

## Utlåtande Rotel VIII (Dnr KS 2024/1415)

# Genomförandebeslut för projekt Växtbäddsrenovering och breddade cykelbanor på Sankt Eriksgatan mellan Vanadisplan och Norra Stationsgatan

Hemställan från trafiknämnden

### Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Trafiknämnden medges rätt att genomföra projekt Växtbäddsrenovering och breddade cykelbanor på Sankt Eriksgatan mellan Vanadisplan och Norra Stationsgatan till en utgift om 60 mnkr.
2. Utgifterna för 2025 ska rymmas inom nämndens investeringsbudget.
3. Utgifterna för kommande år behandlas i budget för 2026.

### Föredragande borgarrådet Lars Strömgren

#### Sammanfattning av ärendet

Trafiknämnden föreslår att gång- och cykelbanorna på den 400 meter långa sträckan Vanadisplan - Norra Stationsgatan på Sankt Eriksgatan breddas i samband med att samtliga träd på sträckan kommer att få nya eller renoverade växtbäddar med möjlighet att fördröja dagvatten. Placeringen av vissa träd förskjuts något i sidled för att ge plats åt både växtbäddar och en bredare gång- och cykelbana. Sammanlagt kommer 55 nya eller renoverade växtbäddar anläggas och cirka 50 träd planteras. Projektet är planerat att genomföras från våren 2026 till hösten 2027.

#### Beredning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

*Stadsledningskontoret* anser att projekt ligger i linje med stadens målsättning om att andelen av stockholmarnas resor som sker med cykel ska öka, bidrar till ökad krontäckningsgrad för träd, stärkt biologisk mångfald och klimatanpassning genom att samla upp och fördröja dagvatten.

#### Föredragande borgarrådets synpunkter

Gatuträden längs med Sankt Eriksgatan mellan Vanadisplan och Norra Stationsgatan har under de senaste somrarna fått bruna löv väldigt tidigt och en del har tappat löven

helt och dött. Orsakerna till detta är att träden har påverkats negativt av upprepade schakter, kompakterad mark och av de senaste årens torka. Växtbäddsrenovering och nyplantering av träd har skett på Sankt Eriksgatan söder om Vanadisplan men inte längre norrut på gatan. Därför vill vi nu fortsätta med växtbäddsrenovering även längs den föreslagna sträckan för att förbättra förutsättningarna för träden.

För att växtbäddsrenoveringen ska kunna genomföras måste intilliggande cykelbanor grävas upp, samtidigt som detta görs passar vi på att bredda cykelbanorna för att öka framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister längs det primära cykelstråket.

## Bilagor

1. Systemhandling, dnr KS 2024/1415-1.2
2. Nuvärdeskalkyl, dnr KS 2024/1415-1.3

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** av borgarrådet Jan Jönsson (L) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att delvis bifalla förvaltningens förslag till beslut
2. Att kommunstyrelsen ger förvaltningen i uppdrag att ta fram en förbättrad plan för att säkerställa gångtrafikanter säkerhet och framkomlighet under projektets genomförande
3. Att utöver det anföras.

Liberalerna har noterat att vid flera projekt som trafikkontoret genomfört har säkerheten och framkomligheten för gångtrafikanter varit allvarligt eftersatt. Detta medför inte bara ökade risker för gångtrafikanter generellt, utan är särskilt problematiskt för människor med funktionsnedsättningar.

Det är avgörande att kontoret säkerställer att alla invånare kan ta sig fram tryggt och enkelt även under pågående arbeten. Liberalerna anser att detta inte bara är en fråga om tillgänglighet, utan också om Stockholms ambition att vara en stad för alla.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar enligt föredragande borgarråds förslag.

Stockholm den 19 februari 2025

Anders Österberg  
Kommunstyrelsens ordförande

**Reservation** av Gabriel Kroon (SD) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar att i första hand återremittera ärendet till trafikkontoret med uppdrag att ta fram ett nytt genomförandebeslut. Trafiknämnden får i uppdrag att genomföra växtbäddsrenovering på Sankt Eriksgatan mellan Vanadisplan och Norra Stationsgatan och samtidigt planera för att ta bort cykelbanorna på sträckan och istället skapa 1-2 nya körfält för motorfordon.
2. Att i andra hand avslå förslag till genomförandebeslut.
3. Att därutöver anföra följande:

Sverigedemokraterna är positiva till den föreslagna växtbäddsrenoveringen men anser att kostnaden för breddade cykelbanor på Sankt Eriksgatan mellan Vanadisplan och Norra Stationsgatan är för hög i förhållande till nyttan. Därtill är Sankt Eriksgatan mellan Vanadisplan och Norra Stationsgatan en del av en viktig länk för biltrafik mellan Norrtull och Kungsholmen och bör därmed vara en gata prioriterad för motortrafik. Sverigedemokraterna föreslår därför att cykelbanorna på sträckan tas bort och att cykeltrafiken istället leds över till en lämpligare gata i närheten.

I syfte att säkerställa ett trafikflöde utan omfattande köbildningar föreslår vi även att antalet körfält för motorfordon på Sankt Eriksgatan mellan Vanadisplan och Norra Stationsgatan utökas. Om förslag till återremiss faller föreslår vi att trafiknämnden avslår kontorets förslag till genomförandebeslut.

**Reservation** av Jan Jönsson (L) som är likalydande med Liberalernas reservation i borgarrådsberedningen.

**Ersättaryttrande** av Nike Örbrink (KD) som är likalydande med Liberalernas reservation i borgarrådsberedningen.

## Ärendet

Trafiknämnden föreslår att gång- och cykelbanorna på den 400 meter långa sträckan Vanadisplan-Norra Stationsgatan på Sankt Eriksgatan breddas i samband med att samtliga träd på sträckan kommer att få nya eller renoverade växtbäddar med möjlighet att fördröja dagvatten. Placeringen av vissa träd förskjuts något i sidled för att ge plats åt både växtbäddar och en bredare gång- och cykelbana. Sammanlagt kommer 55 nya eller renoverade växtbäddar anläggas och cirka 50 träd planteras. Projektet kommer att uppfylla målet om att varje nedtaget träd ska ersättas med två nya.

Projektet planeras att utföras i olika etapper. Först planeras den västra sidan av Sankt Eriksgatan byggas om, vilket beräknas ta cirka tio månader. Därefter planeras den östra sidan om Sankt Eriksgatan byggas om, vilket beräknas ta ytterligare cirka tio månader. Respektive sida om gatan delas upp i flera längsgående etapper, där en etapp i taget utförs. Entreprenaden planeras starta våren 2026. Projektet bedöms kunna avslutas hösten 2027. Den totala beräknade utgiften för projektet är 60 mnkr.

## Trafiknämnden

**Trafiknämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 12 december 2024 följande.

1. Trafiknämnden godkänner för sin del förslag till genomförande av projekt Växtbäddsrenovering och breddade cykelbanor på Sankt Eriksgatan mellan Vanadisplan och Norra Stationsgatan och föreslår att kommunfullmäktige godkänner förslaget och ger trafiknämnden rätt att genomföra projektet till en investeringsutgift om 60 mnkr.
2. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för föreliggande genomförandebeslut.

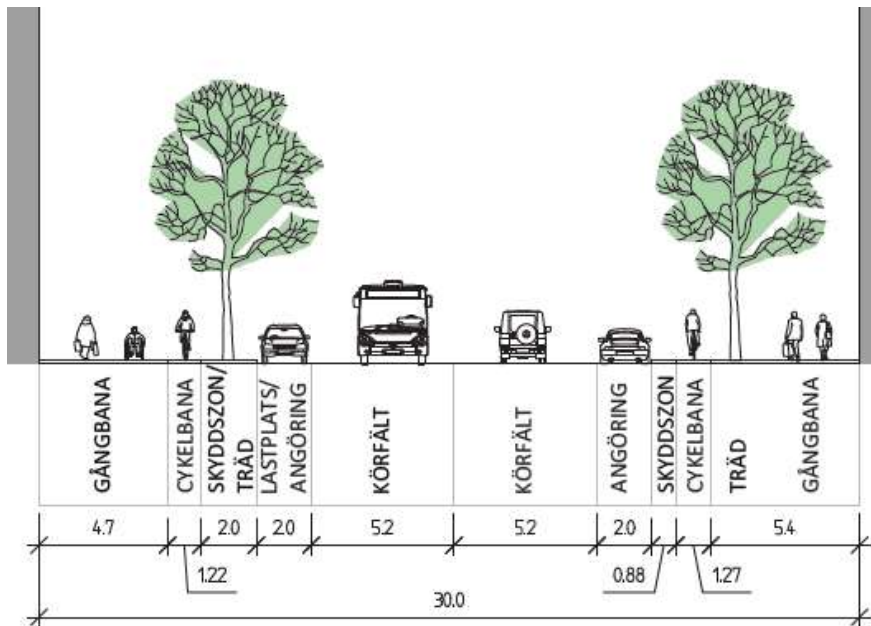
*Reservation* av Anders Lindman (SD), se Reservationer m.m.

*Reservation* av Sara Svanström (L), se Reservationer m.m.

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 15 oktober 2025 har i huvudsak följande lydelse.

### Befintlig situation

Studerad sträcka längs Sankt Eriksgatan mellan Vanadisplan och Norra Stationsgatan är cirka 400 meter. Gatan består av ett körfält i vardera riktningen med gångbana och trädrad på respektive sida. Enkelriktade cykelbanor på båda sidorna. Parkering och angöring sker generellt på båda sidor om gatan. Det finns två busshållplatser på sträckan. Nedanstående typsektion illustrerar befintlig situation.



Figur 2. Typsektion över befintlig situation på Sankt Eriksgatan.

Cykelbanornas bredd uppgår till cirka 1,25 meter. Cykelbanan är placerad intill körbanan längs hela sträckan bortsett från på västra sidan mellan Hälsingegatan och Dalagatan där cykelbanan är placerad mellan gångbanan och trädplanteringen. Ca 1000 cyklister passerar sträckan per dygn.



Figur 3. Cykelbanan mellan Hälsingegatan och Dalagatan. Bild till vänster: västra sidan. Bild till höger: östra sidan.

Gångbanorna har en bredd på cirka fyra till sex meter. Delar av gångbanorna upptas dock av trädplanteringar, cykelparkeringar och uteserveringar. Gångflödet per dygn uppgår till ca 5600 fotgängare.

Samtliga övergångsställen över Sankt Eriksgatan är försedda med hastighetsdämpande åtgärder. Detta saknas dock vid passager över anslutande gator.

Sankt Eriksgatan är en dubbelriktad huvudgata som ingår i det primära vägnätet för motorfordon. Gatan trafikeras av cirka 11 000 fordon/dygn. Boendeparkering finns på båda sidor om gatan. Det finns även tre lastplatser längs sträckan.

Det finns två busshållplatser inom projektområdet. Busshållplatserna trafikeras endast av nattbuss och den ena saknar tillgänglighetsanpassning.

I dagsläget finns totalt 34 träd längs sträckan. Majoriteten av träden har visat nedsatt eller mycket dålig vitalitet vid senaste trädinventeringar. Träden saknar växtbäddar och marken är kompakterad vilket begränsar rotutvecklingen och leder till brist på vatten och luft som behövs för trädens tillväxt. Kontoret har under åren tagit bort några av de döda träden. Längs aktuell sträcka finns därför ett flertal tomma trädgropar.



Figur 4. Till vänster: Lind vars vitalitet är mycket dålig. Sankt Eriksgatan mellan Hälsingegatan och Dalagatan. Till höger: markerad yta där träd tagits bort. Sankt Eriksgatan norr om Dalagatan.

#### Ärendets beredning

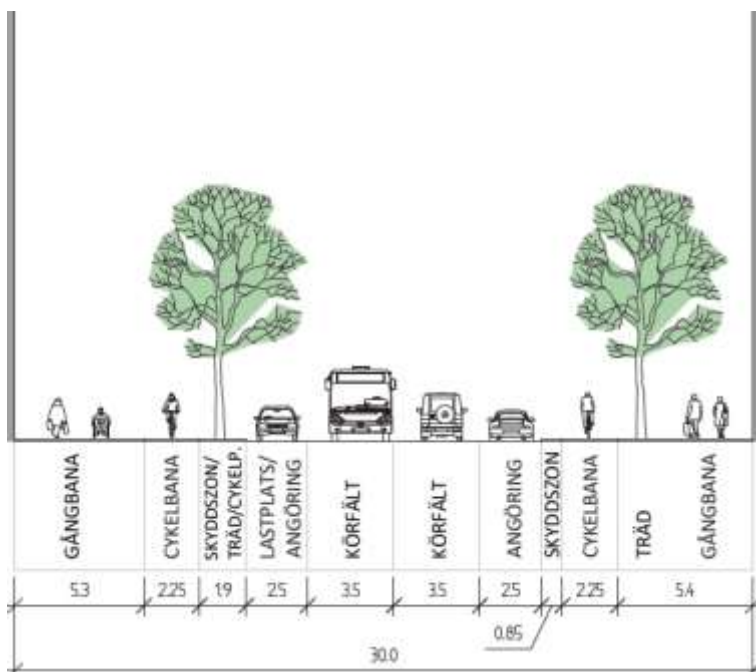
Ärendet har beretts av trafikkontoret tillsammans med exploateringskontoret, stadsdelsförvaltningen för Norra innerstaden och Region Stockholm. Samråd har skett med stadsledningskontoret 2024-11-05.

#### Åtgärdsförslag

#### Projektets innehåll

Nedanstående typsektion och illustrationsplan i bilaga 1 visar föreslagen utformning.

Cykelbanorna breddas från 1,25 till 2,25 meter på hela sträckan. Cykelbanorna ligger kvar i befintligt läge och breddas ut mot körbanan. På västra sidan om Sankt Eriksgatan mellan Dalagatan och Hälsingegatan breddas gångbanan från 4,7 till 5,3 meter. I övrigt bibehålls gångbanebredd.



Figur 5. Typsektion över ny lösning på Sankt Eriksgatan.

För att möjliggöra de breddade cykelbanorna tas yta från körbanan. Körbanan smalnas av från cirka tio till sju meter men antalet körfält kvarstår. Befintliga parkeringsplatser och möjlighet till angöring påverkas inte av lösningen. Den nya utformningen föranleder att ett flertal belysningsstolpar behöver flyttas.

Samtliga passager över anslutande gator kommer att utformas som genomgående gång- och cykelbanor vilket bedöms öka framkomligheten och trafiksäkerheten för både gående och cyklister.



Figur 6. Genomgående gång- och cykelbana med bredare cykelbana i korsningen med Hälsingegatan.

I februari 2024 beslutade trafiknämnden om nya riktlinjer för trädvård, dnr T2022-00463. Huvudprincipen för nedtagning av träd är att bevara träd så länge som möjligt men om ett träd har så pass kraftigt nedsatt vitalitet så att drift- och underhållsåtgärder inte kan rädda det eller när det utgör en oacceptabel och akut risk för omgivningen, ett så kallat riskträd, kan det behövas tas ned och ersättas. På västra sidan om gatan mellan Hälsingegatan och Dalagatan finns elva mindre lindar med mycket dålig vitalitet. Dessa träd planterades cirka 2005 och har stannat i tillväxten. Flera av träden är näst intill döda, troligtvis beror det på att rötterna inte har utvecklats i det begränsade utrymmet under mark. Träden bedöms inte kunna räddas genom växtbäddsrenovering utan kommer att behöva ersättas. Placeringen av träden förskjuts något i sidled för att ge plats åt både växtbäddar och en bredare gång- och cykelbana. De nya växtbäddarna kommer att ge bra förutsättningar för träden att snabbt etablera sig.

Några av de övriga gatuträden inom projektområdet bedöms preliminärt inte vara möjliga att rädda genom växtbäddsrenovering och kommer därför att behöva ersättas med nya träd. Det rör sig om cirka tio träd. Det exakta antalet är i dagsläget oklart och fastställs under detaljprojektering då en ny vitalitetsbedömning av träden kommer att utföras.

#### Tillskott av gatuträd

Samtliga träd kommer att få nya eller renoverade växtbäddar med möjlighet att fördröja dagvatten. Sammanlagt kommer 55 nya eller renoverade växtbäddar anläggas i projektet och cirka 50 träd planteras, varav sex stycken i helt nya lägen. Projektet kommer att uppfylla trädmålet om att varje nedtaget träd ska ersättas med två nya.

#### Avvägningar och konsekvenser

De breddade cykelbanorna, de genomgående gång- och cykelbanorna samt den breddade gångbanan kommer att leda till en ökad framkomlighet och trafiksäkerhet för gående och cyklister längs sträckan.

Framkomligheten för motorfordonstrafiken bedöms inte påverkas i och med att samma antal körfält som idag bibehålls.

I inriktningsbeslutet föreslog kontoret två nya träd utanför Rödabergsskolan vid busshållplats Norra Stationsgatan. Information har framkommit om ytligt berg på platsen vilket komplicerar anläggandet. Träden har därför utgått.

Program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning är Stockholms stads styrdokument för att nå stadens mål om ett Stockholm som är tillgängligt för alla och där personer med funktionsnedsättning är fullt delaktiga på jämlika villkor som alla andra utan diskriminering. Projektet beaktar tillgänglighetsperspektivet genom att säkerställa att personer med funktionsnedsättning kan förflytta sig, vistas på och använda miljön på den studerade sträckan längs Sankt Eriksgatan.



Projektet bedöms få positiva effekter ur ett trygghets- och jämställdhetsperspektiv genom att gatan kommer att upplevas mer omhändertagen och få potential att bli mer befolkad med de breddade cykelbanorna och gångbanan. Även den förstärkta separeringen mot motorfordonstrafiken bedöms kunna inverka positivt på upplevelsen av trygghet.

#### Tidplan och genomförande

##### Tidplan

Projektets övergripande tidplan redovisas i tabellen nedan.

<b>Aktivitet</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>
Genomförandebeslut (TN och KF)	X			
Projektering		X		
Upphandling		X		
Entreprenad			X	X

Detaljprojektering och upphandling av entreprenaden är planerad att utföras under år 2025. Entreprenaden planeras starta våren 2026 och pågå i olika etapper till och med hösten 2027.

#### Produktionsplanering och trafik under byggtiden

Projektet planeras utföras i olika etapper. Först planeras den västra sidan av Sankt Eriksgatan byggas om vilket beräknas ta cirka tio månader. Därefter planeras den östra sidan om Sankt Eriksgatan byggas om vilket beräknas ta ytterligare cirka tio månader. Respektive sida om gatan delas upp i flera långsgående etapper där en etapp utförs i taget.

Framkomligheten för trafiken längs med sträckan kommer att påverkas under byggtiden. Genom att en sida om gatan byggs om åt gången kan ett körfält hållas öppet för motorfordonstrafiken i vardera riktningen förbi arbetsområdet. Alla entréer kommer vara tillgängliga under byggtiden och fotgängare kommer att kunna passera arbetsområdet på båda sidor om gatan. Även cyklister kommer kunna trafikera sträckan i båda riktningar. När den södra sidan byggs om kommer cyklister att behöva cykla i körbanan.

#### Intressenthantering och kommunikation

Projektets kommunikation ska skapa kännedom om och acceptans för projektet. För att uppnå detta kommer projektets mål och påverkan beskrivas i god tid för samtliga målgrupper. Kommunikation planeras med riktade insatser till boende, verksamheter och fastighetsägare längs den aktuella sträckan inför entreprenadstart och löpande under genomförandet. För att nå ut bredare kommer framförallt stadens webbplats och sociala medier användas. En kommunikationsplan med kommunikationsaktiviteter har tagits fram för projektet.

#### Ekonomi och finansiering

## Investering

Trafiknämnden fattade inriktningsbeslut för projektet i april 2024. I beslutet redovisades en investeringsutgift för planering om 5,5 mnkr fram till genomförandebeslut. Projektets totala investeringsutgift uppskattades till 60 mnkr.

Hittills har 3 mnkr förbrukats i projektet för utredning och planering. Den prognostiserade utgiften för utredning och planering för projektet ligger totalt på 5 mnkr. Den totala beräknade utgiften för projektet kvarstår sedan inriktningsbeslutet på 60 mnkr, vilket baseras på framtagna systemhandlingar. I utgiften ingår riskpåslag och tillägg för kommande indexförändringar.

Uppslagetets ekonomi presenteras i nedanstående tabell.

Sammanfattning, mnkr	Bokförda utgifter (mnkr)					Totalt (mnkr)
	2023	Utgifter 2024	Utgifter 2025	Utgifter 2026	Utgifter 2027	
Utredning och projektering	1	2	3	0	0	6
Byggansvarigkostnader inkl byggledning och risk	0	1	1	4	2	8
Entreprenad	0	0	0	25	15	40
Index	0	0	0	3	3	6
<b>Summa utgifter</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>32</b>	<b>20</b>	<b>60</b>

Utgifter för cykelåtgärder beräknas uppgå till 45 mnkr och redovisas inom framkomlighetssatsningen för cykel fram till 2027.

Utgifter för trädåtgärder beräknas uppgå till 15 mnkr och redovisas inom befintligt reinvesteringsprogram för träd.

Trafikkontoret känner i dagsläget inte till att projektet har utgifter som inte är möjliga att aktivera.

En nuvärdesberäkning har tagits fram enligt stadens anvisningar. Beräkningen visar ett negativt nettonuvärde om ca 54,5 mnkr. Nuvärdesberäkningen redovisas i bilaga 2.

Kontoret har sökt statlig medfinansiering om 50 % för gatuåtgärderna och avser att söka stadens interna klimatinvesteringsmedel för trädåtgärderna. Dessa eventuella inkomster är inte redovisade i tabellen ovan.

## Driftkostnader

Nämndens driftkostnader beräknas öka med ca 150 000 kr per år efter projektets genomförande. Detta beror främst på de tillkommande träden men även på grund av de breddade cykelbanorna som är mer kostnadsdrivande att drifva jämfört med den köryta för motorfordonstrafiken som utgår.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med

sammanlagt cirka 4,7 mnkr från och med år 2028.

Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med en preliminär genomsnittlig avskrivningstid om 20 år och intern ränta om 2,8 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

#### Risk/Osäkerhet

Anläggningsarbetena kommer att orsaka störningar för alla som verkar eller rör sig längs denna del av Sankt Eriksgatan. Trafiksäkerheten för cyklister kommer under delar av entreprenaden att försämrats då de blir hänvisade till blandtrafik i ena riktningen. Produktionsplaneringen kommer att studeras vidare under detaljprojekteringen.

Projektet kommer att behöva ta ner ett antal träd vilket kan skapa missnöje bland allmänheten. Projektet har tagit fram en kommunikationsplan för att arbeta proaktivt med information kring varför träden tas ner och på vilket sätt de kommer att ersättas.

På del av sträckan kommer träd att planteras i nya lägen. Ledningssituationen på platsen är komplicerad och det finns en osäkerhet kring förläggingsdjupet på befintliga ledningar på del av sträckan vilket utgör en risk att projektet inte kan skapa så stora växtbäddsvolymer som är önskvärt. Risken bedöms som låg, men provgropar kommer att grävas under detaljprojekteringsskedet för att säkerställa växtbäddarnas kommande utbredning.

#### Remissammanställning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

#### Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 24 januari 2025 har i huvudsak följande lydelse.

I kommunfullmäktiges budget för 2025 framgår att Stockholm ska vara Europas främsta cykelstad och att trafiknämnden konsekvent ska prioritera framkomligheten för gående, cyklister och resenärer i kollektivtrafiken. Under mandatperioden (2023-2027) ges trafiknämnden en ökning av investeringsplanen för att kunna genomföra åtgärder för förbättrad framkomlighet, varav 900 mnkr avsatts för cykelinfrastruktur.

Satsningen på framkomlighetsåtgärder för cykel syftar till att genomföra infrastrukturåtgärder på cykelvägnätet med utgångspunkt i stadens cykelplan, som beslutades av kommunfullmäktige den 30 maj 2022 (Cykelplan för Stockholms stad, dnr KS 2022/535). Enligt planen bör tyngdpunkten i utbyggnaden av den fysiska cykelinfrastrukturen fortsatt ligga på det primära cykelvägnätet, som i stor utsträckning sammanfaller med det regionala cykelnätet.

I Miljöprogram 2030 (beslutad av kommunfullmäktige den 23 september 2024, dnr KS 2023/682) framhålls vikten av att minska växthusgasutsläppen från transportsektorn för att kunna nå målsättningen om utsläppsfri trafik i innerstaden senast 2030.

I kommunfullmäktiges budget för 2025 beskrivs att de ekosystemtjänster som stadens parker, gatuträd och naturreservat bidrar med spelar en avgörande roll för såväl stockholmarnas hälsa och deras möjlighet till rekreation som för stadens resiliens inför ett förändrat klimat. I Miljöprogram 2030 anges att de pågående och kommande klimatförändringarna innebär att stadsmiljön behöver anpassas till nya förutsättningar för att bli mer motståndskraftigt, exempelvis mot häftiga skyfall. Stadsutvecklingen ska även bidra till att stärka och skydda den biologiska mångfalden, öka förutsättningarna för ekosystemtjänster och förbättra vattenkvaliteten. Multifunktionella lösningar ska eftersträvas.

Stadsledningskontoret konstaterar att projekt ligger i linje med stadens målsättning om att andelen av stockholmarnas resor som sker med cykel ska öka. Med de föreslagna åtgärderna bedömer stadsledningskontoret att projektet bidrar till att staden uppfyller verksamhetsområdesmålet att Stockholm ska vara en stad där framkomligheten ökar och utsläppen minskar. Vidare konstaterar kontoret att eftersom växtbäddar bidrar till att samla upp och fördröja dagvatten är dessa även en lämplig klimatanpassningsåtgärd, som dessutom bidrar till att stärka den biologiska mångfalden genom att förbättra trädens livskraft. Därmed ökar sannolikheten att staden når målet om att öka krontäckningsgraden. Projektet bedöms bidra till att staden uppfyller verksamhetsområdesmålet att Stockholm ska vara en stad där den biologiska mångfalden ökar.

Stadsledningskontoret noterar att för den del av projektet som avser cykelåtgärder är den budgeterade utgiften mycket hög. Utgiften per meter överstiger 100 000 kronor, vilket är mer än dubbelt så mycket som de flesta motsvarande projekt. Trafiknämndens tjänsteutlåtande är otillfredsställande vagt i beskrivningen av vad den höga utgiften beror på.

Stadsledningskontoret erfar att den höga utgiften delvis förklaras av projektspecifika orsaker, som att gatans karaktär av huvudgata medför behov av etappindelning i genomförandeskedet samt att kantsten på båda sidor av vägen ska flyttas. I flertalet projekt justeras enbart ena sidan av gatan. Vidare förklaras de höga utgifterna av generella kostnadsökningar samt att nämnden tillämpar relativt höga påslag för risker och oförutsedda händelser.

Stadsledningskontoret förutsätter att trafiknämnden har ett stort fokus på att genomföra projektet inom tilldelad budget. Kontoret ser mycket positivt på att trafiknämnden har ansökt om bidrag från Trafikverket.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige medger trafiknämnden rätt att genomföra projekt Växtbäddsrenovering och breddade cykelbanor på Sankt Eriksgatan mellan Vanadisplan och Norra Stationsgatan till en

utgift om 60 mnkr. Utgifterna för 2025 ska rymmas inom nämndens investeringsbudget. Utgifterna för kommande år behandlas i budget för 2026.

## Reservationer m.m.

### Trafiknämnden

#### Reservation av Anders Lindman (SD)

Att nämnden beslutar enligt följande:

- a. Att i första hand återremittera ärendet till kontoret med uppdrag att ta fram ett nytt genomförandebeslut. Kontoret får i uppdrag att genomföra växtbäddsrenovering på Sankt Eriksgatan mellan Vanadisplan och Norra Stationsgatan och samtidigt planera för att ta bort cykelbanorna på sträckan och istället skapa 1-2 nya körfält för motorfordon.
- b. Att i andra hand avslå kontorets förslag till genomförandebeslut.
- c. Att därutöver anföra följande:

Sverigedemokraterna är positiva till den föreslagna växtbäddsrenoveringen men anser att kostnaden för breddade cykelbanor på Sankt Eriksgatan mellan Vanadisplan och Norra Stationsgatan är för hög i förhållande till nyttan. Därtill är Sankt Eriksgatan mellan Vanadisplan och Norra Stationsgatan en del av en viktig länk för biltrafik mellan Norrtull och Kungsholmen och bör därmed vara en gata prioriterad för motortrafik. Sverigedemokraterna föreslår därför att cykelbanorna på sträckan tas bort och att cykeltrafiken istället leds över till en lämpligare gata i närheten. I syfte att säkerställa ett trafikflöde utan omfattande köbildningar föreslår vi även att antalet körfält för motorfordon på Sankt Eriksgatan mellan Vanadisplan och Norra Stationsgatan utökas. Om förslag till återremiss faller föreslår vi att trafiknämnden avslår kontorets förslag till genomförandebeslut.

#### Reservation av Sara Svanström (L)

- a. Att delvis bifalla kontorets förslag till beslut.
- b. Att ge kontoret i uppdrag att ta fram en förbättrad plan för att säkerställa gångtrafikanter säkerhet och framkomlighet under projektets genomförande.
- c. Att därutöver anföra följande:

Liberalerna har noterat att vid flera projekt som trafikkontoret genomfört har säkerheten och framkomligheten för gångtrafikanter varit allvarligt eftersatt. Detta medför inte bara ökade risker för gångtrafikanter generellt, utan är särskilt problematiskt för människor med funktionsnedsättningar.

Det är avgörande att kontoret säkerställer att alla invånare kan ta sig fram tryggt och enkelt även under pågående arbeten. Liberalerna anser att detta inte bara är en fråga om tillgänglighet, utan också om Stockholms ambition att vara en stad för alla.