



## Protokollsutdrag

Sammanträdestid	2022-02-09 kl 13:00-13:50
Plats	Stadskontoret Sessionssalen
Utses att justera	Helena Nanne
Protokollet omfattar	§54

<b>Underskrifter</b>	Sekreterare	.....	
		Belma Rosarv	
	Ordförande	.....	.....
		Katrin Stjernfeldt Jammeh	
	Justerande	.....	.....
		Helena Nanne	

**Beslutande ledamöter**

Katrin Stjernfeldt Jammeh (S) (Ordförande)  
Roko Kursar (L) (1:e vice ordförande)  
Helena Nanne (M) (2:e vice ordförande)  
Rose-Marie Carlsson (S)  
Mubarik Mohamed Abdirahman (S)  
Stefana Hoti (MP)  
Emma-Lina Johansson (V)  
Håkan Fäldt (M)  
Anton Sauer (C)  
Magnus Olsson (SD)  
Anders Olin (SD)  
Anders Rubin (S) ersätter Andréas Schönström (S)  
Nils Anders Nilsson (S)  
Sanna Axelsson (S)  
Sara Wettergren (L)  
John Eklöf (M) ersätter John Roslund (M)  
Tony Rahm (M)

**Ej tjänstgörande ersättare**

Anders Skans (V)  
Josefin Anselmsson Borg (M)  
Martin Molin (C)  
Nima Gholam Ali Pour (SD)  
Rickard Åhman Persson (SD)

**Övriga närvarande**

Carina Nilsson (S) (Ordförande) (Kommunfullmäktige)  
Sedat Arif (S) (Kommunalråd)  
Ewa Bertz (L) (Kommunalråd)  
Simon Chrisander (L) (Kommunalråd)  
Andreas Norbrant (-) (Stadsdirektör)  
Tomas Barring (-) (Chefsjurist)  
Magdalena Bondeson (-) (Sektionschef)  
Belma Rosarv (-) (Sekreterare)  
Micael Nord (-) (Avdelningschef)  
Anna Westerling (-) (Ekonomidirektör)  
Ann Andersson (-) (Budgetchef)  
Johanna Juhlin (-) (HR-direktör)  
Louise Strand (-) (Servicedirektör)  
Christian Persson (-) (IT-chef)

**§ 54**                    **Ansökan från tekniska nämnden om objektsgodkännande för ombyggnation av Mariedalsvägen inom linje 10, Storstadspaketet**  
**STK-2021-1758**

### **Sammanfattning**

Tekniska nämnden har inkommit med ansökan om objektsgodkännande för ombyggnation av Mariedalsvägen inom linje 10, Storstadspaketet, till en beräknad bruttoutgift om 91 mnkr.

### **Beslut**

Kommunstyrelsen beslutar

1. Kommunfullmäktige beviljar tekniska nämnden objektsgodkännande för ombyggnation av Mariedalsvägen inom linje 10, Storstadspaketet, till en beräknad bruttoutgift om 91 mnkr.
2. Kommunfullmäktige godkänner årliga driftkonsekvenser om 5,1 mnkr under förutsättning att de ryms inom den av kommunfullmäktige beslutade ramen för driftkonsekvenser för gällande år för tekniska nämnden.

### **Beslutsgång**

Ordföranden Katrin Stjernfeldt Jammeh (S) yrkar bifall till arbetsutskottets förslag.

Helena Nanne (M) yrkar avslag till arbetsutskottets förslag med instämmande av Magnus Olsson (SD).

Ordföranden ställer förslagen mot varandra och finner att kommunstyrelsen bifaller arbetsutskottets förslag.

### **Reservationer och särskilda yttranden**

Helena Nanne (M), Håkan Fäldt (M) och John Roslund (M) reserverar sig mot beslutet och lämnar in en skriftlig reservation, bilaga 23.

Magnus Olsson (SD) och Anders Olin (SD) reserverar sig mot beslutet och lämnar in en skriftlig reservation, bilaga 24.

Stefana Hoti (MP) lämnar in ett särskilt yttrande, bilaga 25.

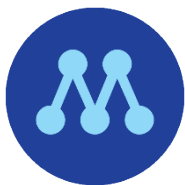
### **Beslutet skickas till**

Tekniska nämnden

### **Beslutsunderlag**

- Förslag till beslut KSAU 220131 §60 med Muntlig reservation (M)
- G-Tjänsteskrivelse KSAU 220131 Ansökan från tekniska nämnden om objektsgodkännande för ombyggnation av Mariedalsvägen, Storstadspaketet
- Tekniska nämnden beslut 211214 § 444 med Reservation (M) och (SD) och Särskilt yttrande (MP)
- Tjänsteskrivelse från Fastighets- och gatukontoret

- Objektsgodkännande Projekt 10.2 Mariedalsvägen inom MEX linje 10



## Reservation

### Kommunstyrelsen 2022-02-09

### Ärende 25. Ansökan från tekniska nämnden om objektsgodkännande för ombyggnation av Mariedalsvägen inom linje 10, Storstadspaketet

Till skillnad från (S) och (L) kan vi konstatera att Malmö stad inom ramen för Ramavtal 8 – storstad Malmö inte kommer att utveckla staden genom åtgärder för förbättrad infrastruktur som var tanken med storstadsavtalet.

Tvärt om, det nu framlagda förslaget för sträckan för MalmöExpress-linje 10, mellan Malmö C och Svågertorp, försämrar ytterligare möjligheterna för våra invånare i Västra Hamnen att ta sig ut och in från sitt bostadsområde.

I stället för att respektera den status Mariadealsvägen har fått, som en viktig förbindelse mellan Västra Hamnen och Malmös södra delar vill nu (S) och (L) att folklivet på Mariedalsvägen ska öka. Man skriver att genom att plantera nya träd och tillföra andra gröna inslag blir gaturummet mer attraktivt för vistelse och besök. Därmed ökar möjligheterna för utveckling av platsbildning, uteserveringar och mötesplatser utmed Mariedalsvägen.

Vi moderater ser gärna att folklivet ökar kring våra gator, men kanske inte just på ett av de få infrastrukturnav som finns mellan norra och södra Malmö och där Mariedalsvägen är en viktig beståndsdel. Vi vill t ex hellre behålla den naturliga platsbildningen som i dag finns på norra sidan av Regementsgatan, där det redan etablerats flera uteserveringar, men som (S) och (L) vid ett tidigare sammanträde med TN beslutat att förhindra eller i vart fall försvåra genom att anlägga en ny och helt obehövlig cykelbana på den yta som i dag används för tex uteserveringar. På Mariedalsvägen planeras att trafikera med normala ledbussar på 18 meter, men trots detta anpassas utformningen för att kunna trafikera med 24-meters MEX-bussar. Vi moderater frågar oss varför? Större ombyggnader av gaturummet, färre angöringsplatser vid butiker och restauranger bara för att hållplatserna ska göras längre – helt i onödan!

Vi moderater är måna av våra skattebetalares pengar. Vi har svårt att förstå hur (S) och (L) kan ta så lättvindigt på onödiga kostnader, bara för att de till 50% finansieras av staten. Har (S) och (L) någonsin ställts sig frågan – ”Var får staten sina pengar ifrån”? Kan kanske även statliga investeringsmedel komma från skattebetalarna?

Vi moderater vet att alla skattepengar, både kommunala, regionala och statliga, kommer från skattebetalarna och därmed vill vi vara lika noga med att skattepengar inte används som sand i några politikernas sandlåda oberoende av på vilken väg de inkasserats från medborgarna och överlämnats till politikerna.

Det nu aktuella ärendet, som bara är en liten del av MEX-stråken och som styret kallar för förbättrad infrastruktur, trots att det för många Malmöbor blir tvärt om, beräknas kosta 91 000 000 kr. Oberoende om betalning sker med skattepengar som kommunen eller staten har inkasserat är beloppet av en storlek som borde väcka respekt och kanske till och med lända till eftertanke.

Vi moderater beklagar att (S) och (L) vägrar att medverka till att vi får svar på några av alla de frågor vi ställt under hela storstadsprojektets handläggningstid.

För det i dag aktuella ärendet t ex:

- Utreda hur det övergripande målet om en tillgänglig stad för alla kan uppnås om övrig trafik behöver reduceras eller flyttas till andra gator för att MEX-bussarna ska komma fram.
- Uppdra till förvaltningen att, i fall inrättande av kollektivkörfält föreslås, underlaget även ska kompletteras med en trafiksimulering för övrig trafik, detta för att belysa att föreslagen turtäthet för aktuell linje inte ger långa sträckor och tider med en tom outnyttjad bussfil, medan köerna växer för övrig trafik, vilket till exempel blev följden efter ombyggnaden av Amiralsgatan.
- Utreda konsekvenserna för befintlig handel när det föreslås åtgärder som medför borttagning av befintliga sidoparkeringar på berörda gator.
- Förtydliga i planeringsunderlaget att gångbanor ingår i planerade åtgärder, på det att dessa inte ska nedprioriteras genom att t ex cykelbanor anläggs på sätt som påverkar tryggheten för gångtrafikanterna.
- Ta fram en konsekvensanalys över hur näringslivet påverkas av ombyggnation av gaturummet, i de fall nyttotrafik och privatbilism prioriteras bort inom ramen för de åtgärder som förvaltningen föreslår.

Vi tvingas således konstatera att dagens underlag inte är tillfyllest för att kunna fatta adekvata beslut om dessa stora investeringar, som kommer att påverka Malmö negativt för många årtionden framåt.

I avsaknad av relevanta svar på våra frågor yrkar vi avslag på objektgodkännandet

Håkan Fäldt (M)

Helena Nanne (M)

John Roslund (M)

*Med instämmande av*

John Eklöf (M)

Tony Rahm (M)

Josefin Anselmsson Borg (M)

# Reservation

**Kommunstyrelsen Februari**

**Ärendenummer: STK-2021-1758**

**Ansökan från tekniska nämnden om objektsgodkännande för ombyggnation av Mariedalsvägen inom linje 10, Storstadspaketet**

Sverigedemokraterna följer upp våra tidigare avslag och ställningstaganden gällande så kallade MEX-linjer i Malmö. Det aktuella ärendet, som bara är en liten del av MEX-stråken och som styret kallar för förbättrad infrastruktur, trots att det för många Malmöbor blir tvärt om, beräknas kosta 91 000 000 kr. Oberoende om betalning sker med skattepengar som kommunen eller staten har inkasserat är beloppet av en storlek som borde väcka respekt och kanske till och med lända till eftertanke.

Vi menar att det här beslutet och tidigare kommer gå till historien som ett stort misslyckande och framför allt eftersom det går att göra det både smartare och bättre.

Magnus Olsson (SD)

Anders Olin (SD)

---

Nima Gholam Ali Pour (SD)

---

Rickard Åhman-Persson (SD)

2022-02-09

## **Särskilt yttrande**

### **Kommunstyrelsen, 2022-02-09**

*Ansökan från tekniskanämnden om objektsgodkännande för ombyggnation av Mariedalsvägen inom linje 10, Storstadspaketet*

**Diarienummer:** STK-2021-1758

Det är glädjande att Mariedalsvägen nu ska omvandlas från en infartsled till en stadsgata där det finns plats för både stadslivet och även andra trafikanter än bilister.

Miljöpartiet vill lyfta vikten av att den planerade cykelbanan får så god standard att den gör det smidigt och säkert att både cykla och gå längs med gatan. Cykelbanan ska huvudsakligen ha en bredd på 3 meter vilket borde vara tillräckligt för att även lådcyklar ska kunna komma fram utan att trottoaren behöver användas som buffert. Ibland blir det dock smalare och då är det viktigt att stolpar, kanter och andra hinder inte gör det svårt att cykla.

Det finns gott om exempel på bra cykelinfrastruktur i både Köpenhamn och i Nederländerna. Det som utmärker denna är att gående och cyklister separeras och att det är enkelt för fotgängare och cyklister att inse hur de ska agera i korsningspunkter. Detta åstadkoms vanligen genom att man har cykelbana på bägge sidorna av gatan.

När man som vid denna ombyggnad endast har cykelbana på ena sidan så blir det väldigt viktigt att kopplingarna till korsningar och sidogatorna blir väl utformade annars uppstår det komplicerade trafiksituationer som ökar olycksrisken och gör det osmidigt för både cyklister och fotgängare, dvs de trafikanter som vi ska prioritera allra högst.

För Miljöpartiet de gröna  
Stefana Hoti, ledamot kommunstyrelsen

Med instämmande av  
Janne Grönholm, ersättare kommunstyrelsen