

Tid Torsdagen den 25 april 2019 kl. 16.00 – 16.55
Plats Stora kollegiesalen, Stadshuset
Justering Onsdagen den 8 maj 2019 §§ 1-9, 11-15, 17-20, 23,
25-27, 29, 30, 32, 34

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 25 april 2019, §§ 10, 16, 21, 22, 24, 28, 31,
33

Daniel Heldén

Rikard Warlenius

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Daniel Heldén (MP), ordföranden

Rikard Warlenius (V), vice ordföranden

Jan Tigerström (M)

Eva Ekmehag (M)

Peter Backlund (L)

Johan Fälldin (C)

Mikael Valier (KD)

Jan Valeskog (S)

Åsa Odin Ekman (S)

Mads Lundgaard (SD)

Tjänstgörande ersättare:

Tomas Tetzell (M)

för Ulla Hamilton (M)

Bengt Ohlsson (S)

för Inger Edvardsson (S)

Joel Höglund (V)

för Maria Mustonen (V)

Ersättare:

Bo Arkelsten (M)

Bo Wilhelm Lindner (M)

Maria Johansson (L)

Camilla Kylenfelt (MP)

Svante Linusson (C)

Natalia Espinosa (V)

§§1-2, 17-34

Malin Ericson (Fi)

Tjänstemän:

T.f. förvaltningschefen Fredrik Alfredsson, Ulrika Falk, Åse Geschwind, Inga-Lill Hultin, Anne Kemmler, Mattias Lundberg, Anton Westberg §§ 1-2 och personalföreträdarna Luis Lopez §§1-2 och Magnus Sundin §§ 1-16 samt borgarrådssekreteraren Thomas Karlsson.

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

Trafiknämnden utser vice ordföranden Rikard Warlenius (V) att tillsammans med ordföranden Daniel Helldén (MP) justera dagens protokoll.

Justering sker onsdagen den 8 maj 2019.

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

Anmälan görs av inkommen skrivelse till trafiknämnden enligt följande:

- 1 Utvärdering av parkeringsnormen från vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V), Jan Valeskog m.fl. (S) och Malin Ericson (Fi). Dnr T2019-01490

Beslut

Trafiknämnden överlämnar skrivelsen till trafikkontoret för beredning.

§ 3**Anmälan av inkomna skrivelser till trafiknämnden**

Inkomna skrivelser m.m. till trafiknämnden enligt förteckning från den 10 april 2019 respektive den 25 april 2019 anmäls.

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

Dnr T2019-00066

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden lägger anmälan till handlingarna.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 8 april 2019.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

§ 5

Anmälan av protokoll från rådet för funktionshinderfrågor

Dnr T2019-00086

Protokoll 1/2019 och 2/2019 från sammanträde med rådet för funktionshinderfrågor vid trafiknämnden och Stockholms Stads Parkerings AB från den 28 januari 2019 respektive 25 februari 2019 anmäls.

§ 6

Anmälan av ekonomisk uppföljning 03/2019

Dnr T2019-00289

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden lägger anmälan till handlingarna.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 8 april 2019.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

§ 7

Cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder på Essingeringen och Badstrandsvägen på Stora Essingen.

Genomförandebeslut

Dnr T2019-00320

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner genomförandebeslut för trafiksäkerhetsåtgärder på Essingeringen och Badstrandsvägen till en utgift om ca 15 mnkr.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 22 januari 2019.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

§ 8**Utgår****§ 9****Tvårbana norr (Kistagrenen). Genomförandeavtal för delsträckan Sundbybergskopplet. Genomförandebeslut**

Dnr T2017-03284

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorens gemensamma förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner för egen del avtal avseende genomförande av del av Tvårbanan Norr Kistagrenen inom Stockholms stad, Sundbybergskopplet, med AB Storstockholms Lokaltrafik och Stockholms Läns Landsting.

Handlingar i ärendet

Exploateringskontorets och trafikkontorets och gemensamma tjänsteutlåtande från den 26 mars 2019.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

§ 10**Reinvesteringsåtgärder på cykelbanor under 2019.****Genomförandebeslut**

Dnr T2019-00268

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner förslaget att utföra beläggningsarbeten på cykelbanor under 2019 till en utgift om 10 mnkr.
- 2 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 14 februari 2019.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

§ 11**Parkleken Vårgården i Vårberg, del av Grönare****Stockholm. Genomförandebeslut**

Dnr T2017-00093

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av parken Vårgården i enlighet med kontorets tjänsteutlåtande och till en beräknad investeringsutgift om 6,5 mnkr.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 12 mars 2019.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

Särskilt uttalande

Vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Jan Valeskog m.fl. (S) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Vi välkomnar förslaget till genomförandesbeslut för parkleken Vårgården i Vårberg. Denna satsning ingår i Grönare Stockholm som vi drev igenom i den rödgrönrosa majoriteten.

Grönare Stockholm är en del av en politik för ett Stockholm för alla, där vi inte bara satsar på innerstan utan även utvecklar grönområden och parker i ytterstaden. När vi på detta sätt ökar tillgången till rekreationsområden ökar vi även tryggheten, utvecklar det offentliga rummet och bidrar till en stad som håller ihop. Satsningarna inom Grönare Stockholm stärker även klimatanpassning, ekologiska värden och gröna kopplingar och samband.

För oss utgör investeringarna inom Grönare Stockholm även en del av en politisk helhet där vi stärker tillgången till grönområden och parker samtidigt som vi höjer ambitionen för bostadsbyggandet. Därmed visar vi att det både går att möta behovet av fler bostäder och att utveckla attraktiviteten och livskvaliteten i vår stad.

Vi hoppas att den nya majoriteten bygger vidare på detta och bedriver en politik för en jämlik stadsmiljö. Vi ser med oro på det innerstadsfokus som präglar Stockholms stads budget för 2019 och den nya majoritetens satsningar.

Ersättaryttrande

Malin Ericson (Fi) lämnar ett ersättaryttrande enligt följande:

Feministiskt initiativ anser att Parkleken Vårgården är ett mycket bra och väl genomarbetat projekt, och av särskild betydelse då platsen ligger i förorten och alltså bryter det fokus på innerstaden som funnits i Grönare Stockholm.

Den jämställdhetsanalys som redovisas i ärendet väcker dock frågor, och särskilt om vad som ligger till grund för den positiva slutsatsen att ”tillgängligheten till platserna för samtliga grupper i samhället” ökar. Vi noterar att inget specifikt nämns om kvinnor/män, flickor/pojkar, vars lika rättigheter, skyldigheter och möjligheter termen jämställdhet traditionellt används för att beskriva.

Jämställdhetsanalyser i tjänsteutlåtanden infördes under den rödgrönrosa mandatperioden, med avsikten att lyfta hur åtgärder kan beröra kvinnor och män, flickor och pojkar på olika sätt, och för att redovisa hur kontoret har arbetat med den frågan i ett enskilt ärende. Att tydliggöra hur resurserna fördelas är en nödvändig del för att Stockholm ska vara en jämställd och jämlik stad.

Enligt skrivning i ärendet har dialogarbete genomförts, specifikt riktat mot kvinnor och barn. Det innebär att det bör finnas underlag för att förklara varför dialogarbetet utfördes på detta sätt, för att redovisa vilka behov de grupperna upplever sig ha och vilka slutledningar som dragits av detta i projektet. Den redovisningen saknas helt här, och återfinns inte heller som en bilaga.

Forskning visar att till och med sju års ålder använder barn offentliga anläggningar som lekplatser lika mycket, men efter det händer något. Från åttaårsåldern står 80 procent av pojkar för användning av offentliga platser, och flickor känner sig även betydligt mer osäkra där. I en jämställdhetsanalys för ett parkleksprojekt bör det därför finnas en redovisning för hur det är tänkt kring detta när det gäller flickor och pojkars lek.

Vi saknar även en barnkonsekvensanalys i ärendet.

§ 12

Tillgänglighetsåtgärder 2018. Slutredovisning

Dnr T2017-03395

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner slutredovisningen av genomförda tillgänglighetsarbeten under 2018.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 3 april 2019.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

§ 13

Breddad gångbana på Fridhemsplan vid kv. Väktaren. Slutredovisning

Dnr T2016-03135

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner slutredovisningen avseende breddad gångbana på Fridhemsplan vid kv. Väktaren.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 8 mars 2019.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

§ 14

Gröna lösningar för en bättre ljudmiljö. Svar på uppdrag från kommunfullmäktige

Dnr T2019-00945

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner handboken *Gröna lösningar för en bättre ljudmiljö* som svar på uppdraget från kommunfullmäktige.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 2 april 2019.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

Särskilt uttalande

Vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Vänsterpartiet välkomnar stadens nya handbok om gröna lösningar för en bättre ljudmiljö. Handboken är en bra kunskapssammanfattning och visar att man kan uppnå flera nyttor om man använder sig av gröna lösningar för bullerdämpning. Bullerfrågan är mycket angelägen när staden förtätas och bostäder byggs i bullerutsatta lägen som tidigare var otänkbara för bostadsbyggande. Vetenskapliga studier visar att buller är ett stort hälsoproblem, inte bara en trivselsfråga.

Handboken presenterar en verktygslåda med gröna lösningar som har potential att göra staden till en trevligare plats att bo och vistas i. Lösningarna bidrar även till andra värden såsom biologisk mångfald. Därför behöver handbokens lärdomar komma till användning och göras till praxis i stadsbyggnad och trafikplanering. Vi i Vänsterpartiet efterlyser en implementeringsplan för handboken. Den bör innebära att all berörd personal i trafikkontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret och exploateringskontoret får utbildning om lösningarna med syftet att handbokens rekommendationer kommer med i den ordinarie verksamheten.

§ 15**Plan för gatuparkering 2016-2018. Slutredovisning**

Dnr T2018-01631

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets redovisning av investeringar för plan för gatuparkering 2016-2018.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 11 april 2019.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

§ 16**Underlag för budget 2020 med inriktning 2021 och 2022 för trafiknämnden**

Dnr T2019-00688

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner förvaltningens förslag till underlag för budget 2020 med inriktning för 2021 och 2022 och överlämnar ärendet till kommunstyrelsen.
- 2 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 28 mars 2019.

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

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Jan Tigerström m.fl. (M), Peter Backlund (L), Johan Fälldin (C) och Mikael Valier (KD) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - 1 Att avslå kontorets förslag till beslut med hänvisning till Vänsterpartiets budgetreservation i kommunfullmäktige samt att därutöver anföra följande:

De senaste klimatrapporterna visar att det skyndsamt krävs stora och genomgripande insatser för att kunna avvärja de allra värsta konsekvenserna av klimatförändringen. Klimatkrisen hotar vår lokala miljö och ekonomi och bör därför tas på största allvar i kommunalpolitiska ärenden. Därför krävs djärva åtgärder som säkerställer att Stockholms stad är världsledande i den gröna omställningen.

Underlaget visar en brist på förståelse för storleken av de utmaningar vi står inför och den brist på tillräckligt kraftfulla åtgärder som är kännetecknande för den blågröna majoriteten. Vänsterpartiet anser att detta inte är tillräckligt om Stockholm på allvar ska bemöta de hot vi står inför och för att trygga målen om en jämlik, jämställd och klimatsmart stad. Fokus i den blågröna majoritetens trafikpolitik har lagts på förment trygghetsskapande i stället för den för Stockholms framtid helt avgörande frågan om hur transportsektorn ska ställas om till fossilfrihet i enlighet med stadens antagna

planer – en fråga som knappt alls berörs i underlaget.

Underlaget visar därtill att den blågröna majoriteten inte heller nu tar tillräckligt kraftiga grepp mot bakgrund av alla avslöjanden om hur privata entreprenörer inte levererar enligt avtal, och därmed både förslösar skattebetalarnas pengar och inte ger dem de tjänster de har rätt att förvänta sig.

I Vänsterpartiets budgetreservation föreslår vi kraftfulla åtgärder för att ställa om trafiken så att Stockholm kan bli en långsiktigt hållbar stad. Vi vill utreda förutsättningarna för en snabb elektrifiering av den tunga vägtrafiken i Stockholm, med målet att alla godstransporter och all busstrafik i innerstaden ska vara elektrifierade senast 2030. Vi vill i samverkan med godstransportbranschen och andra aktörer genomföra åtgärder som bidrar till att skapa ett effektivare, säkrare och mer miljöanpassat transportsystem, till exempel off-peak-leveranser och samlastningsprojekt. Staden ska erbjuda off peak-leveranser för eldrivna lastfordon i hela kommunen såväl som införa möjligheten att låta eldrivna lastfordon utnyttja busskörfält på infartsleder i kommunen. Vi vill utreda hur fler gator kan göras till permanenta gånggator i innerstan och runt stadsdelscentra i ytterstaden för att minska biltrafiken och göra staden mer levande och vänlig. En lämplig stadsdel att börja med är Södermalm, där ”storkvarter” skulle kunna skapas genom att ungefär varannan gata i både nordsydlig och öst-västlig riktning stängs av för biltrafik med samma regelverk som gäller i Gamla stan.

Vi vill även förbättra gång och cykeltrafiken genom att genomföra en informationskampanj riktad till stadens fotgängare, cyklister och motorfordonsförare som syftar till att öka kunskapen om och efterlevnaden av viktiga trafikregler, som att fordon eller gående inte får uppehålla sig på cykelbanor och att cyklister har väjningsplikt för fotgängare vid övergångsställen.

För att utbyggnaden av cykelvägnätet ska bli effektiv vill vi betona vikten av samverkan med övriga kommuner i regionen. En stor del av stadens jobbpendling sker över kommungränser, även för sträckor som är väl lämpade för cykling. Vi menar att staden bör ta en mer aktiv roll i regionens cykelplanering genom arbete tillsammans med det regionala cykelkansliet.

Vi vill även utreda möjligheterna att endast tillåta eldrivna mopeder klass II på cykelvägar i innerstan, sänka p-avgifterna för eldrivna fordon och säkerställa att minst 2000 nya

lånecyklar tillhandahålls i ytterstaden samt att det finns lånestationer vid alla kollektivtrafikknutpunkter.

Vi vill också engagera flera invånare i den här förändringen genom att tillämpa medborgarbudget i minst ett projekt i varje stadsdel i samarbete med lokala aktörer. Det skulle exempelvis kunna innebära att ta fram en plan för Hästa gårds framtida utveckling och förvaltning för att säkerställa att gården drivs långsiktigt och att det finns stort utrymme för deltagande för lokalbefolkningen, föreningslivet samt skola och barn- och ungdomsverksamhet. Inriktningen bör vara att gården bedrivs som en hub för urban omställning till ett mer hållbart samhälle exempelvis genom lokal stadsnära livsmedelsproduktion.

Offentlig upphandling ska vara ett medel för att driva utvecklingen i en socialt, ekologiskt och ekonomiskt hållbar riktning. Men efter vinterns snökaos har det blivit än mer uppenbart att större delar av den allmännyttiga kommunala service som bekostas av skattekollektivet också bör utföras av kommunala förvaltningar och bolag.

Vi vill sist tillägga att vår skepsis mot miljözonerna står fast då de enligt stadens egen rapport inte kommer att bidra till en nämnvärt bättre luftkvalité samtidigt som de riskerar att öka utsläppen av koldioxid och försvåra för socioekonomiskt svagare grupper att ha samma tillträde till innerstaden som resursstarkare grupper.

3) Jan Valeskog m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

1 Att avslå kontorets förslag till beslut med hänvisning till Socialdemokraternas budgetreservation i kommunfullmäktige samt att därutöver anföra:

Stockholm är en av Europas snabbast växande huvudstäder. Att Stockholm växer är ett kvitto på stadens attraktivitet och att människor vill bo och verka här. Men det skapar också utmaningar, inte minst i trafiken och för det offentliga utrymmet. Fler människor ska dela på lika mycket plats. Det ställer stora krav på gaturummet och det offentliga rummets utformning. När Stockholm växer ska det ske på ett sätt som bidrar till att minska stadens klimatpåverkan och som minskar segregationen och jämnar ut Stockholmarnas livschanser.

Genom att satsa på kapacitetsstarka trafikslag som kollektivtrafik, gång och cykel kan fler människor klara sin

mobilitet utan att behöva använda bilen. På så sätt kan klimatpåverkan minskas och gaturummet blir mer inbjudande. Det kräver investeringar och prioriteringar. Samtidigt måste också fordonsflottan ställas om och fossila bränslen fasas ut. Därför vill vi genomföra en större satsning på trafiknämndens arbete med framkomlighet och hållbara transporter så att fler kommer fram i tid samtidigt som vi främjar ett transportsystem med mindre klimatpåverkan.

Alla människor ska kunna känna sig trygga i trafiken. För det krävs att samspelet mellan trafikanter fungerar och att trafikmiljöerna byggs på ett trafiksäkert sätt. Fler trafikseparerade cykel- och gångbanor liksom fler informationsinsatser och ökad efterlevnad av hastighetsgränser skapar en tryggare trafik där färre dör eller skadar sig. För oss är det en viktig prioritering att öka trafiksäkerheten.

Det offentliga rummet är Stockholmarnas gemensamma vardagsrum. Vi spenderar allt mer tid på gemensamma platser. Valfungerande, trygga och inbjudande parker, torg och gator skapar förutom livskvalitet också fler möten i vardagen. Genom att träffas i det offentliga rummet får vi större förståelse för varandra. Rätten till ett valfungerande offentligt rum ska gälla alla Stockholmare. Därför vill vi se fler särskilda satsningar på ytterstaden. Inte minst måste städning och underhåll förbättras. Alla har rätt en stadsmiljö som är hel och ren.

Stockholm har naturen in på knuten. Det gör att staden fyller en viktig ekologisk funktion. I ett varmare klimat med fler värmeböljor och fler skyfall får också stadsgrönskan en viktigare roll att fylla för att mildra klimatförändringarnas effekter. Därför vill vi att stadens gröna infrastruktur utvecklas och att investeringar görs i hela staden. Vi vill också se fler investeringar för att översvämningssäkra staden, åtgärder som också kan fungera som kolsänkor för att minska Stockholms klimatpåverkan.

En bra luftkvalitet i staden har länge varit en prioriterad fråga för oss. Stockholm har gått från att vara en storstad med rejält smutsig luft till nu vara en av de storstäder som har renast luft. Nya siffror för år 2018 visar att staden på den mest belastade gatan, Hornsgatan, har allt bättre värden och redan nu klarar årsmedelvärdet för EU:s miljökvalitetsnorm. Under åren framöver kommer värdena fortsätta att minska för att år 2021, tack vare hårdare miljözonsregler för tunga fordon,

nästan halveras i Stockholms innerstad. Att införa ytterligare miljözon (klass II) på Hornsgatan skulle alltså inte ge avsevärd förbättring av luftkvaliteten men skulle istället öka koldioxidutsläppen med 4,5 % för hela landet. Redan år 2018 har det varit en kraftig ökning av nya bensinbilar, främst på grund av desinformation om miljözoner. Det är mycket allvarligt. Vi motsätter oss därför miljözon klass II på Hornsgatan och andra gator för att inte drastiskt öka Sveriges klimatutsläpp.

Dagens klimatförändringar innebär mer omfattande nederbörd och snabba växlingar i temperatur. Det skapar särskilda problem med vinterväghållningen av våra gångbanor i staden. I år har regn på kvarvarande snö resulterat i isbelagda gångbanor vilket i sin tur lett till många benbrott och andra olyckor bland oskyddade trafikanter. Olyckor som i samhällskostnader kan räknas till miljardbelopp under ett år, där merparten av olyckorna sker under vintertid. Vi anser att vinterväghållningen av gångbanorna måste prioriteras upp. Det är inte rimligt att cykelbanorna tillåts kosta mer och prioriteras tidigare än gångbanorna, de måste hanteras likvärdigt.

Föreslaget underlag för budget 2020 med inriktning 2021 och 2022 för trafiknämnden är ett resultat av den budget som kommunfullmäktige antagit. Det är en budget som prioriterar skattesänkningar framför en väl fungerande välfärd. För trafiknämnden innebär det en underfinansierad nämndbudget som inte ger utrymme för angelägna investeringar. Moderaterna, Liberalerna, Centerpartiet, Miljöpartiet och Kristdemokraterna har drivit igenom en budget med låga ambitioner för Stockholms utveckling. Med anledning av att vi Socialdemokrater har reserverat oss mot kommunfullmäktiges budget reserverar vi oss även mot underlaget för budget för nämnden.

- 4) Mads Lundgaard (SD) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
- 1 Gratis parkering för alla tvåhjuliga fordon införs 2020.
 - 2 Miljözon klass II ska inte införas på Hornsgatan 1:a januari 2020. Enligt trafikkontorets egen rapport innebär det omfattande kostnader för näringslivet och privatpersoner samt riskerar att istället öka utsläppen.
 - 3 Trafikkontoret ska inte löpande pröva vilka ytterligare gator som kan bli aktuella för miljözoner.
 - 4 Trafikkontoret ska inte utveckla arbetssätt gällande

- vinterväghållning som bygger på jämställd snöröjning (så kallat feministisk snöröjning). Det bör även tillföras resurser till snöröjningen framöver och inte som i dag planeras för ett snöfall på 14 centimeter i månaden.
- 5 Förberedelse för östra länken och trafikkontorets del i planeringen inför stockholmsförhandlingarna av samma måste påbörjas. Östra länken är den bästa möjliga miljö- och tillväxtinvestering Stockholms stad kan göra.
 - 6 Trafikkontoret ska inte fasa ut fossila bränslen i upphandling av transporter, entreprenörer och arbetsmaskiner om det dyrare eller påverkar hur många snöröjningsfordon som kan sättas in.
 - 7 Trafikkontoret ska framöver inte tillsammans med stadens andra förvaltningar och bolag aktivt arbeta för att diskriminera svenskfödda och prioritera utrikes födda till arbeten i verksamheterna.
 - 8 Åtgärder för att minska biltrafiken i staden framöver ska inte vidtas.
 - 9 ”Statliga åtgärder kommer att krävas t.ex. förändrade (höjda) bränsleskatter”. Som det står i underlaget motsätter sig SD kraftigt. Tvärtom bränsleskatterna är nu på en så hög nivå att de måste sänkas.
 - 10 Trafikkontorets driftsavtal ska framöver inte innehålla krav på att människor som står långt från arbetsmarknaden ska anställas – utan kvalitet och pris ska avgöra.
 - 11 Insiktsutbildningar för medarbetare och entreprenörer ska inte utföras framöver. Att sätta medarbetarna och entreprenörerna på skolbänken för att lära om sina ”egna fördomar” för tankarna till politiska kommissarier.
 - 12 Det ska inte finnas etiska riktlinjer för utomhusreklamen framöver. Det räcker att följa svensk lagstiftning.
 - 13 Det ska framöver inte användas ”inkluderande bilder” som speglar samhällets sammansättning av individer i trafikkontorets kommunikation. Den kommunikation som är billigast och effektivast ska användas. Precis som gällande de etiska reglerna för utomhusreklamen staden satt upp är politiskt styrd begränsning av yttrandefriheten ett sluttande plan.
 - 14 Trafikkontoret ska framöver inte sträva efter att öka mångfalden utan enbart kompetens ska tillämpas vid rekryteringar. Trafikkontorets anställningsannonser ska inte heller framöver utformas så att ingen grupp känner sig exkluderat utan på ett sett som attraherar bästa möjliga kompetens.

I övrigt anförs följande.

Biltrafiken ska inte minska utan Stockholm växer och det bör planeras för en ökning. Det är därför viktigt att planeringen för östra länken sätts igång. De alltmer fossilfria bilarna, lastbilarna och bussarna måste ha vägar att åka på istället för att stå i kö.

Sverigedemokraterna delar majoritetens uppfattning att Stockholm ska ha Sveriges bästa företagsklimat 2025 men majoritetens beslut omöjliggör samma därför ska inte heller förvaltningen användas som testkontor för politiskt ideologiskt driven verksamhet. Stockholm stad ska inte gå längre än de av riksdagen beslutade stränga miljöregler.

Stockholms trafikkontors 400 medarbetare har en viktig funktion gällande att säkerställa en god framkomlighet i den allt tätare staden. En växande stad innebär att allt fler ska samsas om samma begränsade yta vilket ställer höga krav på en väl utvecklat infrastruktur.

Då trafikingenjörer och individer med teknisk bakgrund är bristvara på arbetsmarknaden är det av yttersta vikt att deras arbetstid inte läggs på att ta hand om långtidsarbetslösa eller nyanlända i arbetsmarknadsprojekt.

Biltrafiken ska inte som M, Mp, C och L redan i VP:n tog beslut om i minska, utan så länge Stockholms kollektivtrafik inte motsvarar behovet - är biltrafiken ett viktigt komplement. Som även rapporten om miljözoner visar på minskar utsläppen kontinuerligt grundat teknikutvecklingen och är nu nere på en tredjedel av vad den var på åttiotalet.

Arbetet med att bygga ut och försäkra viktiga cykelstråk är bra men måste alltid föregås av samhällsekonomiska beräkningar och beräkningar av hur de påverka framkomligheten för biltrafiken.

Under vinterhalvåret kan inte cyklar ersätta bilar som transportform vilket inte minst nuvarande vinter visar på med all tydlighet. Prioriteringen av cyklister framför andra transportslag lämnar Sverigedemokraterna med en känsla av att detta är ideologisk drivna frågor och inte alltid med stockholmarnas bäst för öga.

Förberedelse för östra länken och trafikkontorets del i planeringen inför stockholmsförhandlingarna av samma måste påbörjas. Som man kan läsa i miljözonrapporten minskar utsläppen i Stockholms stadigt och ligger nu på en tredjedel av vad de var på åttiotalet. Östra länken är den

bästa möjliga miljöinvesteringen Stockholms stad kan göra.

Östra länken är dessutom central för Stockholms möjlighet till tillväxt med nya bostäder och företag. Nya vägar för de alltmer fossilfria bilarna, lastbilarna och bussarna måste byggas.

M, MP, C, L och KD: s stopp för byggnation av samma motverkar Stockholms stads mål att bli mera företagsvänlig.

Slutligen:

Sverigedemokraterna är oroliga för att majoriteten vill slösa bort stockholmarnas skattemedel och stoppa tillväxten utan något egentligt positivt utfall för miljön.

Enbart de samhällsekonomiska kostnaderna över några år för att införa miljözon 2 i hela innerstaden är 10 miljarder kronor enligt trafikkontorets egen rapport.

Ska Stockholms näringslivsklimat förbättras och kvalitén i stadens myndighetsutövning och tjänster till invånarna öka, måste byråkratin i Stockholms stad minska.

Att Alliansen och Miljöpartiet underledning av Moderaterna använder stadens förvaltningar och verksamheter till olika projekt och experiment.

Tar tjänstemännens resurser i anspråk till saker som inte tillhör stadens kärnverksamhet - och komplicerar ledningen och styrningen av staden.

Oavsett om det handlar är mera ellådcyklar, jämställdhetsanalyser eller feministisk snöröjning.

Är det inte att ha stadens och stockholmarnas bästa för öga.

Detta är dessutom mycket kostnadsdrivande.

Denna typ av experimenterande i de politiskt styrda verksamheterna i huvudstaden måste få ett slut.

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från ordföranden

Daniel Helldén (MP), Jan Tigerström m.fl. (M), Peter Backlund (L), Johan Fälldin (C) och Mikael Valier (KD).

Reservation

Vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Jan Valeskog m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Mads Lundgaard (SD) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Ersättaryttrande

Malin Ericson (Fi) lämnar ersättaryttrande enligt följande:

Om jag hade haft rösträtt skulle jag ha lagt följande förslag till beslut:

- 1 Att avslå kontorets förslag till beslut med hänvisning till Feministiskt initiativs budgetreservation i kommunfullmäktige samt att därutöver anföra:

Feministiskt initiativ vill se ett öppet, tillgängligt och tryggt Stockholm. Staden ska erbjuda ett offentligt rum utan krav på konsumtion där alla invånare, oavsett funktionsförmåga ska kunna röra sig obehindrat. Det ska också vara enkelt för invånarna att välja miljö- och klimatvänliga transportsätt.

Biltrafiken i Stockholm måste minska betydligt, och det räcker inte att hänvisa till statliga och regionala åtgärder och förhoppningar om sådana för att komma åt den minskningen. Det är inte heller en lösning att hänvisa till att andra, mer hållbara trafikslag ökar; staden behöver arbeta med egna åtgärder för att göra bilen mindre attraktiv som dagligt transportmedel. Som klimatåtgärd är elektrifiering av transportsektorn en viktig faktor, liksom utbyggnaden av laddinfrastrukturen i staden; det är dock inte åtgärder som minskar trafikarbetet, motverkar trängsel eller ger ökat utrymme för övriga trafikslag.

Vi vill se ett tydligt program för att kraftigt begränsa biltrafiken, där fysiska åtgärder är en viktig del. Innerstaden ska göras fri från privatbilism, sommargångator i övriga staden ska göras permanenta, och ytterligare gångator eller gångfartsområden utredas där fokus ska ligga på ytterstadens centrum och utanför skolor och förskolor. Utgångspunkten är bättre och säkrare trafikmiljö och framkomlighet för gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Klimatförändringarna är redan synliga i Stockholm och staden behöver ta hänsyn till effekterna av dem. Vi vill utveckla arbetet med att tillvarata de möjligheter som grönytor ger för att motverka och mildra effekterna av extrema klimatrelaterade händelser, som intensiva värmeböljor och skyfall. Men det krävs också att vi tar krafttag för att minska stadens miljö- och klimatpåverkan.

Till skillnad från den grönblå majoriteten som anser att trygghet ordnas genom bevakning och auktoritära åtgärder ser vi att trygghet och säkert handlar om att skapa offentliga miljöer där stadens invånare möts i en känsla av gemenskap som stockholmare och med ömsesidig respekt. Därför vill vi arbeta för att trafiknämnden även fortsättningsvis fortsätter samverka med stadsdelsnämnderna och andra nämnder och bolag för att skapa och bibehålla levande lokala centrum. För att göra det offentliga rummet inkluderande för alla stadens invånare vill vi avlägsna exkluderande design. Vi vill också försvara demokratins plats i det offentliga rummet, bland annat genom att förbjuda upplåtelse av mark till rasistiska och nazistiska organisationer för manifestationer.

§ 17

Utredning av hinder på gång- och cykelvägar. Svar på uppdrag från kommunfullmäktige

Dnr T2019-00113

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner redovisningen av kommunfullmäktiges uppdrag enligt vad som följer av kontorets tjänsteutlåtande.
- 2 Trafiknämnden ger trafikkontoret i uppdrag att från och med nu använda de framtagna riktlinjer, som redovisas i bilaga 1 till tjänsteutlåtandet, inför beslut om borttagning eller utplacering av hinder på gång- och cykelvägar.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 1 april 2019.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

§ 18**Införande av miljözon klass 2 på Hornsgatan**

Dnr T2019-00971

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner trafikkontorets förslag till genomförande av miljözon klass 2 på Hornsgatan från och med den 15 januari 2020, i enlighet med vad som följer av kontorets tjänsteutlåtande.
- 2 Trafiknämnden hemställer till kommunfullmäktige att godkänna beslutet.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 12 april 2019.

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

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Jan Tigerström m.fl. (M), Peter Backlund (L), Johan Fälldin (C) och Mikael Valier (KD) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - 1 Att trafiknämnden avstyrker förslaget till genomförande av miljözon klass 2 på Hornsgatan från och med den 15 januari 2020.
 - 2 Att trafikkontoret skyndsamt utreder mer effektiva metoder för att förbättra luftkvaliteten på Hornsgatan som inte medför negativa klimateffekter.
 - 3 Att därutöver anföra följande:

Att förbättra luftkvaliteten i staden, och särskilt på den särskilt utsatta Hornsgatan, är en viktigt och prioriterad uppgift som redan har lett till avsevärda förbättringar. Partikelnivåerna har sjunkit bland annat tack vare dubbdäcksförbud, och kvävedioxidhalterna förbättras successivt främst genom skärpningar av miljözonen för tung trafik som gäller hela innerstaden och står för ca hälften av kvävedioxidutsläppen på

Hornsgatan. 2018 överskreds gränsvärdet för kvävedioxid 13 dagar mot tillåtna 7, och under 185 timmar mot tillåtna 175. Det var den lägsta nivån sedan mätningarna inleddes 1991. I år ser det ut som att antalet dagar med överskridanden blir ännu lägre. Den långsiktiga trenden är alltså att kvävedioxidhalterna minskar genom en successiv uppgradering av fordonsflottan med striktare utsläppskrav. Senast när den redan beslutade skärpningen av miljözonen för tung trafik träder i kraft 2021 kommer miljö kvalitetsmålen nås även för Hornsgatan, av allt att döma.

Att från år 2020 införa en miljözon även för äldre personbilar, som bara står för omkring tio procent av kvävedioxidutsläppen på Hornsgatan, framstår därför som en senkommen och delvis missriktad åtgärd. Vänsterpartiet har varit försiktigt positiva till att införa miljözoner, men också varnat för att det kan bidra till ökade utsläpp av fossil koldioxid eftersom det riskerar att leda till att fler bilister köper bensinbilar, som visserligen har lägre utsläpp av kvävedioxid men släpper ut betydligt mer koldioxid. Vi har framfört till Trafikroteln att vi hellre skulle se en utformning av miljözonerna som främjar en övergång till elfordon, som har betydligt lägre utsläpp av både kvävedioxid och koldioxid. Miljözonen skulle kunna utformas som att den endast gäller nya fordon från ett visst år, förslagsvis 2020. Körförbud i zonen skulle då gälla bilar tillverkade efter 2020 som drivs med fossila bränslen, medan alla äldre bilar samt nya bilar som drivs med el- eller vägmotor skulle ha tillträde. Det skulle vara ett starkt styrmedel för omställning av fordonsflottan. Men tyvärr fick vi inget gehör för den idén när regeringen presenterade det nya regelverket för miljözoner för lätta fordon. Det beslutet utmärks i stället av ett beklagligt stuprörstänkande, där miljözoner enbart handlar om att förbättra den lokala luftkvaliteten utan hänsyn till klimateffekten.

Det ser tyvärr ut som vi fick rätt i våra farhågor om att debatten kring miljözoner skulle leda till en ökad försäljning av bensinfordon. Även om andra faktorer också spelade in ökade bensinbilsförsäljningen kraftigt under 2018, vilket på sikt kommer att leda till en stor ökning av Stockholms och hela Sveriges koldioxidutsläpp. Detta bekräftas även av stadens egen expertrapport, *Effekter av miljözoner i Stockholms stad*.

I korthet konstateras där att problemet med höga kvävedioxidhalter är på väg att lösas utan miljözoner, att en miljözon på Hornsgatan skulle ha mycket små positiva hälsoeffekter, att den sannolikt skulle bidra till ökade utsläpp av fossil koldioxid genom att öka försäljningen av bensinbilar,

att det i första hand är låginkomsttagare som drabbas av miljözonen eftersom det in i första steget enbart gäller bilar tillverkade innan 2011, och att en samhällsekonomisk kalkyl ger vid hand att miljözoner är en kraftig förlustaffär för staden.

Den rapporten är det enda kvalificerade beslutsunderlag som föreligger vid dagens beslut om att inrätta en miljözon på Hornsgatan, och det är ytterst svårt att inte läsa den som en rekommendation om avslag. Redan när rapporten publicerades sade Vänsterpartiets företrädare att vi endast kan stödja miljözoner om det finns underlag som tydligt visar att nyttorna överstiger kostnaderna. Något sådant underlag har ännu inte presenterats, och vi kommer därför att avslå kommunens beslutsförslag. Vi är starkt kritiska till att nämnden inte heller, trots upprepad begäran från oppositionen, fått någon dragning av rapporten. På dagens sammanträde finns en dragning inplanerad. Men beslutet om att inrätta en miljözon ligger högre upp på dagordningen än presentationen av beslutets viktigaste underlag, vilket är närmast absurt.

Vi föreslår i stället att trafikkontoret skyndsamt ska utreda andra, mer effektiva metoder för att förbättra luftkvaliteten och som inte medför negativa klimateffekter. I stadens rapport föreslås differentierade trängselskatter, som gör det dyrare för fordon med högre kvävedioxidutsläpp att köra i innerstaden, samt att använda trängselskatteportalerna för att direkt kunna bötfälla tunga fordon som inte lever upp till miljözonernas krav. Sådan otillåten användning av fordon beräknas stå för omkring 10 procent av kvävedioxidutsläppen. Det är åtgärder vi stöder, men som kräver beslut i riksdagen. Vi är därför även öppna för en Oslo-liknande modell, där möjligheten införs att stänga av gator för allmän trafik under de dagar då värdena riskerar att överskridas. De ca 10-15 dagar per år fram till 2022 då Hornsgatan kan överskrida gränsvärdena i miljökvalitetsnormen får då endast vissa fordon tillträde, som boende, utryckningsfordon och nyttotrafik med ärenden till eller från Hornsgatan. Vi menar att det skulle vara ett både rättvisare och mer effektivt sätt att efterleva miljökvalitetsnormerna i Stockholm.

- 3) Jan Valeskog m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
- 1 Att trafiknämnden avstyrker förslaget till genomförande av miljözon klass 2 på Hornsgatan från och med den 15 januari 2020.
 - 2 Att trafiknämnden uttalar att åtgärden med miljözoner på Hornsgatan år 2020 innebär en fortsatt kraftig växling av

dieselbilar till nya bensinbilar motsvarande en ökning med flera miljoner ton koldioxid åren framöver samt att åtgärden saknar reell, lokal hälsoeffekt på och i närheten av Hornsgatan.

3 Att därutöver anföra följande:

Detta ärende är i grunden en miljöskandal. Det är unikt att denna ofullständiga information delges trafiknämnden och att det dessutom sker innan samma nämnd har fått möjlighet att få en föredragning om miljözonerna utifrån rapporten *Effekter av miljözoner i Stockholms stad*, som presenterades redan i december 2018. I fyra månader har trafikborgarrådet nekat nämnden att få ställa frågor om miljözonsrapporten, det är oacceptabelt och visar på en rädsla för att korrekt information ska delges trafiknämnden i god tid innan beslut tas.

Trafikborgarrådet hävdar att 1 000 Stockholmare i länet får en död i förtid på grund av dålig luft och att åtgärden på Hornsgatan är en viktig åtgärd för att motverka detta. Det senare är inte sant. Att införa miljözon II på Hornsgatan saknar en hälsoeffekt som överhuvudtaget är mätbar. Orsaken är att endast cirka 10 procent av trafiken (hälften av trafikarbetet för Euroklass 0-4) kommer att sluta köra på Hornsgatan och istället främst köra på intilliggande gator. (Verksamma Euroklass 0-3-fordon är här äldre företagsbilar som troligtvis används för regelbundna transporter). Även om 10 procent av dagens trafik på Hornsgatan helt skulle försvinna detta år skulle åtgärden inte ge någon mätbar hälsoeffekt.

Trafikarbetet framgår av tabellen nedan som är en prognos för Hornsgatan år 2020. Trafikarbetet av miljözonen 2020 för berörda Euroklasser 0-4 är betydligt lägre än antalsprocenten vilket de blågröna också helt bortsett ifrån. Minst hälften av berörda fordon beräknas därutöver inte anpassa sig till miljözonen, på motsvarande sätt som gäller för efterlevnaden för dubbdäcksförbudet på berörda gator. SLB på miljöförvaltningen konstaterar att det inte ens går att beräkna hälsoeffekten av en miljözon II på Hornsgatan år 2020, så lite kommer åtgärden att påverka luften lokalt. Att politiskt göra en miljözon år 2020 på Hornsgatan till en viktig hälsofråga är att lura Stockholmarna.

Andel trafikarbete på Hornsgatan år 2020, lätta fordon (källa: miljöförvaltningen)

Euroklass	Trafikarbete	Antal	Antalsprocent
0-3	15 %	99 381	13 %

4	6 %	158 144	20 %
5	9 %	174 449	22 %
6	70 %	352 511	45 %

Istället är det miljözonerna för tunga fordon som kommer att kunna halvera antalet dödsfall i förtid, från år 2021 när de högre kraven införs. Totalt i innerstaden kommer utsläppen av kvävedioxid att halveras från fordonstrafiken år 2021.

Efterlevnaden av miljözonerna för tunga fordon är således det mest viktiga. Miljöförvaltningen konstaterar att efter ett tillslag av polisen ökar efterlevnaden till 95 procent i ett helt år efter tillslaget. Att arbeta för en hög efterlevnad av miljözonen för tunga fordon är en verklig hälsofråga. Exempelvis utgör utländska turistbussar en stor andel av dem som kör olovligt och polisens åtgärder här har haft en stor effekt. Att arbeta för en hög efterlevnad av miljözonen för tunga fordon är en verklig hälsofråga.

Förra året växladess dieselbilar till bensinbilar motsvarande drygt 700 000 ton i ökade koldioxidutsläpp, eftersom varje bensinbil släpper ut 25 procent mer koldioxid per fordon (beräknat på medellivslängd på 18 år för en bensinbil). I år fortsätter växlingen, även om antalet nya bilar totalt sätt ser ut att minska i antal. Uppskattningsvis ökar koldioxidutsläppen med omkring 500 000 ton på grund av pågående växling till bensinbilar under år 2019, vilket i huvudsak beror på budskapen om införandet av miljözoner för personbilar i Stockholm och att ”*dieselbilar inte får köras i Stockholms innerstad*”. Ärendets föreslagna informationskampanj för 1,5 miljoner kronor kommer inte att lösa detta stora kunskapsproblem utan riskerar istället att innebära fortsatt desinformation från kommunledningen i Stockholms stad.

Varje år avregistreras också ca 15 procent av de äldsta fordonen. Av ovanstående 258 000 Euro 0-4-bilar kommer således cirka 40 000 att utgå varje år framöver, vilket får en verklig effekt på NO₂ på stadens hårt trafikerade gator, i motsats till lokala miljözoner för personbilar i Stockholm.

Beslutet om miljözoner för personbilar syftar till att ge politiska signaleffekter vars motiv ur miljösynpunkt är svåra att förstå. Zonerna saknar enligt både miljözonsrapporten och miljöförvaltningens bedömning mätbara hälso- och miljöeffekter. Istället medför beslutet ett negativt budskap om möjligheten att kunna köra dieselbilar i Stockholm, med stor nationell inverkan som förorsakar kraftigt ökade utsläpp av klimatgaser under tiotals år. Detta beslut skadar Stockholms rykte och medför att legitimiteten i stadens övriga miljöarbete

riskerar att undergrävas. Ett mycket högt pris för denna symbolpolitik.

- 4) Mads Lundgaard (SD) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
- 1 Miljözon klass II ska inte införas på Hornsgatan 1:a januari 2020.
 - 2 Trafikkontoret ska inte löpande pröva vilka ytterligare gator som kan bli aktuella för miljözoner. Därutöver anförs följande:

Enligt trafikkontorets egen rapport innebär det omfattande kostnader för näringslivet och privatpersoner samt riskerar att istället öka utsläppen.

Enbart de samhällsekonomiska kostnaderna över några år för att införa miljözon 2 i hela innerstaden kan bli upp till 10 miljarder kronor enligt trafikkontorets egen rapport.

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Daniel Helldén (MP), Jan Tigerström m.fl. (M), Peter Backlund (L), Johan Fälldin (C) och Mikael Valier (KD).

Reservation

Vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Jan Valeskog m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Mads Lundgaard (SD) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Ersättaryttrande

Malin Ericson (Fi) lämnar ett ersättaryttrande enligt följande:

Feministiskt initiativ ställde sig positiva till att frågan om miljözon klass 2 i Stockholm skulle utredas, och hade utgångspunkten att en större miljözon innefattande hela eller delar av innerstaden skulle införas om stadsledningskontorets utredning visade att det var en effektiv åtgärd.

Dock visar den framlagda rapporten att effekten av miljözon klass 2 är begränsad, om inte till och med negativ i med att införandet av miljözonen kan orsaka att bilköpare väljer bensinbilar framför dieselbilar vid byte av fordon – en sådan

ökning är redan konstaterad. Eftersom bensinbilar släpper ut mer CO₂ än dieslbilar påverkar det klimatet negativt.

Feministiskt initiativs vision är en innerstad helt fri från privatbilism. Åtgärder på vägen dit är till exempel förbud mot fossildrivna fordon, i hela staden eller större delar av den, eller differentierade trängselavgifter för äldre fordon – sådana regleringar som staden kan bestämma själv verkar dock vara vägen framåt eftersom regering och riksdag släpar fötterna efter sig i dessa frågor.

Miljözoner i den variant som föreslås här är inte lösningen på Stockholms miljö- och klimatproblem kopplade till privatbilismen.

§ 19

Byggande av ny tunnelbanelinje sträckan Alvik-Hässelby via Bromma flygplats. Motion från Karin Wanngård m.fl (S). Svar på remiss från kommunstyrelsen

Dnr T2019-00262

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 8 mars 2019.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Jan Tigerström m.fl. (M), Peter Backlund (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD), vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Mads Lundgaard (SD) föreslår (se beslutet).
- 2) Jan Valeskog m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar att tillstyrka motionen och att därutöver anföra följande:

Det är bra att trafikkontoret i likhet med motionärerna konstaterar att Bromma behöver försörjas med en kapacitetsstark kollektivtrafik när flygplatsområdet ska bebyggas med bostäder. Det är också bra att kontoret betonar att planeringen för detta behöver ske tidigt.

Placeringen av linjedragningarna via dagens Bromma

flygplats kan utformas på flera alternativa sätt. En dragning direkt från Hässelby/Vällingby via Bromma flygfält och Alvik till Stockholm central kommer att minska belastningen avsevärt på den gröna tunnelbanelinjen. Dessa frågor behöver utredas ytterligare. För att få in tunnelbanesträckan i kommande *nationell plan för transportsystemet* behöver utredningarna inledas redan nu.

Kontoret framhåller en annan viktig aspekt, nämligen vikten av att kommunfullmäktige är tydliga med vad som kommer att hända med Bromma flygplats efter år 2038. Vi utgår från att trafikroteln inför kommunstyrelsehanteringen kommer att ha klargörande skrivningar om Bromma flygplats. Kommer flygplatsen att läggas ner i förtid, år 2038 eller inte alls? Vad ska hända med området efter nedläggningen?

Det är slutligen av stor vikt att Arlandas utveckling och ställning försvaras, i enlighet med motionen och trafikkontorets yttrande. Att lägga ned Bromma flygfält och utveckla Arlanda som flygplats är av nationellt intresse. Arlandas utveckling handlar om att start och landning ska ske med minskad miljöbelastning, att fler direktflyg ska ordnas vilket minskar mängden mellanlandningar och därmed miljöbelastningen, samt att stärka Arlanda som Sveriges kommunikationsnav. Detta är en förutsättning både för nedläggningen av Brommaflyget och för Stockholmsregionens fortsatt goda konkurrenskraft.

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Daniel Helldén (MP), Jan Tigerström m.fl. (M), Peter Backlund (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD), vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Mads Lundgaard (SD).

Reservation

Jan Valeskog m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Särskilt uttalande

Vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Vänsterpartiet instämmer med kontoret om att planeringen av kollektivtrafikförsörjning måste vara långsiktig och ha ett helhetsperspektiv. Behovet av kapacitetsstark kollektivtrafik kommer att vara stort i framtidens växande stad och region som ska uppnå sina klimatmål.

Vi har i vårt landstingspolitiska program t ex föreslagit en tvärlinje från Vällingby till Bromsten, Järva till Bergshamra/universitetet som delvis svarar på samma behov som Socialdemokraternas förslag pekar ut. Vi är öppna för diskussion om en linjestreckning som är mest optimal för den ekostadsdel som vi vill bygga i stället för dagens Bromma flygplats.

Däremot ser vi inte att en ytterligare utbyggnad av Arlanda är förenlig med den nödvändiga klimatomställningen. Stockholmarnas flygresande är redan oroväckande hög, och Stockholms attraktionskraft ska inte byggas på den skakiga grund som en kraftigt ökad flygtrafik innebär.

§ 20

Effekter av storskalig elektrifiering och stadens roll. Svar på uppdrag från kommunfullmäktige

Dnr T2018-03388

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorens gemensamma förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorens gemensamma tjänsteutlåtande som svar på kommunfullmäktiges uppdrag.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens och trafikkontorets och gemensamma tjänsteutlåtande från den 26 mars 2019.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Jan Tigerström m.fl. (M), Peter Backlund (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD), vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Jan Valeskog m.fl. (S) föreslår (se beslutet).
- 2) Mads Lundgaard (SD) föreslår att nämnden beslutar att avslå kontorets förslag.

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Daniel Helldén (MP), Jan Tigerström m.fl. (M), Peter Backlund (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD), vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Jan Valeskog m.fl. (S).

Reservation

Mads Lundgaard (SD) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

§ 21

Trafikförändringar i SL-trafiken och Waxholmsbolagets trafik 2019/2020 (T20). Svar på remiss från kommunstyrelsen

Dnr T2019-00679

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

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

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 18 mars 2019.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

§ 22

Initiativ från staden för byggande av Tvärförbindelse Södertörn. Motion från Jan Valeskog (S). Svar på remiss från kommunstyrelsen

Dnr T2018-03616

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner och överlämnar trafikkontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
- 2 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 5 april 2019.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Jan Tigerström m.fl. (M), Peter Backlund (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD), vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Mads Lundgaard (SD) föreslår (se beslutet).
- 2) Jan Valeskog m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar att godkänna kontorets yttrande, tillstyrka motionen samt att därutöver anföra följande:

Det är glädjande att trafikkontoret är tydlig med att Tvärförbindelse Södertörn är mycket angeläget. Projektet är av stor regional betydelse, särskilt kopplat till hamnen i Norvik. Det är därför olyckligt att regionens borgerliga partier tillsammans med Miljöpartiet uttalat att de inte kommer att prioritera projektet. Eftersom arbetet med *länsplan för regional transportinfrastruktur* numera hanteras av regionen är uttalandet särskilt oroande. Stockholms stad behöver nu bli aktiv i arbetet med att genomdriva detta projekt, tillsammans med kommunerna på Södertörn.

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Daniel Helldén (MP), Jan Tigerström m.fl. (M), Peter Backlund (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD), vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Mads Lundgaard (SD).

Reservation

Jan Valeskog m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Särskilt uttalande

Vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Stockholmsregionen behöver investera i större hållbar transportkapacitet både för godstrafik och persontrafik. Nya motorvägssatsningar i tiomiljardersklassen hör inte dit. Vi vet att motorvägar ökar fordonstrafiken och utsläppen, vilket är oförenligt med den nödvändiga klimatomställningen. Även Naturvårdverket har kritiserat planerna på tvärförbindelse Södertörn eftersom den kommer att ge bilåkande konkurrensfördelar gentemot andra, miljövänliga trafikslag.

I stället för på motorvägar ska investeringar göras i tåg och kollektivtrafik. Den ökning av transportbehovet som blir följden av Norviks hamns öppnande kan lösas genom satsningar på kortväga sjötransporter, dubbelspår hela vägen Stockholm-Nynäshamn och regional järnvägstrafik. För persontrafikens del vill vi tidigarelägga tvärförbindelse Syd mellan Skärholmen och Huddinge, med eventuell förlängning till Haninge.

Ersättaryttrande

Malin Ericson (Fi) instämmer i särskilt uttalande från vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V).

§ 23**Riktlinjer för exploateringsavtal inom Stockholms stad.
Svar på remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2019-00504

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 14 mars 2019.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

§ 24**Programhandling Alvik östra. Svar på remiss från
stadsbyggnadsnämnden**

Dnr T2019-00433

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från stadsbyggnadsnämnden avseende programremiss för Alvik östra.

2 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 4 april 2019.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

§ 25**Trafikutvecklingen i Stockholm 2018. Lägesrapport**

Dnr T2019-00970

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

1 Trafiknämnden godkänner redovisningen av trafikutvecklingen för 2018.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 20 mars 2019.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

Särskilt uttalande

Vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Jan Valeskog m.fl. (S) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Vi finner det djupt bekymmersamt att trafikarbetet i Stockholms kommun fortsatte öka något under 2018, trots att högkonjunkturen mattades av och trängselskatterna höjdes 2016. Att trafiken fortsatte att minska något i innerstaden, en trend som startade redan genom trängselskattens införande 2006, är en klen tröst i sammanhanget. Staden har satt upp mål om att minska trafiken till 2030, om en fossiloberoende

fordonsflotta samma år, om att fasa ut alla koldioxidutsläpp senast 2040. De målen gäller hela staden, inte bara innerstaden. Det är tyvärr uppenbart att vi inte rör oss tillräckligt snabbt mot de målen, och att den blågröna majoritetens nuvarande politik inte kommer att räcka till för att nå dem.

Ersätтарыttrande

Malin Ericson (Fi) instämmer i särskilt uttalande från vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Jan Valeskog m.fl. (S).

§ 26**Knowledge Innovation Community inom urban mobilitet.
Beslut om deltagande i EIT-projekt**

Dnr T2019-01087

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att delta i EIT-projekt som gynnar rörligheten i Stockholms stad avseende smarta, gröna och integrerade transporter.
- 2 Trafiknämnden ger förvaltningschefen delegation att teckna avtal med EIT samt konsortieavtal.
- 3 Trafiknämnden hemställer till kommunfullmäktige att besluta om deltagande i den legala entiteten KIC.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 15 mars 2019.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

§ 27**Utomhusreklam på stadens mark. Utvärdering av etiska riktlinjer**

Dnr T2017-00300

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner redovisningen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 21 januari 2019.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 2) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Jan Tigerström m.fl. (M), Peter Backlund (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD), vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Jan Valeskog m.fl. (S) föreslår (se beslutet).
- 2) Mads Lundgaard (SD) föreslår att nämnden beslutar att avslå kontorets förslag.

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Daniel Helldén (MP), Jan Tigerström m.fl. (M), Peter Backlund (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD), vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Jan Valeskog m.fl. (S).

Reservation

Mads Lundgaard (SD) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Särskilt uttalande

Vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Feministiskt initiativ och Vänsterpartiet konstaterar att genom införandet av etiska riktlinjer för utomhusreklam gjorde Stockholms stad tydligt att det finns ramar för vad för slags budskap som tillåts på stadens reklamtavlor. Det utrymme som staden upplåter ska inte användas för reklam med kvinnofientliga och rasistiska budskap.

Eftersom det inte sker någon förhandsgranskning måste allmänheten få information om att staden har riktlinjer, vilka de är och att det går att anmäla reklam man anser bryta mot riktlinjerna, och att det är enkelt att göra en sådan anmälan. Det är därför glädjande att trafikkontoret ska lägga ut information på stadens hemsida och att kategorin ”reklam” kan tillkomma i synpunktsportalen. En informationskampanj på stadens informationstavlor kan vara ännu ett sätt att informera bredare till allmänheten.

Ersättaryttrande

Malin Ericson (Fi) instämmer i särskilt uttalande från vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V).

§ 28**Årsavtal 2019 Elarbeten för offentlig belysning inom innerstaden. Upphandling**

Dnr T2019-00835

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner genomförande av upphandling av elarbeten för offentlig belysning inom innerstaden till ett sammanlagt värde om 12 mnkr/år.
- 2 Trafiknämnden ger förvaltningschefen i uppdrag att fatta tilldelningsbeslut och teckna avtal med upphandlade entreprenörer.
- 3 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 26 mars 2019.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

§ 29**Ramavtalsentreprenör för byggnadsverk i innerstaden, i söderort och i västerort samt för kajer. Upphandling**

Dnr T2019-00686

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner genomförande av upphandling avseende löpande drift- och underhåll samt mindre entreprenader för byggnadsverk till ett beräknat sammanlagt värde av 200 mnkr.

- 2 Trafiknämnden ger förvaltningschefen i uppdrag att fatta tilldelnings- och anskaffningsbeslut och teckna avtal med utsedda entreprenörer.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 1 april 2019.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

§ 30**Förvaltnings- och supportavtal av verksamhetssystem för trafiksignaler, belysning och trafikstörande arbeten.****Upphandling**

Dnr T2019-00944

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden uppdrar åt trafikkontoret att genomföra upphandling av förvaltnings- och supportavtal för kontorets befintliga system för förvaltning av trafiksignaler, belysning och vägarbeten/trafikstörande arbeten enligt vad som följer av kontorets tjänsteutlåtande.
- 2 Trafiknämnden ger förvaltningschefen i uppdrag fatta tilldelningsbeslut och teckna avtal.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 15 mars 2019.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

§ 31**Elsparkcyklar. Samarbetsavtal**

Dnr T2019-01231

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner trafikkontorets förslag till avsiktsförklaring enligt bilaga 1 till kontorets tjänsteutlåtande och uppdrar åt trafikkontoret att administrera ingånget avtal.
- 2 Trafiknämnden uppdrar till nämndens ordförande att underteckna avtal med intresserade företag inom mikromobilitet.
- 3 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 9 april 2019.

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

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Jan Tigerström m.fl. (M), Peter Backlund (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD) och Mads Lundgaard (SD) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Jan Valeskog m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - 1 Att trafiknämnden godkänner trafikkontorets förslag till avsiktsförklaring och uppdrar till trafikkontoret att utveckla denna avsiktsförklaring till ett funktionellt avtal enligt nedan.
 - 2 Att trafiknämnden uppdrar till förvaltningschefen på trafikkontoret att utifrån aktuellt utkast fortsätta diskussionerna med intresserade företag inom mikromobilitet.
 - 3 Att trafikkontoret till mötet med trafiknämnden i juni redovisar hur utvecklingen ser ut inför sommaren avseende utbud och efterfrågan av elsparkcyklar, trafiksäkerhet, efterlevnad av regelverk, miljö- och klimatpåverkan, inkomna klagomål från allmänheten och juridiska förutsättningar för utformning av fungerande avtal mellan staden och berörda företag.
 - 4 Att därutöver anföra följande:

Elsparkeyklarna kan bli en väl fungerande verksamhet i Stockholm. För det krävs dock en överenskommelse med berörda företag om ett bindande avtal som tydliggör rättigheter, skyldigheter och ansvar för respektive parter. Aktuellt förslag på avsiktsförklaring kan vara ett första steg, men det är inte tillräckligt för att få till ett fungerande system med elsparkcyklar i Stockholm.

Inför sommaren kan antalet elsparkcyklar på kort tid fördubblas till omkring 4 000 med så många som 6-7 olika entreprenörer. Det kommer att bli stor konkurrens om attraktiva uppställningsplatser då det handlar om stora ekonomiska värden som aktörerna på denna marknad slåss om.

Elsparkeyklarna är utmärkta för korta transporter samtidigt som de kan skapa problem för många synskadade, äldre och rörelsehindrade. Även andra gångtrafikanter kan uppleva problem när personer transporterar sig på gångbanorna i höga hastigheter. Om inte denna verksamhet regleras bättre än vad som föreslås i detta ärende riskerar Stockholm att hamna i en situation liknande andra städer där elsparkcyklarna till slut förbjudits. Där vill vi inte hamna.

Det är också självklart att det är trafikkontoret och ytterst dess direktör som ska förhandla och lägga fram förslag på utformning av fungerande avtal till trafiknämnden. Det är inte trafikborgarrådet som ska skriva under dokument som marknadsförs som avtal när det egentligen handlar om allmänna viljeyttringar. Enbart trafiknämnden kan och måste ta ett tydligt ansvar för denna viktiga trafikreglering som omfattar kanske 4 000-6 000 elsparkcyklar i Stockholms innerstad. Att trafikborgarrådet gör en publik signering av ett dokument som presenteras som ett bindande avtal kommer av allmänhet och företag att uppfattas som bindande fastän dokumentet är juridiskt sett undermåligt. Det vore mycket olyckligt.

En elsparkcykels livslängd är enligt vissa rapporter så kort som en till två månader, vilket ger cyklarna en negativ miljö- och klimatpåverkan. Att företag i branschen säger sig arbeta för robustare sparkcyklar i framtiden räcker inte.

Det är också viktigt att verksamheten med elsparkcyklar fortlöpande utvärderas av nämnden. Eftersom antalet elsparkcyklar kommer att öka kraftigt inför och under sommaren måste en första redovisning göras till nämnden redan i juni.

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Daniel Helldén (MP), Jan Tigerström m.fl. (M), Peter Backlund (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD) och Mads Lundgaard (SD).

Reservation

Vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Jan Valeskog m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Ersätтарыttrande

Malin Ericson (Fi) instämmer i förslag till beslut från vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Jan Valeskog m.fl. (S).

§ 32**Anmälan av rapport "Effekter av miljözoner i Stockholms stad"**

Dnr T2019-00347

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden lägger anmälan till handlingarna.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 15 april 2019.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

§ 33**Gångstråk Norrtullsgatan vid Karlbergsvägen.
Genomförandebeslut**

Dnr T2019-00618

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av

framkomlighetsåtgärder längs gångstråket Norrtullsgatan vid Karlbergsvägen till en investeringsutgift om 5,2 mnkr.

- 2 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 25 mars 2019.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Jan Tigerström m.fl. (M), Peter Backlund (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD) och Mads Lundgaard (SD) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Jan Valeskog m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar att bifalla kontorets förslag med följande ändring:

“Här planeras för en 2,5 m bred genomgående dubbelriktad cykelbana” Under “Föreslagna åtgärder”, sid 5 - ersätts med: “Här planeras för en 3,25 m bred genomgående dubbelriktad cykelbana”

Det är bra att Norrtullsgatans första kvarter norr om Odenplan får en slutlig lösning som torgyta som också innebär att den upprustas och blir mer attraktiv. Idag är vistelsekvaliteterna låga även om torget finns och är avstängd för trafik. Denna investering på drygt 5 miljoner kronor är därför välkommet för att få ett bättre nyttjande av torget.

Vi välkomnar det fortsatta utvecklingsarbetet med att åstadkomma ett attraktivt gångstråk i denna del av staden. Det är viktigt att Norrtullsgatan söder om Odenplan utvecklas så att både attraktiviteten för gående och cyklister kan öka samtidigt som tillgänglighet och angöringsmöjligheter säkerställs för det stora antal besökare som kommer denna väg till Läkarhuset, Observatorielundens skola, apotek, etc.

För att utvecklingsarbetet ska skapa bäst nytta ifrågasätter vi den föreslagna bredden 2,5 m på den dubbelriktade cykelbanan, vilket är rekommenderat minimimått för huvudstråk. Av förslagets figur 3 framgår att det enkelt och utan konflikter går att bredda cykelbanan till 3,25 m för att klara kommande högre flöden av cyklister, en åtgärd som skulle bli mycket dyrare att bygga ut i efterhand.

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) ställer förslagen mot varandra

och finner att nämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Daniel Helldén (MP), Jan Tigerström m.fl. (M), Peter Backlund (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD) och Mads Lundgaard (SD).

Reservation

Vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Jan Valeskog m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Ersätтарыttrande

Malin Ericson (Fi) instämmer i förslag till beslut från vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Jan Valeskog m.fl. (S).

§ 34**Husby – gräns mot Järvafältet, del av Grönare Stockholm. Genomförandebeslut**

Dnr T2017-00093

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projektet Husby gräns mot Järvafältet i enlighet med kontorets tjänsteutlåtande och till en beräknad investeringsutgift om 7,0 mnkr.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 12 mars 2019.

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

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Jan Tigerström m.fl. (M), Peter Backlund (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD) och Mads Lundgaard (SD) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Jan Valeskog m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - 1 Att bifalla kontorets förslag till beslut.
 - 2 Att lägga till genomförandepunkten ”nya och utökade offentliga toaletter”.

Vi välkomnar förslaget till genomförandesbeslut för Husbys gräns mot Järvafältet. Denna satsning ingår i Grönare Stockholm som vi drev igenom i den rödgrönrosa majoriteten.

Grönare Stockholm är en del av en politik för ett Stockholm

för alla, där vi inte bara satsar på innerstan utan även utvecklar grönområden och parker i ytterstaden. När vi på detta sätt ökar tillgången till rekreationsområden ökar vi även tryggheten, utvecklar det offentliga rummet och bidrar till en stad som håller ihop. Satsningarna inom Grönare Stockholm stärker även klimatanpassning, ekologiska värden och gröna kopplingar och samband.

För oss utgör investeringarna inom Grönare Stockholm även en del av en politisk helhet där vi stärker tillgången till grönområden och parker samtidigt som vi höjer ambitionen för bostadsbyggandet. Därmed visar vi att det både går att möta behovet av fler bostäder och att utveckla attraktiviteten och livskvaliteten i vår stad.

Vi hoppas att den nya majoriteten bygger vidare på detta och bedriver en politik för en jämlik stadsmiljö. Vi ser med oro på det innerstadsfokus som präglar Stockholms stads budget för 2019 och den nya majoritetens satsningar.

Med förbättrade offentliga toaletter blir området bättre rustat för arrangemang utan egna inhyrda anläggningar. Detta skulle förbättra relationerna mellan evenemangsarrangörer och de som dagligen vistas i området.

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Daniel Helldén (MP), Jan Tigerström m.fl. (M), Peter Backlund (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD) och Mads Lundgaard (SD).

Reservation

Vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Jan Valeskog m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Ersättaryttrande

Malin Ericson (Fi) lämnar ett ersättaryttrande enligt följande:

Feministiskt initiativ anser att Husbys gräns mot Järvafältet är ett bra och nödvändigt projekt, särskilt med tanke på behovet av att arbeta aktivt med grönytor i ytterstaden, då Grönare Stockholm tidigare har visat en slagsida mot innerstadsprojekt.

Den jämställdhetsanalys som redovisas i ärendet väcker dock frågor, och särskilt om vad som ligger till grund för den positiva slutsatsen att ”tillgängligheten till platserna för samtliga grupper i samhället” ökar. Vi noterar att inget specifikt nämns om kvinnor/män, flickor/pojkar, vars lika

rättigheter, skyldigheter och möjligheter termen jämställdhet traditionellt används för att beskriva.

Jämställdhetsanalyser i tjänsteutlåtanden infördes under den rödgrönrosa mandatperioden, med avsikten att lyfta hur åtgärder kan beröra kvinnor och män, flickor och pojkar på olika sätt, och för att redovisa hur kontoret har arbetat med den frågan i ett enskilt ärende. Att tydliggöra hur resurserna fördelas är en nödvändig del för att Stockholm ska vara en jämställd och jämlik stad.

I ärendet framgår att det har genomförts ett dialogarbete där verksamheterna vid Husby gård och boende i närområdet har blivit inbjudna till möten. Det bör därför finnas underlag som visar hur många som deltagit, hur deltagandet fördelat sig bland verksamheter, i åldrarna och mellan grupperna kvinnor/män och flickor/pojkar, men någon sådan redovisning finns vare sig i ärendet eller i programhandlingen, och återfinns inte heller som en bilaga. Det framgår inte heller i ärende eller programhandling hur de åtgärder som projektet föreslår kommer att påverka de olika grupperna kvinnor/män och flickor/pojkar.

Vi saknar även en barnkonsekvensanalys i ärendet.

Vid protokollet

Åse Geschwind