog med inte minst företagare ändras totalt. Det kan inte fungera som nu att krögare ringer upp trafikkontoret utan att få tydliga besked om vilka ytor de kommer kunna ta i anspråk nu i sommar och huruvida det kommer vara värt att investera i en uteservering de kommer tillåtas ha även nästa år.

§ 26

Parkeringsplan och reviderade parkeringstaxeområden. Antagande

Investeringar för införande av nya parkeringsavgifter. Genomförandebeslut

Dnr T2025-00719

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Lars Strömgren (MP), Johan Heinonen m.fl. (S) och Maria Mustonen m.fl. (V):

1. Trafiknämnden godkänner för egen del förslaget till parkeringsplan, enligt tjänsteutlåtandets bilaga 1, och föreslår kommunfullmäktige att godkänna trafiknämndens beslut.
2. Trafiknämnden godkänner för egen del delvis förslaget på ny taxeområdeskarta, ny boendeparkeringskarta och införande av taxa 9, enligt tjänsteutlåtandets bilaga 2, samt föreslår kommunfullmäktige att godkänna trafiknämndens beslut.
3. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att godkänna att trafiknämnden ges mandat att aktivera parkeringsavgifter som kommunfullmäktige beslutat om.
4. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av investeringar för införandet av nya parkeringsavgifter till en investeringsutgift om 6 miljoner kronor.
5. Trafiknämnden beslutar att inte införa parkeringsavgifter i områdena Östberga och Solberga.
6. Trafiknämnden beslutar att därutöver anföra följande:

Vi välkomnar trafikkontorets förslag till ny parkeringsplan och nya parkeringstaxeområden. Parkeringsavgifter är ett av stadens kraftfullaste verktyg för att ordna trafiken och trafikkontorets förslag bidrar till uppfyllande av stadens mål om att minska biltrafiken med 30 % till 2030.

Östberga och Solberga är områden med mindre god tillgång till kollektivtrafik, genom avsaknad av spårbunden trafik, samt relativt låg tillgång till kvartermarksparkering och lokalt serviceutbud. Vid en sammantagen bedömning av alla relevanta omständigheter vill vi därför avvakta med

införande av parkeringsavgifter i dessa områden. Övriga områden i trafikkontorets förslag anser vi är motiverade att införa parkeringsavgifter i, utifrån de bedömningsgrunder kontoret tagit fram. Vi önskar att kontoret återkommer till nämnden med en redovisning av överväganden som har gjorts i samband med införande av avgifter.

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) och samtliga ledamöter för Centerpartiet reserverar sig mot beslutet med hänvisning till kontorets förslag.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 19 mars 2025.

Kontoret föreslår att nämnden beslutar följande:

- 1) Trafiknämnden godkänner för egen del förslaget till parkeringsplan, enligt tjänsteutlåtandets bilaga 1, och föreslår kommunfullmäktige att godkänna trafiknämndens beslut.
- 2) Trafiknämnden godkänner för egen del förslaget på ny taxeområdeskarta, ny boendeparkeringskarta och införande av taxa 9, enligt tjänsteutlåtandets bilaga 2, samt föreslår kommunfullmäktige att godkänna trafiknämndens beslut.
- 3) Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att godkänna att trafiknämnden ges mandat att aktivera parkeringsavgifter som kommunfullmäktige beslutat om.
- 4) Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av investeringar för införandet av nya parkeringsavgifter till en investeringsutgift om 6 miljoner kronor.

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 avslå kontorets förslag till beslut, samt att därutöver anföra följande:

I en tid när allt för många väljer bort att bo i Stockholm, särskilt när behovet av att bo större och få ihop familjelivet blir större, behöver politiken fokusera på att göra det enklare. Det handlar om att bygga fler stora lägenheter och småhus där familjer vill bo, det handlar om en välfungerande kollektivtrafik som underlättar vardagen och grönt resande. Men det handlar också om att stockholmarna som behöver bilen ska kunna ha bilen och att det ska finnas plats att parkera den på.

Sedan det rödgröna styret tog över Stockholm har det år för år blivit allt dyrare att vara stockholmare. Skatten höjs, taxorna ökar och parkeringsavgifterna har i vissa områden ökat med nästan 50 procent. Det blir allt dyrare att vara stockholmare – samtidigt som det stockholmarna får tillbaka från staden blir allt mindre och sämre.

Den som låter sig vara synisk kan konstatera att detta var väntat – det är klart att vänsterstyret ska göra det krångligare att ha bil i både inner- och ytterstaden. Som trafikkontoret själva konstaterar har de under de senaste åren fått flera budgetuppdrag kopplat till parkering – höjda avgifter för boende- och besöksparkering samt att ta bort boendeparkeringen i nybyggda områden är några av dessa. Samtidigt har exploateringskontoret fått i uppdrag att införa ett än lägre p-tal i nybyggnation.

En av de största skillnaderna är att gemensamt för nästan alla de områden som nu föreslås är att kollektivtrafiken de senaste åren blivit kraftigt försämrade. Oavsett om det gäller färre tunnelbaneavgångar eller omdragna/ indragna bussar har det blivit allt svårare att ta sig fram i Stockholms ytterstad. Den försämrade kollektivtrafiken sätter Stockholms framkomlighet i nytt ljus – frågan som blir allt mer relevant för varje år med den rödgröna majoriteten är hur stockholmarna egentligen är tänkta att ta sig fram.

Trafikkontoret skriver om parkeringen som styrmedel, men ytterst är det ju någonting annat. Det är en nödvändighet för att stockholmarna som behöver bilen ska kunna bo i vår stad. Det kan handla om personer med funktionsnedsättningar som vill kunna flytta till en ny lägenhet och behöver nära mellan lägenheten och bilen, om barnfamiljen som vill få så mycket tid för varandra som möjligt och använder bilen som redskap för att storhandla, skjutsa till träningen och hämta upp tonåringarna sena kvällar när tunnelbanan inte upplevs som tillräckligt säker. Det handlar om pensionärer som mår

bra och vill klara sig själva men vill slippa pendla långa trånga sträckor i kollektivtrafiken för att ta hand om barnbarnen eller kunna åka till landstället. Det vi beskriver är inte särfall som kan lösas med särskilda undantag. Det är hundratusentals stockholmare som betalar skatt, gör rätt för sig och som ska kunna räkna med att staden gör sin del i att de ska kunna trivas och må bra i Stockholm.

Att i steg för steg försvåra för vanligt folk och ta bort varje möjlighet att parkera innebär en obekväm selektering av vilka stockholmare som ska vara välkomna i vår stad. Långt ifrån alla kan, vill eller har råd att enbart förlita sig på gång, cykel och kollektivtrafik, få varor och tjänster hemkörda till dörren och ta taxi ut ur Stockholm för att hyra en bilpoolsbil för helgsemestern. Att bygga en stad enbart för dessa innebär en segregering som vi har svårt att förstå varför Miljöpartiet, Socialdemokraterna och Vänsterpartiet bekvämt ställer sig bakom.

Exakt vilka gator som framöver kommer avgiftsbeläggas är oklart varpå det är svårt att förstå hur trafikkontoret räknat fram 20–30 miljon mer i årliga intäkter om förslaget genomförs. Det är också oklart om befintliga parkeringsplatser kommer bli kvar eller om en del av arbetet också kommer stå i att omvandla parkeringsplatser till det som bedöms som ”högre prioriterade funktioner”. Det i sin tur väcker frågan huruvida söktrafiken kommer öka när platserna blir färre och priserna på det också högre. Vi är också oroad för att olika regler och priser för olika gator kommer innebära att det blir allt svårare för stockholmare att göra rätt och att fler riskerar bötfällas. Vi frågar oss också vilka utvidgningar av parkeringstaxeområden från Plan för gatuparkering år 2016 som ännu inte genomförts (som framgår av trafikkontorets tjänsteutlåtande).

Moderaterna ställer sig kritiska till parkeringsplanen bland annat med hänsyn till den försämrade kollektivtrafiken till ytterstan och de reviderade parkeringstaxeområdena med respekt för de omfattande kostnadsökningarna staden redan åsamkat stockholmarna under denna mandatperiod. Det är orimligt att försämma framkomligheten för stockholmarna i behov av bil samtidigt som de rödgröna partikollegorna visar totalt ointresse för att återställa det man förstört i kollektivtrafiken. I Moderaternas Stockholm ska ingen behöva flytta för att det inte går att hämta barnen efter sena fotbollsträningar eller för att det på ålderns höst är för långt

att gå från tunnelbanehallplatsen hem. Då behöver trafikpolitiken bli mer verklighetsbetonad.

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

- a. Att trafiknämnden avslår förslaget till parkeringsplan, enligt bilaga 1, och föreslår kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut.
- b. Att trafiknämnden avslår förslaget på ny taxeområdeskarta, ny boendeparkeringskarta och införande av taxa 9, enligt bilaga 2, samt föreslår kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut.
- c. Att därutöver anföra följande:

Höjda p-avgifter och utökade taxeområden följer den ideologiskt drivna bilfientliga agenda som präglat stadens trafikpolitik under lång tid, och som även innefattar omfattande brister i underhållet av gator och vägar, låg reinvesteringsgrad i stadens gatuinfrastruktur, borttagande av p-platser, borttagande av körfält och andra åtgärder som försvårar för biltrafiken och de medborgare som är beroende av bilen i sin vardag.

Sverigedemokraterna är därför starkt emot ytterligare avgiftshöjningar och andra åtgärder som försvårar och fördyrar för stadens bilägare. Sverigedemokraterna vill tvärtom verka för sänkta avgifter och fler avgiftsfria områden.

Den nuvarande trafikpolitiken motverkar målsättningen om en sammanhållen och levande stad genom att försämra framkomligheten och skapa sämre villkor för näringsliv och ekonomisk utveckling. Samtidigt som effekterna avseende klimatomställningen är extremt marginella och endast är en del av rådande symbolpolitik.

Beslutsgång

Ordföranden Lars Strömgren (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Lars Strömgren (MP), Johan Heinonen m.fl. (S) och Maria Mustonen m.fl. (V).

Särskilt uttalande

Sara Svanström (L) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Stockholm är en växande stad där marken är begränsad. Varje kvadratmeter måste därför användas med eftertanke och med hänsyn till helheten. Parkeringsplatser tar i anspråk en betydande del av det offentliga rummet, och det är rimligt att ställa frågan hur dessa ytor bäst kan komma stadens invånare till nytta. I dag är det ofta så att parkeringsavgifterna inte täcker de faktiska kostnaderna för markanvändningen, och mellanskillnaden finansieras indirekt av skattemedel. I en stad med begränsade resurser bör vi gradvis gå mot en marknadsprissättning av parkeringsavgifterna, där priset speglar värdet av den mark som används, och där den som nyttjar resurserna också står för kostnaden.

Den föreslagna parkeringsplanen innehåller förslag på reviderade parkeringstaxeområden samt införande av avgifter i områden där beläggningen är hög, vilket kan ses som ett steg i denna riktning. I en liberal stad måste resurser, inklusive mark, användas där de gör mest nytta. Genom att införa parkeringsavgifter vilket nu föreslås där efterfrågan är hög, skapas ett system där priset speglar markens värde och styr mot ett mer ansvarsfullt nyttjande. Subventionerad parkering leder till trängsel i staden, samtidigt som ytor som skulle kunna användas för exempelvis cykelinfrastruktur, kollektivtrafik, grönytor eller bostäder blockeras av parkerade bilar. En sådan politik snedvrider marknaden och hämmar utvecklingen av en mer tillgänglig och levande stad.

Liberaler tror på individens frihet, men också på att frihet förutsätter ansvar. Den som väljer att äga och använda bil i en tät stadsmiljö måste också ta ansvar för de kostnader och det utrymme som detta innebär. Det är inte det allmännas roll att dölja dessa kostnader genom generella subventioner. Parkeringsavgifter är inte ett straff, utan en konsekvent tillämpning av principen att det offentliga rummet är en gemensam resurs, där nyttan måste vägas mot kostnaden.

Genom de föreslagna förändringarna, vilket inkluderar reviderade taxeområden, kan staden med ekonomiska styrmedel förbättra framkomligheten samt skapa attraktiva offentliga rum genom att värdefulla ytor i staden frigörs. Liberalerna värnar om marknadsekonomin principer och menar att marknaden, när den får verka under rättvisa och transparenta villkor, är ett kraftfullt verktyg för att gynna individen. Genom att låta priset på parkering i högre grad

spegla markens verkliga värde, skapar vi incitament för ett mer effektivt och rättvist utnyttjande av stadens resurser. Det är en politik som främjar ansvarstagande, hållbar utveckling och ekonomisk rationalitet.

Ersättaryttrande

Destiny Zandi Lindgren (KD) lämnar ersättaryttrande enligt följande:

1. Att delvis godkänna beslutet,
2. Att därutöver anföra följande:

Kristdemokraterna instämmer till viss del i att nya taxeområden är berättigade, då primärt i nyexploaterade och tätbebyggda områden där parkering med fördel bör anordnas på tomtmark och under jord för att inte tränga ut bilarna i gaturummet. Vi är däremot skarpt kritiska till trafikkontorets mycket omfattande och plötsliga utökning; det kan inte anses ändamålsenligt att hela 14 stadsdelar nu ska beläggas med avgift i ett svep istället för att i takt med exploateringen successivt införa avgifter när så är berättigat. Att beläggningen i vissa stadsdelar blivit mycket hög beror sannolikt på ett allt för begränsat parkeringsutbud i kombination med ökad bebyggelse. Det råder inte avgifter bot på.

Enligt kontoret implementeras avgifter enbart på gator där beläggningen på parkeringsplatserna är hög eller för att ordna upp en trafiksituation. Vi befärar att styrets politik tvingar trafikkontoret till en självförvärrande, kontraproduktiv parkeringspolitik: allt mer begränsad boendeparkering, systematiskt sjunkande p-tal vid nybyggnation samt parkeringstak för att beviljas bygglov – i kombination med dessa utökade och allt dyrare taxeområden – kommer skapa svårare och dyrare parkeringssituationer snarare än att styra upp och frigöra parkeringsplatser.

Vid protokollet