

Tid Torsdagen den 17 mars 2022 kl. 16.00 – 16.15
Plats Stora kollegiesalen, Stadshuset
Justering Tisdagen den 29 mars 2022, §§ 1-3, 5-9, 11-14

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 17 mars 2022, §§ 4, 10, 15

Daniel Helldén

Rikard Warlenius

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Daniel Helldén (MP), ordföranden

Rikard Warlenius (V), vice ordföranden

Jan Tigerström (M)

Eva Ekmehag (M)

Åsa Nilsson Söderström (L)

Johan Fälldin (C)

Mikael Valier (KD)

Inger Edvardsson (S)

Marlene Karlén (V)

Tjänstgörande ersättare:

Tomas Tetzell (M)

för Ulla Hamilton (M)

Bengt Ohlsson (S)

för Jan Valeskog (S)

Emil Stensson (S)

för Emmelie Renlund (S)

Bo Arkelsten (M)

för Peter Wallmark (SD)

Ersättare:

Bo Lindner (M)

Linnéa Sandström Lange (L)

Camilla Kylanfelt (MP)

Svante Linusson (C)

Joel Höglund (V)

Malin Ericson (Fi)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Gunilla Glantz, Mikaela Dahlberg, Ulrika Falk, Peter Granström, Anna Green, Philip Hall, Kersti Hedqvist, Mattias Lundberg, Alva Matsdotter, Bengt Stenberg och personalföreträdaren Luis Lopez §§1-8 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 tisdagen den 29 mars 2022.

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

Anmälan görs av inkomna skrivelser till trafiknämnden enligt följande:

- 1 Fordonshinder, från Daniel Helldén (MP), Jan Tigerström m.fl. (M), Åsa Nilsson-Söderström (L), Johan Fälldin (C) och Mikael Valier (KD)
Dnr T2022-00763
- 2 Parkeringsytor för friflytande enpersonsfordon och cyklar, från Daniel Helldén (MP), Jan Tigerström m.fl. (M), Åsa Nilsson-Söderström (L), Johan Fälldin (C) och Mikael Valier (KD)
Dnr T2022-00764

Beslut

Trafiknämnden överlämnar skrivelserna till trafikkontoret för beredning.

Information från förvaltningschefen

Förvaltningschef Gunilla Glantz berättar om återgång till kontoret efter Covid.

Förvaltningschefen informerar även om att kristallvertikalaccenten på Sergels torg lyser i Ukrainas färger i solidaritet.

Beslut

Trafiknämnden tackar för informationen.

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

Inkomna skrivelser m.m. till trafiknämnden enligt förteckning från den 8 mars 2022 respektive den 17 mars 2022 anmäls.

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

Dnr T2022-00347

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt sitt förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner redovisningen.
- 2 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 9 mars 2022.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

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

Inget protokoll finns att anmäla vid dagens sammanträde.

§ 6**Anmälan av ekonomisk uppföljning månad 2 2022**

Dnr T2022-00544

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden beslutar att lägga anmälan till handlingarna.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 4 mars 2022.

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

Ombyggnad av södra Götgatan. Reviderat inriktningsbeslut

Dnr T2019-01831

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag.

- 1 Trafiknämnden godkänner det reviderade inriktningsbeslutet och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projektet södra Götgatan upp till 19 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 9 februari 2022.

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

Försök gällande framkomlighetsåtgärder för stomlinje 4 på del av Hornsgatan respektive del av Odengatan.

Slutredovisning

Dnr T2020-02170

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag.

- 1 Trafiknämnden godkänner slutredovisning av projektet försök gällande framkomlighetsåtgärder för stomlinje 4 på del av Hornsgatan respektive del av Odengatan.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 15 december 2021.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

§ 9**Ramavtal för tekniska och administrativa konsulter.
Upphandling**

Dnr T2022-00245

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag.

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets redovisning av upphandlingsförfarandet gällande tekniska och administrativa konsulter och ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för föreliggande beslut.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 31 januari 2022.

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 Inger Edvardsson m.fl. (S) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Stadens förvaltningar bör eftersträva att i högre grad själva inhysa den kompetens som krävs för stadens utveckling och skötsel, snarare än att upphandla den. Det gäller såväl i de praktiska verksamheterna som mer teknisk specialistkompetens. Det leder till att värdefulla erfarenheter stannar inom staden och inte behöver upphandlas nästa gång, till att stadens egen personal får mer kvalificerade arbeten och kan utvecklas, och även till ekonomiska vinster när dyra konsulttjänster inte behöver upphandlas. Det är förstås inte rimligt att staden håller sig med precis alla specialistkompetenser som då och då behövs för stadens skötsel. Därför behövs rutiner för upphandling av kvalificerade tjänster och vi stöder ärendet i princip. Men vi menar att de nivåer som anges är orimligt höga och att en del

av de summorna snarare borde styras till att stärka kontorets egen kompetens genom anställningar.

Ersättaryttrande

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

§ 10**Infrastrukturdepartementets promemoria om parkering av elsparkcyklar. Svar på remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2022-00202

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

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

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 31 januari 2022.

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 Inger Edvardsson m.fl. (S) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Vi har tillsammans med övriga stockholmare i över tre års tid larmat om att bristerna i parkering av elsparkcyklar är ett mycket stort trafiksäkerhetsproblem. Den som hyr en elsparkcykel i dagsläget saknar idag incitament att parkera cykeln på ett ansvarsfullt sätt, eftersom den inte ägs av användare. Samtidigt är det inte möjligt att hålla användaren ansvarig för brister vid parkeringen.

På samma gång har uthyrningsföretagen saknat incitament att se till att deras cyklar parkeras på ett korrekt sätt. Vid användning rullar cyklarna i genomsnitt 23 minuter per dygn enligt beräkningar från staden, vilket gör att

missförhållandena och parkeringsproblemen i praktiken är mycket omfattande i Stockholm.

Denna situation har på senare år helt nonchalerats av den nuvarande kommunledningen. Troligtvis är det missförhållandena i just Stockholm som fått regeringen att ta detta initiativ. Trots att staden i förhandlingar redan våren 2019, via ordningslagen, (OL), hade kunnat tvinga bolagen att följa motsvarande regler. Därför är nuvarande passivitet och nonchalans från de Blågröna oförsvarlig.

Majoriteten har enligt beslut valt att tillåta 12000 cyklar. I löpmeter, parkerade i bredd, motsvarar elsparkcyklarna hela 6000 meter, eller 6 km! Därmed blir det i praktiken omöjligt att ordna uppställningsplatser för alla dessa cyklar, särskilt om staden med stor möda också ska ordna plats för drygt 5000 låncyklar. Det senare bör rimligtvis vara mer prioriterat.

Vi vill därför begränsa antalet mellan 5000-8000 elsparkcyklar i Stockholm. Till och med för dessa nivåer kommer det att bli svårt att ordna parkeringsytor. Att genom lokala ordningsföreskrifter göra undantag från i promemorian föreslagna parkeringsregler på trottoarer, eller vid kollektivtrafikpunkter som exempelvis framför tunnelbanenedgångar, vore direkt ansvarslöst. Trafiksäkerheten för stadens oskyddade trafikanter måste alltid komma i första hand.

Att genomföra en upphandling av ett fåtal elsparkcykelbolag, som de Blågröna beslutat om, tror vi inte heller är en framkomlig väg för att lösa dessa frågor. Det kommer bli omöjligt att på ett rättssäkert sätt och utan godtycke genomföra en sådan upphandling. Det hittills framgångsrika lobbyarbete som bolagen bedrivit gentemot kommunledningen förfärrar inför en sådan process.

Vi delar slutligen uppfattningen att elsparkcyklar/elmopeder bör utgöra en egen kategori av fordon. Här bör också hänsyn tas till de olika motoreffekter på fordonen som tillåts inom EU, men som idag inte tillåts i Sverige, men som bland annat påverkar hur försäkringsbolagen försäkrar dessa fordon och som även påverkar föreslagna regler i den remitterade promemorian.

Ersättaryttrande

Malin Ericson (Fi) lämnar ersättaryttrande enligt följande:

Stockholm har länge väntat på en lösning på den ohållbara situationen med kringslängda elsparkcyklar, och en påfallande

senfärdighet har präglat den grönbå majoritetens hantering av frågan. Tyvärr måste vi konstatera att vi med infrastrukturdepartementets promemoria inte kommer så mycket närmare. De problem som löses ersätts av nya.

I promemorian ger infrastrukturdepartementet en definition på vad som skiljer elsparkcyklarna från andra cyklar, till exempel att de saknar ”tramp- eller vevanordning”. Trots att man visar att det faktiskt går att definiera elsparkcyklar som ett eget fordonsslag väljer man bort att göra just det, och inskränker på så vis möjligheten till att reglera elsparkcyklarna i högre utsträckning utan att det påverkar vanliga cyklar. Där är det viktigt att staden fortsätter trycka på för att elsparkcyklarna ska få en egen fordondefinition.

Som positiv effekt av ett förbud mot parkering på gångbanan lyfter trafikkontoret i sitt utlåtande att trafikvakterna kan flytta undan felparkerade elsparkcyklar från trottoarer utan att behöva göra juridiska avvägningar. Det är naturligtvis en förbättring från rådande situation då det krävs att cykeln på ett snävt definierat vis hindrar framkomligheten, men löser inte grundproblemet med den felaktiga placeringen. Vi ställer oss dessvärre tvivlande till om förbudet på ett avgörande sätt kan förändra användarnas vårdslösa hantering av elsparkcyklarna. De har blivit slit-och-släng-fordon, något som man plockar upp från marken och kastar tillbaka när man inte behöver det längre. Det är också tveksamt hur effektivt brott mot förbudet kan bevakas, då det antingen krävs att användaren tas på bar gärning eller att senaste användare eftersöks via bolaget. Vi tycker inte heller att det är vad Stockholms parkeringsvakter bör ägna sin tid åt.

Risken att elsparkcyklarna konkurrerar ut vanliga cyklar i kampen om platser i cykelställ är också betydande. Utrymmet för cykelparkering är begränsad, och som trafikkontoret påpekar kan det i stället bli en överflyttningseffekt med dåligt parkerade privatcyklar, därtill fastlåsta. Det gagnar definitivt inte framkomligheten.

Sammantaget är vår uppfattning att lösningen är att enbart tillåta fasta system som ger användarna incitament att ställa ifrån sig elsparkcyklarna på rätt plats. Antalet tillstånd för elsparkcyklar kan då begränsas utifrån hur mycket utrymme det finns för ställ. Ett alternativ är förprogrammerade zoner för avställning, men det ger ingen garanti för att användarna ställer ifrån sig elsparkcyklarna på ett rimligt sätt inom zonen.

§ 11**Byggsäckar. Svar på skrivelse från Jan Valeskog m.fl. (S)**

Dnr T2021-02699

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag.

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 14 december 2021.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

§ 12**Textilinsamlingsboxar. Svar på skrivelse från Jan Valeskog m.fl. (S)**

Dnr T2021-02728

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag.

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 14 december 2021.

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**Brommaplan trimningsåtgärder. Inriktningsbeslut**

Dnr T2022-00199

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag.

- 1 Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projektet Brommaplan trimningsåtgärder upp till 3 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut. Projektets totala utgift beräknas till 18 mnkr.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 31 januari 2022.

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

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Jan Tigerström m.fl. (M), Åsa Nilsson Söderström (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD) och vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) föreslår (se beslutet).
- 2) Inger Edvardsson m.fl. (S) föreslår att ärendet återremitteras enligt följande:
 - 1 Att återremittera ärendet om ”trimningsåtgärder” för att istället ta ett helhetsgrepp kring trafikarbetet runt Brommaplan.
 - 2 Att nämnden uttalar att både staden och regionen nu måste ta ansvar för trafiklösningar i denna del av Bromma för att möjliggöra följande: en ny bussterminal på Brommaplan, förbättrad tillgänglighet till t-banan med bland annat bredare perronger, förbereda en ny tunnelbanedragning till Bromma flygfält inför förestående nedläggning av flygplatsen och skyndsamt bygga en fyrvägs korsning istället för den idag trögflytande Brommaplans rondell.
 - 3 Att uppdra till trafikkontoret att utreda föreslagen fyrvägs korsning som ger högre trafiksäkerhet och större framkomlighet för samtliga trafikslag än aktuellt förslag, med redovisning till nämnden för beslut i december 2022.
 - 4 Att därutöver anföra följande:

Utredningen av detta förslag, också kallat ”trimningsåtgärder” är en halvmesyr. Främst saknas ett helhetsgrepp för trafiken

runt Brommaplan. Gång- och cykeltrafiken får inte en trafiksäker och trafikseparerad planskild lösning och busstrafiken ges endast marginella förbättringar.

Därutöver får biltrafiken betydligt längre köer i östlig riktning och trafiken kommer få svårare att få tillträde till rondellen. Eftersom rondellen kvarstår i detta förslag.

Vissa av förslagen i ärendet går dock att använda i en lösning med fyrvägs korsning för Brommaplan. Dessa bör därför tas med i det vidare utredningsarbetet. Det bör dock vidhållas att en fortsatt utredning när redan det finns ett bättre alternativ är ett slöseri med resurser och därför ansvarslöst.

Ärendet framstår som en dålig kompromiss hos de Blågröna, något som kommer göra både brommabor och ekeröbor mycket besvikna.

1. I ärendet och utredningen i trafiknämnden från maj 2019 framgår att en fyrvägs korsning med planskild lösning för gång och cykeltrafiken ökar framkomligheten och ger betydligt bättre trafiksäkerhet för dessa oskyddade trafikanter än aktuellt förslag, nu är denna optimala trafiksäkerhetslösning inte möjlig.
2. Bussresenärerna får minst en minut kortare restid i båda riktningarna under högtrafik i en fyrvägs korsning, enligt andra utredningar är tidsvinsterna ännu större i högtrafik. Med aktuellt förslag blir tidsvinsten för bussarna endast ”mellan 20-40 sekunder”.
3. Med en fyrvägs korsning enligt utredningen från 2019 skulle bilisterna spara hela 255 timmar per dygn. Med detta förslag drabbas bilisterna istället sammanlagt med längre köer. Eftersom sträckan österut ökar köbildningen från dagens ca 250 meter till hela 600 meter, detta då tillträdet till rondellen försämras. På de andra vägriktningarna beräknas endast marginella förkortningar av bilköer ske, en uppskattad förbättring på bara 50 och 100 meter för respektive sträcka, vilket kan anses vara inom felmarginalen.

Oviljan att ta ett helhetsgrepp om Brommaplansrondellen är obegriplig. Rädslan för att öka framkomligheten för bilister har angetts som en orsak. En ombyggnation av Brommaplansrondellen skulle dock vara ett av de mest samhällsekonomiskt kloka beslut som kan tas, då kostnaden

endast är cirka 200 miljoner kronor och värdet på ökad framkomlighet årligen kan värderas i miljardbelopp.

Lägger man därtill oviljan från regionen att delfinansiera en ny bussterminal på Brommaplan, oviljan att höja kvaliteten och kapaciteten på tunnelbanan vid Brommaplan, oviljan att utreda en ny tunnelbanelinje till Bromma flygplats, att undvika att satsa på bättre kollektivtrafik i området, så är det förståeligt att brommaborna fortsatt är missnöjda med hur staden och regionen styrs av politikerna. Detta går att ändra på.

Beslutsgång i delen om återremiss

Ordföranden Daniel Helldén (MP) ställer förslaget att återremittera ärendet mot att avgöra ärendet vid dagens sammanträde och finner att nämnden beslutar att avgöra ärendet vid dagens sammanträde.

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) finner därefter att nämnden beslutar enligt kontorets förslag som stöds av Daniel Helldén (MP), Jan Tigerström m.fl. (M), Åsa Nilsson Söderström (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD) och vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V).

Reservation

Inger Edvardsson m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag till återremiss.

§ 14

Handlingsplan för gång 2022-2027

Dnr T2021-02966

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag.

- 1 Trafiknämnden godkänner förslaget till ny handlingsplan för gång 2022-2027.
- 2 Trafiknämnden godkänner uppföljningen av handlingsplan för gång 2016-2021.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Jan Tigerström m.fl. (M), Åsa Nilsson Söderström (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD) och Inger Edvardsson m.fl. (S) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) föreslår att nämnden beslutar att delvis avslå kontorets förslag, samt att därutöver anföra följande:

Vänsterpartiet ser mycket positivt på ökade satsningar på gående, men vi anser att de föreslagna åtgärderna är otillräckliga för att nå de uppsatta målen om att minst 60% respektive 50% av resorna i innerstaden respektive ytterstaden år 2030.

Ambitionerna behöver höjas. Ett par exempel på skärpta krav vi anser ska ingå:

Angående det övergripande gångvägnätet så behöver texten kompletteras med krav på att prioritera saknade länkar för gående mellan stadsdelar, för att öka förutsättningarna för gående i ytterstaden.

Angående punkten om hänsyn till gåendes behov vid trafikstörande arbeten så behöver utökade krav på utbildning av entreprenörer om framkomlighet för fotgängare ingå, inklusive gällande fotgängare med funktionshinder, samt höjda böter för bristande regelefterlevnad.

I övrigt observerar vi att stadens övergripande mål tillsammans med stadens framkomlighetsstrategi har likheter med den framväxande rörelsen för att skapa hållbara 15-minutersstäder, som planeras så att all relevant samhällsservice kan nås med gång, cykel eller kollektivtrafik inom 15 minuter. Handlingsplanen för gång skulle kunna ha en mer framskjuten position för fortsatt arbete i denna riktning.

Vi ser fram emot en ökad takt i arbetet, och en snar uppföljning med skarpare formuleringar och fler uppföljbara delmål.

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag som stöds av ordföranden Daniel Helldén (MP), Jan Tigerström m.fl. (M), Åsa Nilsson Söderström (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD) och Inger Edvardsson (S).

Reservation

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

Ersätтарыttrande

Malin Ericson (Fi) lämnar ersätтарыttrande enligt följande:

Feministiskt initiativ välkomnar en uppföljning av gångplanen som ger en välbehövlig fokus på det prioriterade trafikslag som i allmänhet brukar hamna i skymundan av de andra trafikslagen. Den nya handlingsplanen för gång lyfter många viktiga aspekter av vad som behövs för att göra Stockholm till en ännu bättre stad för gång. Dock hade det varit önskvärt med större visioner och inte uteslutande grundläggande punkter.

Vi uppskattar punkterna som rör vinterväghållningen, eftersom gångtrafikanter oftast är de som drabbas hårdast av dåligt snöröjning och halkbekämpning. Dock vill vi påpeka att behovet av snöröjning och halkbekämpning startar direkt utanför dörren och det därför inte duger att det prioriterade gångvägnätet har hög standard under vinterhalvåret om det krävs att fotgängarna får pulsa genom hög snö eller halka runt på trottoarerna innan de kommer dit. För personer med ostadiga ben eller som är beroende av hjälpmedel blir det då omöjligt att ta sig ut.

Vi hade också önskat en mer tydlig och visionär prioritering av gångtrafiken relativt biltrafiken. Det är bra att trafiksignalerna ska optimeras för gående, men det ska inte vara begränsat till ”vissa platser” utan bör ske runt om hela staden. Utgångspunkten bör vara att gångtrafikens behov styr överallt – en tanke som kan ta tid att vänja sig vid, men inte desto mindre nödvändig för att göra beskrivningen ”prioriterat trafikslag” sann.

Till sist vill vi lyfta att i uppföljningen av tidigare gångplan konstateras att andelen gående troligtvis är relativt oförändrat sedan 2016, men ingen analys görs av möjliga orsaker. Vi saknar också en problematisering av om de indikatorer som satts upp i Framkomlighetsplanen rimligen kan uppnås på så pass kort sikt som 5 och 10 år. En ökning av andelen gående på bekostnad av biltrafiken är naturligtvis mycket önskvärd, men det finns begränsningar i stadens uppbyggnad, som avståndet mellan bostadsområden och arbetsplatser, som gör att en ökning sker långsamt i takt med att staden förtätas.

§ 15**Ändring av lokala ordningsföreskrifter för torghandeln i Stockholms kommun**

Dnr T2021-02361

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Daniel Helldén (MP), Jan Tigerström m.fl. (M), Åsa Nilsson Söderström (L), Johan Fälldin (C) och Mikael Valier (KD):

- 1 Trafiknämnden godkänner för egen del trafikkontorets förslag till ändringar i de lokala ordningsföreskrifterna för torghandeln i Stockholms kommun.
- 2 Trafiknämnden hemställer till kommunfullmäktige att fastslå trafikkontorets förslag till ändringar i de lokala ordningsföreskrifterna för torghandeln i Stockholms kommun.
- 3 Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att utreda om och hur en koncessionsupphandling av delar av torghandelsverksamhet skulle kunna utformas som på enklast möjliga sätt differentierar utbudet på stadens saluhandelstorg och samtidigt främjar den fria konkurrensen.
- 4 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.
- 5 Trafiknämnden anför därutöver följande:

Vi välkomnar trafikkontorets förslag på ändringar av lokala ordningsföreskrifter för torghandeln. I förslaget ändrar man från ett års kontrakt med automatisk förlängning på de permanenta ytorna till tre år utan automatisk förlängning. Detta tycker vi är en bra förändring. Men det finns idag ingen idé om hur nya aktörer kommer in. Det finns ingen kö eller annat sätt att anmäla intresse. I dag har staden inte heller möjlighet att påverka utbudet på torgen. Lagstiftningen medger dock styrmedel som kan göra det möjligt att främja en större variation. Trafikkontoret får i uppdrag att utreda om och hur en koncessionsupphandling av delar av torghandelsverksamhet skulle kunna utformas som på enklast möjliga sätt differentierar utbudet på stadens saluhandelstorg och samtidigt främjar den fria konkurrensen. Vi kan därmed skapa ett urval samtidigt som vi får en öppnare process. Upphandlingsförfarandet ska vara enkelt och transparent.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 2 mars 2022. Kontoret föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

- 1 Godkänna för egen del trafikkontorets förslag till ändringar i de lokala ordningsföreskrifterna för torghandeln i Stockholms kommun.
- 2 Hemställa till kommunfullmäktige att fastslå trafikkontorets förslag till ändringar i de lokala ordningsföreskrifterna för torghandeln i Stockholms kommun.
- 3 Omedelbart justera paragrafen.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1 Ordföranden Daniel Helldén (MP), Jan Tigerström m.fl. (M), Åsa Nilsson Söderström (L), Johan Fälldin (C) och Mikael Valier (KD) föreslår (se beslutet).
- 2 Vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Inger Edvardsson m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar enligt 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), Åsa Nilsson Söderström (L), Johan Fälldin (C) och Mikael Valier (KD).

Särskilt uttalande

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

Vi välkomnar de båda huvudsakliga förändringarna trafikkontoret föreslår; att tillstånd normalt ska beviljas för tre år i stället för ett, och att en möjlighet till tillfälliga torghandelsplatser ska införas. Den permanenta torghandeln, liksom f.ö. livsmedelsbutikernas försäljning av motsvarande varor, bygger med nödvändighet på import under större delen av året. Det är värdefullt om den kan kompletteras med möjlighet för lokala producenter att sälja sina produkter t.ex. under skördesäsong.

Vi instämmer i att de torg eller gågator där torghandel bedrivs måste upplevas som ”trivsamma, städade och trygga”. Vi menar att överförandet av ansvaret för torghandelsverksamheten från fastighetsnämnden till trafiknämnden fr.o.m. år 2020 ökat möjligheterna att placera torgstånd så, att de ökar attraktiviteten i de offentliga rummet, snarare än att störa helhetsbilden. Ökad vikt bör, inför tillståndsgivningen, läggas vid placeringen och utformningen

av torgstånden. Längre tillståndstider, liksom möjligheten till tillfälliga torgstånd, ökar vikten av detta.

Med nu tillgängliga resurser har Trafikkontoret svårt att utöva tillräcklig tillsyn över att handlarna följer de villkor tillstånden är förenade med. Det förekommer t.ex. att icke fasta försäljningsstånd, bänkar, etc., står kvar över natten även om tillståndet föreskriver att de ska tas bort varje dag efter stängning. De nya principerna för tillståndens varaktighet ökar behovet av tillsyn över att villkoren följs.

För att torgen ska upplevas som trivsamma och städade krävs också att tomkartonger, lastpallar, varuvagnar, o.d. städas undan kontinuerligt under dagtid. Det är alltså inte tillräckligt att så ska ske efter stängning för dagen. Torghandeln pågår – naturligtvis - under den tid på dygnet då många passerar eller vistas på torget, och det är under den tiden man upplever torgen som skräpiga eller trivsamma. Tillståndsvillkoren, och tillsynen, behöver anpassas till detta.

Ersättaryttrande

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

Vid protokollet

Alva Matsdotter