

Tid Torsdagen den 18 februari 2021 kl. 16.00 – 16.45
Plats Bolindersalen, Tekniska nämndhuset
Justering Tisdagen den 2 mars 2021 §§ 1-9, 11-13, 15-21

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 18 februari 2021, §§ 10, 14, 22

Daniel Helldén

Rikard Warlenius

Beslutande ledamöter:

Daniel Helldén (MP), ordföranden

Rikard Warlenius (V), vice ordföranden

Ulla Hamilton (M)

Jan Tigerström (M)

Eva Ekmehag (M)

Patrik Silverudd (L)

Johan Fälldin (C)

Mikael Valier (KD)

Jan Valeskog (S)

Emmelie Renlund (S)

Marlene Karlén (V)

Peter Wallmark (SD)

Tjänstgörande ersättare:

Bengt Ohlsson (S)

för Inger Edvardsson (S)

Ersättare:

Tomas Tetzell (M)

Bo Arkelsten (M)

Bo Lindner (M)

John Backvid (M)

Maria Johansson (L)

Camilla Kylanfelt (MP)

Svante Linusson (C)

Emil Stensson (S)

Joel Höglund (V)

Katja Jassey (V)

Inge Pihlström (SD)

Malin Ericson (Fi) §§ 7-22

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Gunilla Glantz, Ulrika Falk, Åse Geschwind, Anna Green, Philip Hall, Inga-Lill Hultin, Anne Kemmler, Mattias Lundberg, Elisabet Munters, Bengt Stenberg och personalföreträdarna Luis Lopez §§ 1-10 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 2 mars 2021.

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

Anmälan görs av inkomna skrivelser till trafiknämnden enligt följande:

- 1 Bristande vinterväghållning för gående och cyklister, från Rikard Warlenius m.fl. (V)
Dnr T2021-00549
- 2 Upphandling av renhållning och vinterväghållning, från Jan Valeskog m.fl. (S)
Dnr T2021-00550
- 3 Stadens snöröjningspolicy, från Peter Wallmark (SD)
Dnr T2021-00551

Beslut

Trafiknämnden överlämnar skrivelserna till trafikkontoret för beredning.

Nytt datum för novembersammanträdet

Nämnden behandlar flytt av sammanträdet som är planerat till den 18 november 2021. Sammanträdet behöver flyttas då det krockar med KF-Budgetmöte. Nytt datum föreslås till torsdagen den 25 november 2021.

Beslut

Trafiknämnden beslutar att flytta sammanträdet från den 18 november till den 25 november 2021.

Information från förvaltningschefen

Förvaltningschefen Gunilla Glantz informerar om minskade parkeringsintäkter, trafikläget och status avseende snöröjning.

Fråga om halka vid övergångsställen

Ledamoten Ulla Hamilton (M) konstaterar att det är halt på de vita strecken vid övergångsställen och frågar om det finns någonting kontoret kan göra åt det?

Avdelningschefen Bengt Stenberg bekräftar att det är halt där och ber att få återkomma med vidare besked i frågan.

Fråga om halka på Guldbron vid Slussen

Ledamoten Peter Wallmark (SD) frågar om kontoret fått in klagomål på att det är halt på Guldbron vid Slussen?

Avdelningschefen Bengt Stenberg ber att få undersöka saken och återkomma till nämnden i egen ordning.

Beslut

Trafiknämnden tackar för informationen.

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

Inkomna skrivelser m.m. till trafiknämnden enligt förteckning från den 4 februari 2021 respektive den 18 februari 2021 anmäls.

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

Dnr T2020-03341

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner redovisningen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 5 februari 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.

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

Dnr T2021-00078

Protokoll 6/2020 från den 7 december 2020 för trafiknämndens och Stockholms stads Parkering AB:s gemensamma råd för funktionshinderfrågor anmäls.

Minnesanteckningar från möte mellan trafiknämndens presidium och rådet för funktionshinderfrågor som hölls den 16 november 2020 anmäls.

§ 6**Västerbron. Breddning av gång- och cykelbanor.
Inriktningsbeslut**

Dnr T2020-03234

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projekt Västerbron – breddning av gång- och cykelbanor till en investeringsutgift om 3 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 26 januari 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.

§ 7**Reinvesteringsprogram för mindre åtgärder avseende broar, tunnlar och övriga konstbyggnader 2021.****Genomförandebeslut**

Dnr T2020-03212

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av mindre reinvesteringsåtgärder i konstbyggnader år 2021 upp till 50 mnkr.
- 2 Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandling av entreprenader.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 20 januari 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.

§ 8**Förbättringar för gång-, cykel- och kollektivtrafik vid Nybroplan. Genomförandebeslut**

Dnr T2019-03300

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Patrik Silverudd (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD) och Jan Valeskog m.fl. (S):

- 1 Trafiknämnden godkänner i huvudsak förslag till genomförande av projekt Förbättringar för gång, cykel och kollektivtrafik vid Nybroplan till en investeringsutgift om 31 mnkr.
- 2 Trafiknämnden avvaktar beslutet om detaljutformning av kantstenen som påverkar möjligheten för vänstersväng för motorfordonstrafiken.

- 3 Trafiknämnden beslutar att trafikkontoret genomför ett sex månader långt försök med tillfällig avstängning som förbjuder vänstersväng och därefter återkommer till nämnden med en utvärdering.
- 4 Beslut om bibehållen eller förbjuden vänstersväng ska fattas av trafiknämnden.
- 5 Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för föreliggande genomförandebeslut.
- 6 Trafiknämnden anför därutöver följande:

Förslaget ger stora fördelar för kollektivtrafiken och skapar bättre förutsättningar för gång, cykel och vistelse på platsen. Däremot innebär en borttagning av vänstersväng mot Nybrohamnen och Blasieholmen att denna motorfordonstrafik tvingas ta en omväg via Normalmstorg/Birger Jarlsgatan. Det har dock visat sig möjligt att först pröva och utvärdera detta före ett beslut om bibehållen eller förbjuden vänstersväng.

Kontorets förslag till genomförande av Nybroplan kan genomföras i sin helhet förutom den detaljutformning av kantstenen som påverkar möjligheten för vänstersväng för motorfordonstrafiken. Denna del har en låg kostnad i projektet och kan beslutas senare.

Försöket med tillfällig avstängning som förbjuder vänstersväng ska studera framkomligheten för platsen i stort, hur nyttor och onyttor fördelar sig mellan trafikslagen samt påverkan i och med att motorfordonstrafiken som idag använder vänstersvängen får alternativa vägar. Trafikkontoret ska därefter återkomma till nämnden med en utvärdering.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 15 januari 2021. Kontoret föreslår att nämnden beslutar följande:

- 1 Godkänna förslag till genomförande av projekt Förbättringar för gång-, cykel- och kollektivtrafik vid Nybroplan till en investeringsutgift om 31 mnkr.
- 2 Ge kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för föreliggande genomförandebeslut.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Patrik Silverudd (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD) och Jan Valeskog m.fl. (S) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) föreslår att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.
- 3) Peter Wallmark (SD) föreslår att nämnden beslutar att i första hand återremittera och i andra hand att avslå kontorets förslag. Därutöver anføres följande:

Nybroplan är en viktig trafiknod för alla trafikslag. Projektet syftar till att göra det enklare, tryggare och mer trafiksäkert att gå och cykla vid Nybroplan samt att öka framkomligheten för gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer. Bland annat skapas nya tillgängliga gångbanor, cykelbanor breddas och binds samman och framkomligheten ökar. Nybroplan är idag en väldigt rörig trafikplats, och förslaget om att göra den säkrare för trafikanterna är påkallat. Tyvärr saknas bilperspektivet. Det är inte endast privatbilar som behöver bilen, även näringsidkare och blåljuspersonal måste kunna ta sig fram i trafiken. Blir det stopp i bilfilerna runt Nybroplan finns inga andra vägar att välja. Det kan sluta med katastrof om det är fordon på utryckning som fastnar. Vi vill därför omarbete förslaget så att den också innehåller en konsekvens- och framkomlighetsanalys för bilen.

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) ställer övriga förslag mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Patrik Silverudd (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD) och Jan Valeskog m.fl. (S).

Reservation

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

Peter Wallmark (SD) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag om att i första hand återremittera och i andra hand avslå kontorets förslag.

Särskilt uttalande

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

Detta förslag innebär tydliga och efterlängtade förbättringar för de trafikslag som ska prioriteras utifrån stadens framkomlighetsstrategi. Tyvärr har ingen hänsyn tagits till vår anmärkning vid inriktningsbeslutet, att välanpassad signalreglering ska användas för att kunna underlätta även för cykeltrafik och inte bara kollektivtrafik, med de tekniska hjälpmedel för detektion som bedöms lämpligast för de aktuella korsningarna.

Vi utgår från att detta ändå kommer att ske, men tycker det är önskvärt att det tydliggörs även i dokumentationen av besluten.

Ersätтарыttrande

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

§ 9**Åtgärder för att stärka ek- och groddjurssamband. Etapp 3 av Grönare Stockholm – del 2 av 2.****Genomförandebeslut**

Dnr T2017-00093

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av insatser för att stärka groddjurs- och eksamband, Grönare Stockholm etapp 3, del 2 av 2, till en investeringsutgift om 8,0 mnkr.
- 2 Trafiknämnden anmäler beslutet till Farsta stadsdelsnämnd.
- 3 Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för föreliggande genomförandebeslut.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 20 januari 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.

Särskilt uttalande

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

Stockholm har under lång tid legat i framkant vad gäller kunskapsutveckling och skydd av naturmiljöer viktiga för den biologiska mångfalden. Stockholm arbetade med begreppet grönstruktur redan i översiktsplanen 1999 och har under lång tid byggt upp en stor kunskap kring stadens naturmiljöer. Under förra mandatperioden togs nya riktlinjer för utvecklingen av park- och naturmiljöer fram inklusive särskilda satsningar. I den senaste översiktsplanen har vikten av den gröna strukturen fått en tydligare plats både i kartmaterialet och i måltexterna.

Vi välkomnar förslaget att fortsätta den framgångsrika satsningen Grönare Stockholm som vi drev igenom i den rödgrönrosa majoriteten förra mandatperioden.

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 2021 och den nya majoritetens satsningar. Det är glädjande att

den tredje etappen av Grönare Stockholm även fortsättningsvis fokuserar på ytterstaden.

Det är i första hand stadsdelsförvaltningarna som ansvarar för skötseln av naturmarken, inklusive naturreservaten. I och med ökade ambitioner kommer också behovet av driftmedel att öka. Men istället för ökade resurser till stadsdelarna har stora nedskärningar gjorts på grund av majoritetens skattesänkning. Det drabbar naturvårdsskötseln och den biologiska mångfalden. För att få till förbättringar i verkligheten måste även de som ska utföra det långsiktiga driftarbetet få de resurser som krävs.

Ersättaryttrande

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

§ 10

Verksamhetsplan 2021 för trafiknämnden

Dnr T2020-03131

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner verksamhetsplanen för 2021.
- 2 Trafiknämnden godkänner omslutningsförändring om 136,1 mnkr inom driftbudgeten.
- 3 Trafiknämnden godkänner förslag till budgetjustering avseende åtgärdsprogram för god vattenstatus om 5,0 mnkr inom driftbudgeten.
- 4 Trafiknämnden godkänner förslag till budgetjustering avseende klimatinvesteringar om 59,5 mnkr.
- 5 Trafiknämnden godkänner förslag till budgetjustering avseende medel för trygghetsskapande åtgärder om 51,0 mnkr inom investeringsbudgeten.
- 6 Trafiknämnden godkänner ansökan om driftmedel om 5,0 mnkr för åtgärdsprogram för god vattenstatus från Central medelsreserv i enlighet med bilaga 13 i verksamhetsplanen.
- 7 Trafiknämnden godkänner ansökan om investeringsmedel om 59,5 mnkr för klimatåtgärder från Central medelsreserv i enlighet med bilaga 12 i verksamhetsplanen.

- 8 Trafiknämnden godkänner ansökan om investeringsmedel om 51 mnkr för trygghetsskapande åtgärder från Central medelsreserv i enlighet med bilaga 11 i verksamhetsplanen.
- 9 Trafiknämnden fastställer tidpunkter för ekonomisk månadsuppföljning till den 11 mars, 22 april, 17 juni, 26 augusti, 21 oktober, 18 november och 16 december samt tertialrapporter till den 27 maj och 30 september.
- 10 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 18 januari 2021.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Patrik Silverudd (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD) och Jan Valeskog m.fl. (S) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - 1 Att ändra den felaktiga formuleringen på sid 36 om att handlingsplan för minskade koldioxidutsläpp för vägtrafiken fram till år 2030 har tagits fram under 2020.
 - 2 Att delvis bifalla förvaltningens förslag till verksamhetsplan och i övrigt godkänna förslag enligt vad som anges i Vänsterpartiets budgetreservation 2021
 - 3 Att därutöver anföra:

Största delen av 2020 och ännu början av 2021 präglades i hög grad av den globala pandemin med vittomfattande effekter även för trafiksituationen i Stockholm. När många har arbetat hemifrån och som en följd av avrådan från att resa kollektivt har trafikmängderna minskat och styrts om från kollektivtrafik till väg, cykel och gående. Vänsterpartiet i Trafiknämnden föreslog att åtgärder skulle vidtas för att underlätta framkomligheten för cyklister och öka utrymmet för gående för att minska smittrisen, men fick tyvärr inte gehör för de förslagen. Inte heller i verksamhetsrapporten för 2021 ser vi några mer omfattande förslag till att omdisponera gaturummet till förmån för cyklister, gående och kollektivtrafik utöver redan beslutade åtgärder. En cykeljourstyrka i all ära, men om fler ska cykla och gå behövs även större ytor avsatta för det ändamålet. Vi anser att den

revidering av framkomlighetsstrategin som annonseras i verksamhetsplanen ska ta ordentliga steg i den riktningen.

Även om trafikens klimatskadliga utsläpp förmodligen minskade under 2020 till följd av pandemin finns en betydande risk för att bristen på bestående åtgärder i trafikmiljön kommer att leda till att utsläppen återigen skjuter iväg uppåt när pandemin väl klingar av. Det krävs djärva åtgärder för att säkerställa att Stockholms stad är världsledande i klimatomställningen, och vi menar att pandemin var ett tillfälle till det som i stort sett försattes.

Bortsett från pandemins sannolikt tillfälliga effekter var 2020 ett förlorat år för klimatomställningen av Stockholms trafiksektor, och 2021 ser dessvärre ut att bli ytterligare ett. Det miljöprogram och den klimathandlingsplan som, gravt försenad, antogs av fullmäktige i maj 2020 – nästan ett halvår efter att det skulle börja gälla – innehöll mycket få konkreta uppgifter om hur klimatmålen för trafiksektorn ska nås. Den för klimatutsläppen helt avgörande frågan förlades i stället till en åtgärdsplan som ligger som ett uppdrag för 2020 års budget. Men trots att det i verksamhetsplanen står att den planen ”togs fram” under 2020 har vi ännu i mitten av februari 2021 inte sett till planen. Vi undrar bekymrat var den har tagit vägen? Vi anar förstås att förseningarna och oklarheterna beror på en oförmåga att komma överens politiskt inom den grönbå alliansen, men priset för denna politiska oförmåga är allt för stort för att slätas över: det hotar Stockholms möjlighet att nå klimatmålen och ta ansvar för klimatomställningen. Det förstärker intrycket av att den här majoriteten, hur grönbå den än kallar sig, är oförmögen att ta tag i vår tids största utmaning. Även om det nu påstås att ”kraftfulla åtgärder ska vidtas för att Stockholm ska vara fossilbränslefritt senast 2040” är det ännu skrivet i stjärnorna vad dessa åtgärder består i för trafiksektorn.

Vänsterpartiet föreslår däremot kraftfulla klimatåtgärder, inte minst för att ställa om trafiken i riktning mot en långsiktigt hållbar stad. Vi vill se 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, med 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.

De nya miljözonerna för personfordon har tyvärr inte utformats på ett sätt som hjälper klimatomställningen av transportsektorn. En miljözonsdefinition som i stället förbjuder framförande av fossilbilar tillverkade efter ett visst datum skulle kunna tillämpas brett, ha en starkt styrande funktion på nybilsinköp, förbättra luftkvaliteten och samtidigt minska klimatutsläppen. Staden bör verka för att staten inrättar möjligheter att införa sådana miljözoner och, om så sker, bör hela innerstaden omfattas från 2022 och hela kommunen från 2025. Därefter får alltså inga nya bensin- eller dieselbilar framföras inom zonerna. Med några års fördröjning bör sedan förbud för framförande av alla fossilbilar införas, förslagsvis från 2030 i innerstaden och 2035 i hela kommunen.

Att en "elektrifieringspakt" har skapats är bra, men vi har fortfarande inte sett några åtgärder för att skapa laddstolpar i gatumiljö i ytterstaden. Boende i flerfamiljshus utan garage tvingas ofta dra elsladdar över trottoarer och upp genom fönster eller balkonger för att kunna ladda sina bilar. Här måste staden skyndsamt svara upp mot behovet av fler laddstolpar. Även boende i flerfamiljshus i ytterstaden måste kunna delta i elektrifieringen av transportsystemet.

Vi vill se att fler gator görs 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. Vi vill även utreda möjligheterna att endast tillåta eldrivna mopeder klass II på cykelvägar i innerstan och säkerställa att minst 2000 nya lånecyklar tillhandahålls i ytterstaden samt att det finns lånestationer vid alla kollektivtrafikknutpunkter. Att staden nu länge varit helt utan lånecykelsystem och inte heller kommer att få något på plats till sommaren 2021 är ytterst beklagligt

och måste leda till politiska slutsatser. Vänsterpartiet anser att staden bör ta ett större eget ansvar för systemet och lämna betydligt mindre utrymme för multinationella bolag att sabotera genom juridiska processer.

En tydligare offentlig reglering och krävs också för de elsparkcyklar – 14 000 hösten 2020 – som placeras ut av privata företag i staden. Deras verksamhet faller under ordningslagen och därför ska tillstånd krävas för utplacering, vilket ger en möjlighet att dra in tillståndet för aktörer som inte lever upp till bestämmelser om exempelvis parkering. Att en avgift för kortflytt införts ser vi som ett steg i rätt riktning men menar att det även behövs kraftigare åtgärder för att få bukt med de problem som branschen skapar, inte minst för synskadade.

Vi vill också engagera flera invånare i stadens omställning 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.

Vänsterpartiet är slutligen trött på de ideologiska privatiseringar och privata upphandlingar av kommunal kärnverksamhet som andra partier ägnat sig åt allt för länge. Denna vinter ser vi återigen hur den upphandlade snöröjningen brister, trots fagra löften från den styrande majoriteten om skärpta rutiner för avtalsuppföljning. Vi hoppas förstås att de kommer att ge resultat, men menar samtidigt att det är dags att successivt och planerat återkommunalisera funktioner som snöröjning och gatuskötsel, i syfte att tillgodose hög kvalitet i utförandet likaväl som goda arbetsförhållanden och högsta tänkbara miljöprestanda.

- 3) Peter Wallmark (SD) föreslår att nämnden beslutar att avslå kontorets förslag till beslut samt att därutöver anföra följande:

Ett förslag till verksamhetsplan och budget i linje med majoritetens budget i kommunfullmäktige har inkommit till trafiknämnden.

Sverigedemokraterna har presenterat en egen budget i kommunfullmäktige där vi redovisar vår syn på hur verksamheten för Stockholms stad bör prioriteras och hänvisar därför till denna för en utförligare beskrivning.

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag som stöds av ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Patrik Silverudd (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD) och Jan Valeskog m.fl. (S).

Reservation

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

Peter Wallmark (SD) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Särskilt uttalande

Jan Valeskog m.fl. (S) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Vinterväghållningen har framgångsrikt utvecklats med sopsaltning av cykelbanor, vilket under vintern har resulterat i fina och rena cykelbanor i innerstaden. Samtidigt har gångbanorna varit i mycket dåligt skick. Vinterväghållningen för gångtrafikanter måste förbättras. Idag är ambitionsnivån alltför låg för vinterväghållningen av gångbanor. I upphandlingen fanns ett särskilt avtal för sopsaltning och renhållning av cykelbanor till en kostnad av 48 miljoner kronor, men inte någon särskild sopsaltning avseende prioriterade gångbanor. I upphandlingen ingår inte heller teknikutveckling för särskilda sopsaltningsmaskiner som fungerar på trottoarer. Detta är inte acceptabelt. I den socialdemokratiska budgeten stärker vi därför vinterväghållningen rejält.

En viktig åtgärd för att minska privatbilismen och göra staden mer attraktiv handlar om att minska skillnaden i parkeringsavgift mellan gatumark och tomtmark i syfte att styra över parkeringen till garage. Avgiften för besöksparkeringar borde därför höjas med 2 kronor per timme i taxerområde 1, 2 och 3. Målet är att öka andelen lediga parkeringsplatser i gatumark till 15 procent, i enlighet med stadens parkeringsstrategi.

Elsparkcyklarna innebär för många stockholmare något positivt. Det gör det enklare för många personer att ta sig från en plats till en annan. Samtidigt finns det problem med elsparkcyklarna som blir alltmer uppenbara.

Framkomligheten som för somliga förbättras av elsparkcyklarna försämras för många andra. Den ökande otrygghet som många upplever till följd av ökad nedskräpning är ytterligare en negativ aspekt. För att elsparkcyklar ska kunna bli ett positivt transportmedel krävs att staden använder gällande regelverk så som ordningslagen. De försök med frivilliga samarbetsavtal som staden skrivit med en del elsparkcykelföretag har visat sig verkningslösa. Istället måste staden ta fram bindande avtal som också innehåller en villkorslista som bolagen måste uppfylla för att få ställa upp elsparkcyklar på stadens mark. Villkoren kan exempelvis handla om att elsparkcyklarna måste stå i särskilda ställ, att de måste plockas bort om de inte står korrekt parkerade och att de måste programmeras så att det inte går att köra berusad eller fler än en person.

I januari 2021 kommer miljözonsreglerna för tunga fordon att skärpas rejält. Det är en viktig åtgärd som kommer innebära att halterna av kvävedioxider nästan halveras i Stockholms innerstad. För att de skärpta miljözonsreglerna ska få tänkt effekt krävs att alla företag följer reglerna. Idag saknas effektiva verktyg för att hindra tunga fordon som kör olagligt i miljözonen. Trafikkontoret bör sätta upp ett mål om 100 procents regelefterlevnad för de tunga fordonen år 2021.

Varje sommar anställer kontoret feriearbetande ungdomar som ges ett första steg in på arbetsmarknaden, samtidigt som de utför viktiga arbetsuppgifter för att hålla stadens offentliga rum rena och attraktiva. Arbetslösheten i Stockholm har generellt legat på historiskt låga nivåer under många år men trenden bröts år 2019 då arbetslösheten började stiga. Pandemin har lett till att arbetslösheten har ökat och särskilt ungdomsarbetslösheten är nu väldigt hög. Att kontoret anställer unga för feriearbete är nu viktigare än på länge. Vi anser därför att fler anställningar ska ordnas. Till sommaren bör minst ca 400 ungdomar erbjudas feriejobb inom kontorets verksamhet och därmed ges arbetslivserfarenhet och kontakt med möjliga framtida arbetsgivare. Även andra årstider kan ungdomar erbjudas sysselsättning som timanställda operatörer på kontorets servicecenter under tider med hög belastning.

Vi välkomnar att kontoret år 2021 ska ta fram en handlingsplan för innovativ gatuladdning i syfte att underlätta

för marknaden att skapa möjlighet för att alla gatuparkeringsplatser förutom korttidsplatser har laddmöjlighet senast år 2030. Det finns dock en risk att handlingsplanen bli verkningslös om inte politiken också ger ett tydligt uppdrag till Stockholm Parkering att i samverkan med trafikkontoret bygga ut laddplatser även på stadens mark. Den marknadsstyrda modellen som staden har tillämpat har lett till en ojämlik tillgång till laddplatser mellan innerstaden och ytterstaden. Om strategin inte förändras kommer denna ojämlikhet fortsätta att växa.

Staden har nu genomfört två misslyckade upphandlingar av lånecyklar. Både detaljkrav i onödig omfattning liksom i praktiken komplicerade reklamupplägg har bidragit till dagens fiasko. Under flera år har det saknats lånecyklar på stadens gator, trots Stockholms höga miljöambitioner. Med facit i hand och med viss mån av självkritik kan vi konstatera att detta är resultatet av bland annat en senfärdig politisk hantering som inneburit kort överklagandetid, orealistiska kravlistor med ”subjektiva kriterier” och bristfällig utformning av upphandlingsunderlag. Mot denna bakgrund anser vi att ovanstående misslyckade politiska hantering av en reklamvillkorad upphandling av lånecyklar inte bör genomföras en tredje gång, med uppenbar risk för ytterligare bakslag. En utredning bör därför tillsättas om förutsättningarna för att upphöra med reklamfinansierad cykeluthyrning och istället, i likhet med andra storstäder, genomföra en enkel upphandling av lånecyklar utan villkorad reklamfinansiering, att införas innan sommarsäsongen 2021 i hela Stockholms stad.

Ersätтарыttrande

Malin Ericson (Fi) lämnar ett ersätтарыttrande enligt följande:

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

1. att delvis bifalla kontorets förslag till beslut
2. att i övrigt hänvisa till Feministiskt initiativs budgetreservation samt att därutöver anföras:

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

Det pågår arbete med både utsläppsminskningar och åtgärder för att hantera den rådande klimatkrisen, men takten är alldeles för låg. Det tunga ansvaret ligger på den grönbå

majoriteten, som också i budgeten för 2021 har misslyckats med att tillräckligt fånga den allvarliga situationen. Feministiskt initiativ anser att staden ska utlysa klimatnödläge, så att trafiknämnden och övriga nämnder och bolag ser behovet av att agera snabbt och kraftigt. Det krävs politisk vilja för att ställa om ett samhälle.

Trafiknämnden har ett stort ansvar för stadens möjlighet att klara den akuta omställningen till en fossilbränslefri stad, och måste därför arbeta utifrån klimatnödläget och med frågan som övergripande mål. Klimatförändringarna är redan synliga i Stockholm och staden behöver ta hänsyn till effekterna av dem. Feministiskt initiativ vill utveckla arbetet med att tillvarata de möjligheter som grönytor ger för att motverka och lindra 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.

Stadens gator och torg ska vara till för alla invånare i Stockholm och det offentliga utrymmet ska prioritera människor. Därför menar Feministiskt initiativ att det är anmärkningsvärt att arbetet med tillgängligheten i staden för personer med funktionsnedsättningar fortfarande är långt ifrån tillfredsställande. Dålig beläggning, smala trottoarer och olika slags hinder på trottoarer och gångvägar gör att den som inte har full rörelseförmåga eller nedsatt syn har svårt att röra sig obehindrat. Det är problem som även drabbar människor som promenerar med barnvagn och cyklister. Med utgångspunkt i Feministiskt initiativs budgetförslag hade verksamhetsplanen inkluderat ett utökat samarbete mellan trafiknämnden och stadsdelsnämnderna för att framkomligheten på stadens gångytor ska bli godtagbar.

De snörika vinterveckor som vi har haft under februari visar på behovet av att utveckla snöröjningen med fokus på fotgängarna. De nödvändiga förbättringarna för cyklisterna, åtminstone bitvis, matchas tyvärr inte av väglaget på trottoarer och gångvägar. Det är därför beklagligt att det även för 2021 saknas krafttag för att höja standarden på röjningen för gångtrafikanterna.

Ett annat specifikt exempel på ett hinder på gångytor är elsparkcyklar. Under de senaste åren har användningen ökat och de parkeras utan ordning överallt i stadsmiljön. Det grönbåla styret visar en märkbar handfallenhet inför frågan, med tanke på att det säger sig värna om att alla stockholmare ska ha tillgång till sin stad. Det är en passiv attityd som

gynnar elsparkcykelbolagen. Den nyligen införda avgiften om 250 kronor för felparkerade och trafikhindrande elsparkcyklar är positiv men inte en tillräcklig åtgärd. Feministiskt initiativ vill att de uthyrande bolagen ska bli tillståndspliktiga enligt ordningslagen för att ge staden möjlighet att reglera uppställningen.

Biltrafiken i Stockholm är fortsatt hög, och det räcker inte att hänvisa till statliga och regionala åtgärder och förhoppningar om sådana för att komma åt en minskning.

Verksamhetsplanens aktiviteter syftar till att öka andra, mer hållbara trafikslag vilket inte heller är en lösning. Staden behöver arbeta med egna åtgärder för att göra bilen mindre attraktiv som dagligt transportmedel.

Feministiskt initiativ vill se ett tydligt program för att kraftigt begränsa biltrafiken där fysiska åtgärder är en viktig del. Sommargångator ska göras permanenta, och ytterligare gångator eller gångfartsområden behöver utredas. Särskilt fokus för detta arbete måste läggas på ytterstadens centrum och utanför skolor och förskolor. För bättre framkomlighet för kollektivtrafiken vill vi se över vilka gator som kan stängas för privatbilism. Utgångspunkten är bättre och säkrare trafikmiljö för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Bilfria söndagar ska införas på prov i innerstaden, utifrån exempel från städer som Paris och Bogotá. Vi vill också att trafiknämnden ska ta fram en strategi för att skapa större zoner som är permanent fria från biltrafik, varav en i ett område som omfattar hela eller stora delar av Gamla stan och City, samt i ytterstadsområden.

Märkbart är att det i verksamhetsplanen inte syns några tecken på att ta tillvara på möjligheterna som presenterat sig när stockholmarna på grund av pandemin ändrat sina resvanor. Nya rekord för cykelpassager har rapporterats från flera platser, men inga åtgärder följer. Gångtrafikanter och cyklister får fortsätta brottas med konsekvenserna av dålig infrastruktur, i form av både trängsel och oundvikliga konflikter mellan trafikslagen när de ska samsas på underdimensionerade ytor i en gatubild designad utifrån bilisternas framkomlighet.

§ 11**Årsavtal 2021 drift och underhåll av gatubelysning inom söderort. Upphandling**

Dnr T2020-02476

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner genomförande av upphandling avseende drift och underhåll för offentlig belysning till ett sammanlagt värde om 108 mnkr.
- 2 Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att fatta tilldelningsbeslut och teckna avtal med utsedda entreprenörer.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 19 januari 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**Taxa för upplåtelse av offentlig plats med polistillstånd. Revidering**

Dnr T2020-01407

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets förslag till revidering av avgifter för upplåtelse av offentlig plats med polistillstånd i enlighet med kontorets tjänsteutlåtande.
- 2 Trafiknämnden hemställer till kommunfullmäktige att upphäva kommunfullmäktiges beslut den 11 maj 1998 § 9 (dnr 379/1998) från och med den 1 juli 2021.
- 3 Trafiknämnden överlämnar ärendet till kommunfullmäktige för godkännande av bilaga 1 (till kontorets tjänsteutlåtande), Avgifter och bilaga 2 (till kontorets tjänsteutlåtande),

Avgiftsberäkning för försäljningsbyggnad. Båda godkännanden att gälla från och med den 1 juli 2021.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 2 november 2020.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Patrik Silverudd (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD), Jan Valeskog (S) och Peter Wallmark (SD) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - 1 Att även fortsättningsvis undanta ideellt bedrivna stadsodling från avgift.
 - 2 Att i övrigt godkänna kontorets förslag samt att anföra följande:

Vi menar att ideellt bedrivna stadsodlingar tillför nytta till allmänheten och bedrivs helt utan ekonomisk vinning, och att det därför är orimligt att lägga på avgifter på sådana verksamheter. När 14 000 elsparkcyklar för privatekonomisk vinning avgiftsfritt kan placeras ut i stadens mest centrala delar ter sig detta förslag som särskilt utmanande. Det finns en uppenbar risk att avgiften, om än ”symbolisk”, skulle leda till att existerande stadsodlingar läggs ner eftersom de helt saknar ekonomi. Att de aktiva eldsjälar som trots problem med stölder och vandalism fortsätter att odla tillsammans dessutom ska avkrävas avgifter är inte rättvist. Att beslutet knappast kommer att locka till nya stadsodlingar torde också vara givet. Eftersom vi månar om dessa initiativ avvisar vi därför förslaget.

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag som stöds av ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Patrik Silverudd (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD), Jan Valeskog (S) och Peter Wallmark (SD).

Reservation

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

Ersättaryttrande

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

§ 13**Elsparkcyklar. Polistillstånd enligt ordningslagen. Svar på skrivelse från Jan Valeskog m.fl. (S)**

Dnr T2020-02407

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden överlämnar tjänsteutlåtandet som svar på skrivelsen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 27 oktober 2020.

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

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Patrik Silverudd (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD) och Peter Wallmark (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 delvis godkänna kontorets förslag till beslut.
 - 2 Att avstyrka trafikkontorets/trafikrotelns tolkning av ordningslagen som skulle medge bolag att utan tillstånd kunna ställa upp cyklar där de så önskar vilket är i strid med ordningslagen samt att därutöver anföra följande:

Det är positivt att detta tjänsteutlåtande först klargör att ordningslagen gäller för de företag som önskar ställa ut elsparkcyklar. Detta har förnekats av ansvarigt borgarråd under flera år.

I polisens rättsutredning framgår det med all tydlighet att tillstånd krävs för dagens stora antal cyklar (ca 14 000 hösten 2020), vilka regelbundet ställs ut på samma platser. Det är därför mycket märkligt att man plötsligt i ärendet nu gör en tolkning av lagen som strider mot polisens rättsutredning. För att ge några exempel:

1. Sveriges Kommuner och Regioners utredning handlar främst om att undersöka möjligheten att kunna ange ett visst antal cyklar som villkor i ett beslut om tillstånd att använda offentlig plats. Det kommer inte att ge några andra förutsättningar i tolkningen av ordningslagen som trafikkontoret/trafikroteln öppnar för i detta ärende.

2. Huvudfrågan gäller att bolagen är tvungna att begära tillstånd oavsett om varje cykel ställs ut på 14 000 olika platser, eller två och två på 7 000 platser eller vardera 10 på 1 400 platser. Gällande frågan om antal cyklar och dess inverkan på om ordningslagen gäller har polismyndigheten klarlagt detta faktum i ett särskilt meddelande, utöver det som framgår av rättsutredningen. Att påstå att bolagen måste söka tillstånd endast om det gäller ”ett flertal cyklar” är alltså inte korrekt och i strid med polisens utredningar och besked. Det är allvarligt att denna politiska desinformation fortsätter att spridas av trafikkontoret/trafikroteln.

3. Även om bolagen generellt har slutat samla in cyklarna, utan istället enbart byter batterierna, ställs cyklarna dagligen ändå upp vid attraktiva kommunikationspunkter eller mötesplatser. Det är noterbart för alla som rör sig i staden. Det är inte allmänheten som ställer upp cyklarna i prydliga rader. Därutöver kommer bolagen efter vintern precis som vanligt att ställa ut cyklar utan att söka tillstånd, trots att polisen i Stockholm meddelat bolagen detta krav så sent som i maj/juni 2020. Den offentligt uttalade oviljan från de blågröna att agera gör att bolagen fortsätter att bryta mot lagen, detta ärende blir tyvärr ytterligare ett exempel på detta.

4. Det är olyckligt att föreliggande ärende beskriver ordningslagen på ett felaktigt sätt. Författaren verkar vara någon annan än den som i ett annat ärende på samma dagordning redogör för hur ordningslagen fungerar. I det andra ärendet om ordningslagen, *Hanteringen av byggsäckar – svar på uppdrag från kommunfullmäktige*, som rör exakt samma problematik som med elsparkcyklar står det tydligt och korrekt att:

”Det är Polismyndigheten som är tillståndsmyndighet enligt ordningslagen. En kommun har därmed inte juridisk möjlighet att på egen hand reglera användningen av den offentliga plats kommunen förvaltar, utan är remissinstans till Polismyndigheten i tillståndprocessen. Kommunen har dock möjlighet att påverka utfallet av tillståndsansökan genom sitt veto. Om kommunen avstyrker en ansökan får Polismyndigheten inte utfärda ett tillstånd. Tillstyrker

kommunen ansökan finns även möjlighet för kommunen att genom 3 kap 15 § OL ställa villkor för markanvändningen som en förutsättning för utfärdande av polistillståndet”

Detta gäller självklart även för upplåtelse av plats för elsparkcyklar och texten visar även på möjligheten för staden att ställa olika krav på bolagen för att överhuvudtaget få använda stadens mark. Vi beklagar starkt att aktuellt ärende fortsätter på den hittillsvarande blågröna linjen att sprida desinformation. Istället borde stadens trafiknämnd behandla näringsidkare på lika sätt, öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter och inte minst följa gällande lagstiftning.

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag som stöds av ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Patrik Silverudd (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD) och Peter Wallmark (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) instämmer i förslag till beslut från vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Jan Valeskog m.fl. (S).

§ 14

Krav för tunga lastbilar i upphandling av transporttjänster i Stockholms stad. Svar på remiss från kommunstyrelsen

Dnr T2020-02938

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

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

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 15 januari 2021.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Patrik Silverudd (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD), Jan Valeskog m.fl. (S) och Peter Wallmark (SD) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - 1 Trafiknämnden tillstyrker Kommunstyrelsens förslag att nivå Spjutspets och Avancerad ska utgöra grunden för stadens upphandling av transporttjänster, men vill se en tydligare styrning mot Spjutspets
 - 2 Trafiknämnden anser att definitionen av Avancerad nivå behöver skärpas och förtydligas enligt nedan
 - 3 Trafiknämnden justerar beslutet omedelbart

Vi välkomnar skärpta miljökrav vid upphandlingar av transporttjänster. Vi anser att principen att nivå Spjutspets eller Avancerad alltid ska användas som utgångspunkt är av stor vikt vid klimatomställningen av transporter. Det kommer att vara viktigt att stadens förvaltningar och bolag aktivt arbetar för upphandlingar med nivå avancerad eller spjutspets och att detta arbete uppföljs av nämnder och bolagsstyrelser. Spjutspetstekniker är inte alltid tillgängliga på den allmänna transportmarknaden, men stadens upphandlingar har en stor potential för att stimulera implementeringen av nya lösningar.

Vad gäller nivån Avancerad måste dock inskräpas att det finns olika typer av icke-fossila bränslen på marknaden, och deras hållbarhetsprofiler ser väldigt olika ut. Till exempel är ökad användning av biobränslen framställda av palmolja eller palmoljerester tveksamma ur miljö-, klimat- och socialt hållbarhetsperspektiv. I vissa fall, som vid användning av palmolja odlad på regnskogsmark, anses klimatpåverkan till och med större än för fossila bränslen. I andra fall, som ibland med etanol, konkurrerar bränsletillverkningen med livsmedelsproduktion på ett socialt ohållbart sett. Att enbart ställa krav på att bränslen är ickefossila är därför otillräckligt för att främja hållbarhet, det kan rent av leda åt fel håll.

Därför är det nödvändigt att staden utformar tydligare kriterier för vad som är hållbara ickefossila bränslen för nivån Avancerad. Det kan exempelvis röra sig om ickefossil biogas framställd av avfall eller avloppsslam, eller syntetiskt framställd diesel. Kriterierna måste utesluta biobränslen som

ur livscykelperspektiv är sämre eller endast måttligt bättre än fossila bränslen.

Eftersom biobränslen är mer tveksamma ur hållbarhetskäl anser vi också att upphandlingspolicyn tydligare bör styra mot användning av nivån Spjutspets. Det kan exempelvis ske genom att Spjutspets alltid ska upphandlas där så är möjligt, och att kvantitativa mål införs som successivt styr över mot Spjutspets. Ellastbilar av många modeller är på väg ut på marknaden och vi vill se en övergång till elektrifiering av alla godstransporter i staden, både upphandlade och privata, senast år 2030.

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag som stöds av ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Patrik Silverudd (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD), Jan Valeskog m.fl. (S) och Peter Wallmark (SD).

Reservation

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

Särskilt uttalande

Peter Wallmark (SD) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Staden har högt ställda klimatmål, vilket vid implementering i vissa fall kan innebära stora inskränkningar för medborgare och företag. Den föreslagna kravställningen för tunga lastbilar kommer att innebära ett framtvingande av förnyelse för delar av de fordon som idag levererar transporttjänster inom ramen för stadens upphandlingar.

Hur stora samhällsekonomiska kostnader detta medför är svåra att avgöra, men ingenstans i förvaltningens förslag görs en ansats för att uppskatta detta.

Förnyelse av berörda fordon kommer att sänka de totala rörliga utsläppen av växthusgaser och andra föroreningar. Detta är bra. Sverigedemokraternas utgångspunkt i frågan om utsläpp av växthusgaser bottnar dock i ett globalt helhetsperspektiv där hela livscykeln bör tas i beaktande vid åtgärder och regleringar som syftar till att minska utsläppen. De utsläpp som krävs för att producera och transportera de nya fordonen, i kombination med de samhällsekonomiska kostnaderna, bör därför vara praxis för förvaltningen att utreda i samband med beredning av dylika ärenden. Detta perspektiv saknas.

Ersättaryttrande

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

§ 15**Uppmana elsparkcykelbolagen att ansöka om tillstånd enligt ordningslagen. Skrivelse från Karin Wanngård m.fl. (S). Svar på remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2020-03009

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

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

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 25 november 2020.

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

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Patrik Silverudd (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD) och Peter Wallmark (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 delvis godkänna kontorets förslag till beslut.
 - 2 Att avstyrka trafikkontorets/trafikrotelns tolkning av ordningslagen som skulle medge bolag att utan tillstånd kunna ställa upp cyklar där de så önskar vilket är i strid med ordningslagen samt att anföra följande:

Det är positivt att detta tjänsteutlåtande först klargör att ordningslagen gäller för de företag som önskar ställa ut elsparkcyklar. Detta har förnekats av ansvarigt borgarråd under flera år.

I polisens rättsutredning framgår det med all tydlighet att tillstånd krävs för dagens stora antal cyklar (ca 14 000 hösten 2020), vilka regelbundet ställs ut på samma platser. Det är därför mycket märkligt att man plötsligt i ärendet nu gör en tolkning av lagen som strider mot polisens rättsutredning. För att ge några exempel:

1. Sveriges Kommuner och Regioners utredning handlar främst om att undersöka möjligheten att kunna ange ett visst antal cyklar som villkor i ett beslut om tillstånd att använda offentlig plats. Det kommer inte att ge några andra förutsättningar i tolkningen av ordningslagen som trafikkontoret/trafikroteln öppnar för i detta ärende.

2. Huvudfrågan gäller att bolagen är tvungna att begära tillstånd oavsett om varje cykel ställs ut på 14 000 olika platser, eller två och två på 7 000 platser eller vardera 10 på 1 400 platser. Gällande frågan om antal cyklar och dess inverkan på om ordningslagen gäller har polismyndigheten klarlagt detta faktum i ett särskilt meddelande, utöver det som framgår av rättsutredningen. Att påstå att bolagen måste söka tillstånd endast om det gäller ”ett flertal cyklar” är alltså inte korrekt och i strid med polisens utredningar och besked. Det är allvarligt att denna politiska desinformation fortsätter att spridas av trafikkontoret/trafikroteln.

3. Även om bolagen generellt har slutat samla in cyklarna, utan istället enbart byter batterierna, ställs cyklarna dagligen ändå upp vid attraktiva kommunikationspunkter eller mötesplatser. Det är noterbart för alla som rör sig i staden. Det är inte allmänheten som ställer upp cyklarna i prydliga rader. Därutöver kommer bolagen efter vintern precis som vanligt att ställa ut cyklar utan att söka tillstånd, trots att polisen i Stockholm meddelat bolagen detta krav så sent som i maj/juni 2020. Den offentligt uttalade oviljan från de blågröna att agera gör att bolagen fortsätter att bryta mot lagen, detta ärende blir tyvärr ytterligare ett exempel på detta.

4. Det är olyckligt att föreliggande ärende beskriver ordningslagen på ett felaktigt sätt. Författaren verkar vara någon annan än den som i ett annat ärende på samma dagordning redogör för hur ordningslagen fungerar. I det andra ärendet om ordningslagen, *Hanteringen av byggsäckar – svar på uppdrag från kommunfullmäktige*, som rör exakt samma problematik som med elsparkcyklar står det tydligt och korrekt att:

”Det är Polismyndigheten som är tillståndsmyndighet enligt ordningslagen. En kommun har därmed inte juridisk möjlighet att på egen hand reglera användningen av den offentliga plats kommunen förvaltar, utan är remissinstans till Polismyndigheten i tillståndsprocessen. Kommunen har dock möjlighet att påverka utfallet av tillståndsansökan genom sitt veto. Om kommunen avstyrker en ansökan får

Polismyndigheten inte utfärda ett tillstånd. Tillstyrker kommunen ansökan finns även möjlighet för kommunen att genom 3 kap 15 § OL ställa villkor för markanvändningen som en förutsättning för utfärdande av polistillståndet”

Detta gäller självklart även för upplåtelse av plats för elsparkcyklar och texten visar även på möjligheten för staden att ställa olika krav på bolagen för att överhuvudtaget få använda stadens mark. Vi beklagar starkt att aktuellt ärende fortsätter på den hittillsvarande blågröna linjen att sprida desinformation. Istället borde stadens trafiknämnd behandla näringsidkare på lika sätt, öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter och inte minst följa gällande lagstiftning.

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag som stöds av ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Patrik Silverudd (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD) och Peter Wallmark (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) instämmer i förslag till beslut från vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Jan Valeskog m.fl. (S).

§ 16

Hantering av byggsäckar. Svar på uppdrag från kommunfullmäktige

Dnr T2020-02459

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på uppdraget från kommunfullmäktige.
- 2 Trafiknämnden överlämnar tjänsteutlåtandet till kommunfullmäktige och hemställer till kommunfullmäktige att hemställa till Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) att utreda möjligheterna till en ändring av ordningslagen, som ger kommunen möjligheter att agera när offentlig plats tas i

anspråk utan tillstånd eller i strid med villkoren för givet tillstånd.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 26 oktober 2020.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

§ 17**Lokalt åtgärdsprogram för Långsjön**

Dnr T2020-02808

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorens gemensamma förslag:

- 1 Trafiknämnden beslutar för sin del att anta Lokalt åtgärdsprogram för Långsjön, Fakta och åtgärdsbehov (bilaga 1 till kontorens tjänsteutlåtande) och Lokalt åtgärdsprogram för Långsjön, Genomförandeplan (bilaga 2 till kontorens tjänsteutlåtande).
- 2 Trafiknämnden beslutar för sin del att utredning, uppföljning och utvärdering av Lokalt åtgärdsprogram för Långsjön ska ske i enlighet med vad som anges i kontorens gemensamma tjänsteutlåtande.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets, miljöförvaltningens, Stockholm Vatten AB:s, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets, fastighetskontorets, idrottsförvaltningens och Hägersten- Älvsjö stadsdelsförvaltnings gemensamma tjänsteutlåtande från den 8 januari 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.

Särskilt uttalande

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

Stockholms vatten - havet, sjöarna och vattendragen - har avgörande betydelse för Stockholms län och hela Mälarenregionen. De förser regionen med bra dricksvatten för hushållen och är av stor vikt för fritidsliv och turism. De sänker temperaturen under kommande heta sommarkvarar och bidrar därmed till en behagligare luftkvalitet. Under förra mandatperioden antog majoriteten en handlingsplan för hur våra gemensamma vattendrag ska nå god vattenstatus. Vi är mycket positiva till att den handlingsplanen nu sätts i verket genom de lokala åtgärdsprogrammen.

Långsjön är en vattenförekomst enligt EU:s ramdirektiv för vatten och ska uppnå en god ekologisk status till 2021 eller till senast 2027. Som ett led i arbetet med EU:s ramdirektiv för vatten har Vattenmyndigheterna utarbetat åtgärdsprogram för vattendistrikt. Stadens arbete med lokala åtgärdsprogram är än mer detaljerade vilket ökar chansen att uppnå ramdirektivets mål. Åtgärder måste vidtas skyndsamt och få tillräckliga finansiella anslag.

Långsjöns nuvarande status är "ej god ekologisk status" och uppnår inte god kemisk status. Långsjön har problem med både övergödning och förekomst av miljögifter. Inte ens med de föreslagna åtgärder inom programmet bedöms sjön kunna uppnå god ekologisk status till 2027, vilket vi tycker är beklagligt. Utöver Stockholm stad är även Huddinge kommun berörd. Vi välkomnar dessa kommunövergripande samarbeten.

De föreslagna åtgärderna för Långsjön beräknas kosta cirka 220–295 miljoner kronor. Därtill beräknas driftkostnad på cirka en miljon kronor. Åtgärdsprogrammen innebär inte i sig ett beslut om finansiering och vilka åtgärder som ska genomföras utan detta prövas i kommunernas ordinarie processer. I och med detta sker också en prioritering mellan och inom de lokala åtgärdsprogrammen. Detta är något som oroar oss vänsterpartister. Risken är stor att åtgärderna inte blir tillräckliga då man inte har en gemensam idé om finansiering.

De lokala åtgärdsprogrammen är ett mycket välkommet och positivt initiativ. Det finns stor potential i med gemensamma ansträngningar kunna uppnå God ekologisk status enligt vattendirektivets krav till 2027. För att det ska lyckas behöver åtgärdsprogrammen också tillföras adekvat finansiering för både investeringar, drift och miljötillsyn.

Jan Valeskog m.fl. (S) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Stockholms stad har ett viktigt ansvar för vattenkvaliteten på sjöarna, vattendragen och kustvattnet. Förra mandatperioden tog den rödgrönrosa majoriteten fram en handlingsplan för god vattenstatus. Enligt handlingsplanen ska lokala åtgärdsprogram tas fram för alla stadens vattenförekomster. Det gläder oss att de lokala åtgärdsprogrammen nu kommer upp för beslut.

De lokala åtgärdsprogrammen är viktiga dokument som redovisar platsspecifika åtgärdsförslag för en specifik vattenförekomst. Syftet är att belysa aktuell status på vattnet, lokala påverkanskällor, vilket förbättringsbehov som finns samt vilka möjliga åtgärder som behöver genomföras om god status ska kunna nås.

Vattenmyndigheten tar fram åtgärdsprogram med generella åtgärder inom ett vattendistrikt medan de lokala åtgärdsprogrammen förtydligar vad som behöver göras inom respektive avrinningsområde. De lokala åtgärdsprogrammen är inte rättsligt bindande, utan är tänkta att användas som ett stöd i kommunernas planering, för att visa vilken miljö kvalitet som behöver uppnås och vilka åtgärder som krävs.

Målet för stadens vattenarbete, enligt stadens handlingsplan, är att Stockholms sjöar, kustvatten och vattendrag ska uppnå miljö kvalitetsnormerna för vatten, vilket i de flesta fall innebär god ekologisk och kemisk status till år 2021 eller senast till år 2027. För att nå detta mål måste många åtgärder göras och de måste vidtas skyndsamt. Även om de lokala åtgärdsprogrammen inte är rättsligt bindande så måste deras föreslagna åtgärder bli verklighet för att staden ska kunna nå sitt mål.

När nämnden nu ska fatta beslut om lokalt åtgärdsprogram för Långsjön uppgår de föreslagna åtgärderna till cirka 220-295 miljoner kronor. Utöver det tillkommer ytterligare 19 lokala åtgärdsprogram för stadens andra vattenförekomster. Finansieringen för dessa åtgärder är ännu inte löst.

Tillräckliga medel för både investeringar och drift behöver alltså avsättas för genomförande av nödvändiga åtgärder om stadens vattenområden ska klara miljökvalitetsnormerna för vatten. I tjänsteutlåtandet kan vi även läsa att ”erfarenheter från tidigare åtgärdsarbete för att förbättra vattenstatusen i staden visar att det finns behov av en väsentligt utökad finansiering för att nå målet om en god vattenstatus”.

För att stadens totalt 20 lokala åtgärdsprogrammen ska bli mer än långa önskelistor behöver finansieringen lösas. Annars kommer inte stadens mål nås och vi kommer inte ha god status på våra vatten.

Ersättaryttrande

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

§ 18**Lokalt åtgärdsprogram för Råcksta Träsk**

Dnr T2020-02811

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorens gemensamma förslag:

- 1 Trafiknämnden beslutar för sin del att anta Lokalt åtgärdsprogram för Råcksta träsk, Fakta och åtgärdsbehov (bilaga 1 till kontorens tjänsteutlåtande) och Lokalt åtgärdsprogram för Råcksta träsk, Genomförandeplan (bilaga 2 till kontorens tjänsteutlåtande).
- 2 Trafiknämnden beslutar för sin del att utredning, uppföljning och utvärdering av Lokalt åtgärdsprogram för Råcksta träsk ska ske i enlighet med vad som anges i kontorens gemensamma tjänsteutlåtande.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets, miljöförvaltningens, Stockholm Vatten AB:s, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets, fastighetskontorets, idrottsförvaltningens, Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltnings och Bromma stadsdelsförvaltnings gemensamma tjänsteutlåtande från den 8 januari 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.

Särskilt uttalande

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

Stockholms vatten - havet, sjöarna och vattendragen - har avgörande betydelse för Stockholms län och hela Mälarenregionen. De förser regionen med bra dricksvatten för hushållen och är av stor vikt för fritidsliv och turism. De sänker temperaturen under kommande heta sommandagar och bidrar därmed till en behagligare luftkvalitet. Under förra mandatperioden antog majoriteten en handlingsplan för hur våra gemensamma vattendrag ska nå god vattenstatus. Vi är mycket positiva till att den handlingsplanen nu sätts i verket genom de lokala åtgärdsprogrammen.

Råcksta träsk är en vattenförekomst enligt EU:s ramdirektiv för vatten och ska uppnå en god ekologisk status till 2021 eller till senast 2027. Som ett led i arbetet med EU:s ramdirektiv för vatten har Vattenmyndigheterna utarbetat åtgärdsprogram för vattendistrikt. Stadens arbete med lokala åtgärdsprogram är än mer detaljerade vilket ökar chansen att uppnå ramdirektivets mål. Åtgärder måste vidtas skyndsamt och få tillräckliga finansiella anslag.

Råcksta träsk tillhör Grimsta naturreservat och har nuvarande status "otillfredsställande" (i nationella VISS-databasen bedöms vattenförekomsten dock som "måttlig") och uppnår inte god kemisk status. Sjön är en viktig groddjurens fortplantning och utgör en viktig biotop för trollsländor. Den stora problematiken ligger i förekomsten av höga koppar- och PCB-halter. De åtgärder som föreslås syftar till att rena dagvatten från befintlig bebyggelse och infrastruktur, övergripande åtgärder avseende miljötillsyn och förbättrad drift och underhåll samt utredningar.

De föreslagna åtgärderna för Råcksta träsk beräknas kosta 227–307 miljoner kronor. Därtill beräknas driftkostnad på cirka två miljoner kronor. Åtgärdsprogrammen innebär inte i sig ett beslut om finansiering och vilka åtgärder som ska genomföras utan detta prövas i kommunernas ordinarie processer. I och med detta sker också en prioritering mellan och inom de lokala åtgärdsprogrammen. Detta är något som oroar oss vänsterpartister. Risken är stor att åtgärderna inte blir tillräckliga då man inte har en gemensam idé om finansiering.

De lokala åtgärdsprogrammen är ett mycket välkommet och positivt initiativ. Det finns stor potential i med gemensamma ansträngningar kunna uppnå God ekologisk status enligt vattendirektivets krav till 2027. För att det ska lyckas behöver åtgärdsprogrammen också tillföras adekvat finansiering för både investeringar, drift och miljötillsyn.

Jan Valeskog m.fl. (S) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Stockholms stad har ett viktigt ansvar för vattenkvaliteten på sjöarna, vattendragen och kustvattnet. Förra mandatperioden tog den rödgrönrosa majoriteten fram en handlingsplan för god vattenstatus. Enligt handlingsplanen ska lokala åtgärdsprogram tas fram för alla stadens vattenförekomster. Det gläder oss att de lokala åtgärdsprogrammen nu kommer upp för beslut.

De lokala åtgärdsprogrammen är viktiga dokument som redovisar platsspecifika åtgärdsförslag för en specifik vattenförekomst. Syftet är att belysa aktuell status på vattnet, lokala påverkanskällor, vilket förbättringsbehov som finns samt vilka möjliga åtgärder som behöver genomföras om god status ska kunna nås.

Vattenmyndigheten tar fram åtgärdsprogram med generella åtgärder inom ett vattendistrikt medan de lokala åtgärdsprogrammen förtydligar vad som behöver göras inom respektive avrinningsområde. De lokala åtgärdsprogrammen är inte rättsligt bindande, utan är tänkta att användas som ett stöd i kommunernas planering, för att visa vilken miljö kvalitet som behöver uppnås och vilka åtgärder som krävs.

Målet för stadens vattenarbete, enligt stadens handlingsplan, är att Stockholms sjöar, kustvatten och vattendrag ska uppnå miljö kvalitetsnormerna för vatten, vilket i de flesta fall innebär god ekologisk och kemisk status till år 2021 eller senast till år 2027. För att nå detta mål måste många åtgärder göras och de måste vidtas skyndsamt. Även om de lokala åtgärdsprogrammen inte är rättsligt bindande så måste deras föreslagna åtgärder bli verklighet för att staden ska kunna nå sitt mål.

När nämnden nu ska fatta beslut om lokalt åtgärdsprogram för Råcksta träsk uppgår de föreslagna åtgärderna till cirka 227-307 miljoner kronor. Utöver det tillkommer ytterligare 19 lokala åtgärdsprogram för stadens andra vattenförekomster.

Finansieringen för dessa åtgärder är ännu inte löst. Tillräckliga medel för både investeringar och drift behöver alltså avsättas för genomförande av nödvändiga åtgärder om stadens vattenområden ska klara miljökvalitetsnormerna för vatten. I tjänsteutlåtandet kan vi även läsa att ”erfarenheter från tidigare åtgärdsarbete för att förbättra vattenstatusen i staden visar att det finns behov av en väsentligt utökad finansiering för att nå målet om en god vattenstatus”.

För att stadens totalt 20 lokala åtgärdsprogrammen ska bli mer än långa önskelistor behöver prioritering och finansieringen lösas. Annars kommer inte stadens mål nås och vi kommer inte ha god status på våra vatten.

Ersättaryttrande

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

§ 19**Lokalt åtgärdsprogram för Drevviken**

Dnr T2020-02813

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorens gemensamma förslag:

- 1 Trafiknämnden beslutar för sin del att anta Lokalt åtgärdsprogram för Drevviken, Fakta och åtgärdsbehov (bilaga 1 till tjänsteutlåtandet) och Lokalt åtgärdsprogram för Drevviken, Genomförandeplan (bilaga 2 till tjänsteutlåtandet).
- 2 Trafiknämnden beslutar för sin del att utredning, uppföljning och utvärdering av Lokalt åtgärdsprogram för Drevviken ska ske i enlighet med vad som anges i kontorens gemensamma tjänsteutlåtande.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets, miljöförvaltningens, Stockholm Vatten AB:s, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets, fastighetskontorets, idrottsförvaltningens, Farsta stadsdelsförvaltnings och Skarpnäck stadsdelsförvaltnings gemensamma tjänsteutlåtande från den 8 januari 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.

Särskilt uttalande

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

Stockholms vatten - havet, sjöarna och vattendragen - har avgörande betydelse för Stockholms län och hela Mälarenregionen. De förser regionen med bra dricksvatten för hushållen och är av stor vikt för fritidsliv och turism. De sänker temperaturen under kommande heta sommandagar och bidrar därmed till en behagligare luftkvalitet. Under förra mandatperioden antog majoriteten en handlingsplan för hur våra gemensamma vattendrag ska nå god vattenstatus. Vi är mycket positiva till att den handlingsplanen nu sätts i verket genom de lokala åtgärdsprogrammen.

Drevviken är en vattenförekomst enligt EU:s ramdirektiv för vatten och ska uppnå en god ekologisk status till 2021 eller till senast 2027. Som ett led i arbetet med EU:s ramdirektiv för vatten har Vattenmyndigheterna utarbetat åtgärdsprogram för vattendistrikt. Stadens arbete med lokala åtgärdsprogram är än mer detaljerade vilket ökar chansen att uppnå ramdirektivets mål. Åtgärder måste vidtas skyndsamt och få tillräckliga finansiella anslag.

Drevvikens nuvarande status är "Otillfredsställande" och uppnår inte god kemisk status. Särskilt problematiskt är de höga fosforhalterna som funnits sedan 1970-talet. Åtgärdsprogrammet föreslår därför flera riktade åtgärder för att få bukt på detta. Utöver Stockholm stad är även Huddinge, Tyresö och Haninge kommun berörda. Vi välkomnar dessa kommunövergripande samarbeten.

De föreslagna åtgärderna för Drevviken beräknas kosta cirka 168-228 miljoner kronor. Därtill beräknas driftkostnad på 700 000 – 1 miljon kronor. Åtgärdsprogrammen innebär inte i sig ett beslut om finansiering och vilka åtgärder som ska genomföras utan detta prövas i kommunernas ordinarie processer. I och med detta sker också en prioritering mellan och inom de lokala åtgärdsprogrammen. Detta är något som oroar oss vänsterpartister. Risker är stora att åtgärderna inte blir tillräckliga då man inte har en gemensam idé om finansiering.

De lokala åtgärdsprogrammen är ett mycket välkommet och positivt initiativ. Det finns stor potential i med gemensamma ansträngningar kunna uppnå God ekologisk status enligt

vattendirektivets krav till 2027. För att det ska lyckas behöver åtgärdsprogrammen också tillföras adekvat finansiering för både investeringar, drift och miljötillsyn.

Jan Valeskog m.fl. (S) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Stockholms stad har ett viktigt ansvar för vattenkvaliteten på sjöarna, vattendragen och kustvattnet. Förra mandatperioden tog den rödgrönrosa majoriteten fram en handlingsplan för god vattenstatus. Enligt handlingsplanen ska lokala åtgärdsprogram tas fram för alla stadens vattenförekomster. Det gläder oss att de lokala åtgärdsprogrammen nu kommer upp för beslut.

De lokala åtgärdsprogrammen är viktiga dokument som redovisar platsspecifika åtgärdsförslag för en specifik vattenförekomst. Syftet är att belysa aktuell status på vattnet, lokala påverkanskällor, vilket förbättringsbehov som finns samt vilka möjliga åtgärder som behöver genomföras om god status ska kunna nås.

Vattenmyndigheten tar fram åtgärdsprogram med generella åtgärder inom ett vattendistrikt medan de lokala åtgärdsprogrammen förtydligar vad som behöver göras inom respektive avrinningsområde. De lokala åtgärdsprogrammen är inte rättsligt bindande, utan är tänkta att användas som ett stöd i kommunernas planering, för att visa vilken miljö kvalitet som behöver uppnås och vilka åtgärder som krävs.

Målet för stadens vattenarbete, enligt stadens handlingsplan, är att Stockholms sjöar, kustvatten och vattendrag ska uppnå miljö kvalitetsnormerna för vatten, vilket i de flesta fall innebär god ekologisk och kemisk status till år 2021 eller senast till år 2027. För att nå detta mål måste många åtgärder göras och de måste vidtas skyndsamt. Även om de lokala åtgärdsprogrammen inte är rättsligt bindande så måste deras föreslagna åtgärder bli verklighet för att staden ska kunna nå sitt mål.

När nämnden nu ska fatta beslut om lokalt åtgärdsprogram för Drevviken uppgår de föreslagna åtgärderna till cirka 168-228 miljoner kronor. Utöver det tillkommer ytterligare 19 lokala åtgärdsprogram för stadens andra vattenförekomster. Finansieringen för dessa åtgärder är ännu inte löst. Tillräckliga medel för både investeringar och drift behöver alltså avsättas för genomförande av nödvändiga åtgärder om stadens vattenområden ska klara miljö kvalitetsnormerna för

vatten. I tjänsteutlåtandet kan vi även läsa att ”erfarenheter från tidigare åtgärdsarbete för att förbättra vattenstatusen i staden visar att det finns behov av en väsentligt utökad finansiering för att nå målet om en god vattenstatus”.

För att stadens totalt 20 lokala åtgärdsprogrammen ska bli mer än långa önskelistor behöver finansieringen lösas. Annars kommer inte stadens mål nås och vi kommer inte ha god status på våra vatten.

Peter Wallmark (SD) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

En klimatomfattande hållbar livsstil och en så kemikaliefri miljö som möjligt är grundläggande villkor för god hälsa och ekosystemens fortbestånd.

Att prioritera en minimering av utsläppen i ett globalt perspektiv tillsammans med koldioxidfri energiproduktion är en effektiv klimatstrategi för att minska belastning på såväl lokala som globala ekosystem.

Industri och samhälle behöver producera och konsumera utan att gifter från avfall sprids i naturen. En omställning till en mer miljövänlig livsstil pågår globalt, dock med avsevärda skillnader i förutsättningar och ambitioner länder och regioner emellan.

Sverige har sedan många år tillbaka aktivt bedrivit en omfattande miljövänlig politik, dock finns det fortfarande många ytor i stort behov av sanering från miljöfarliga ämnen. Drevviken med flödesanslutningar är en av dessa. Där finns fosfor och andra skadliga ämnen från tidigare utsläpp som orsakat övergödning vilket fördärvar ekosystemens livsbetingelser, först på lokal nivå men i slutändan så drabbas även Stockholms skärgård och Östersjön.

En nödvändig men kostsam och omfattande sanering av Drevvikens vattensystem är nu på gång för att på sikt återställa vattenkvaliteten och därmed normalisera förutsättningarna för de ekologiska systemens existens och utveckling. Sverigedemokraterna är mycket angelägna om att processen för återställningen påbörjas snarast och kommer med stort intresse följa projektets utveckling.

Ersättaryttrande

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

§ 20**Levande Stockholm 2021. Platser och fortsatt utveckling**

Dnr T2020-02693

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra Levande Stockholm 2021 i enlighet med föreliggande tjänsteutlåtande.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 4 januari 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.

Särskilt uttalande

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

Vi är mycket positiva till att Levande Stockholm utvecklas och växer. Inte minst nu när vi på grund av coronapandemin måste hitta nya mönster för hur vi rör oss och hur vi träffas. Det blir då extra viktigt att det finns så väl utrymme att röra sig till fots utan trängsel som att det skapas mötesplatser utomhus där coronasäkra möten mellan människor är möjliga.

Vi vill dock se ännu större och mer långtgående satsningar. Exempelvis bör fler gator vara gånggator året om för att möjliggöra både rymliga uteserveringar och mer utrymme för gående att sprida ut sig.

Att ge kulturen arenor och scener utomhus blir ett sätt att hålla kulturlivet levande även nu, då vi inte kan samlas inomhus på teatrar och i konsertlokaler.

Låt kreativiteten flöda och låt projektet växa och utvecklas. Låt oss skapa utrymme för att leva våra liv utomhus i friska luften.

Det ger dessutom positiva miljöeffekter att låta fler gator långsiktigt vara gånggator och prioritera utrymme för gångare och cyklister före biltrafik.

Jan Valeskog m.fl. (S) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Sommar- och vintergåtor, sommar- och vintertorg samt pop up-parker bidrar till ett dynamiskt gatuliv och en mer levande stad. Vi välkomnar ärendet och gläds åt att kontoret fortsätter arbetet med att utveckla gestaltningen inom Levande Stockholm och att vidareutveckla samarbetet med fastighetsägare, stadsdelsförvaltningarna, stockholmarna och näringslivet.

Det är viktigt att kontoret inför varje säsong analyserar nya platser i hela staden som kan lämpa sig för sommar- eller vintergåta, -torg eller pop up-park. Exempel på platser som vi vill att kontoret tittar närmare på är Jämtlandsgatan från Råcksta tunnelbanestation upp mot rondellen, Fridhemsgatan från Fridhemsplans tunnelbanestation ner till Rålambshovsparken, Lumatorget och den intilliggande amfiteatern och Dalens allé. Kontoret bör även analysera om några säsongsåtgärder kan lämpa sig för att permanentas.

Vi vill också påpeka torgen måste upplevas som trivsamma, städade och trygga. Det är bra, men inte tillräckligt, att tillfälligt pynta med möbler och växter. Även städning och underhåll måste fungera. Därför satsar vi socialdemokrater 18 miljoner kronor extra i vår budgetmotion år 2021 på att förbättra städningen och underhållet i hela staden med fokus på ytterstaden. Slutligen vill vi lyfta fram att eventuell torghandel måste vara väl integrerad med torgens övriga funktioner och att tillsynen av torgverksamheten behöver stärkas.

Peter Wallmark (SD) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Rörstrandsgatan

Redan 2011 i Motion (2010:7) av Yildiz Kafkas (MP) om "Möjligheten att göra Rörstrandsgatan till en gågata" avslår dåvarande Trafik- och renhållningsnämnden förslaget och framförde att införande av gågata på Rörstrandsgatan skulle få omfattande trafikkonsekvenser för boende och verksamheter i området. Även att göra ett mindre vägvagnsnitt till gågata skulle få genomgripande konsekvenser. Att trafikflödena i området kommer att förändras påtagligt då Citybanan öppnats och Karlbergs station stängs är en viktig aspekt att beakta i sammanhanget. Detta bör i största vikt beaktas varvid en breddning av ytorna för fotgängare ej tillstyrks.

Ovan omständigheter gäller än idag varför förslaget inte bör genomföras.

Skånegatan

För att minska onödig trafik på sommargågatan under sommaren 2021 kommer kontoret även att permanent reglera om trafikering på vissa anslutande tvärgator. Dessa omregleringar sker på delegation under våren.

Detta kommer att innebära ökade köer och ökad miljöpåverkan på en redan hårt drabbad del av Södermalm. Det ska också tas i bevakning hur de boende i området upplever sommargågatan för att undvika aktiviteter som stör på nätterna när allt annat är stängt. Ett exempel är lekredskapen som installerades i sommargata-projektet på Hälsingegatan som användes på nätterna av högljudda vuxna.

Gustav Adolfs torg

Åtgärderna består i justering av trafikföring runt torget, förändring av körytor till tillgängliga gångytor genom utjämnande av nivåskillnader, investeringar i träd, möbler samt belysningsåtgärder för att skapa ökade vistelsevärden och stärkt trygghet. Även markmålningsåtgärder planeras. Åtgärderna är tänkta att vara flexibla över tid och ha möjlighet att flyttas vid evenemang som förändras över tid. För att möjliggöra den förändrade torgytan så planeras trafikföringen runt torget att förändras. Det innebär att ett antal refuger rivs samt skyltning och vägmarkering justeras. Likt tidigare år innebär sommartorget att parkeringsplatserna framför Operan utgår. Ny parkeringsplats för funktionshindrade uppförs i anslutning.

En stor del av Gustav Adolfs torg är idag en stor trafikplats med hög trafiktäthet både till kulturbyggnader och statliga myndigheter. En långsiktig mer övergripande planering av platsen är att efterfråga där man utreder om annan yta finns för evenemang.

Gullmarsplans torg

På Gullmarsplan pågår en utredning av förutsättningarna för en förbättrad trafiksituation och trygghet för samtliga på torget. I syfte att testa och utvärdera olika lösningar kommer platsen inrymmas inom Levande Stockholm och möbleras för att begränsa biltrafiken på torget.

Gullmarsplan är redan idag en plats med stora trafikproblem, att ytterligare begränsa biltrafiken runt Gullmarsplan kommer att skapa ännu större problem. Att begränsa biltrafiken

kommer att leda fler felparkeringar då det på Gullmarsplan finns få P-platser och det är ända plasten bilister kan vända på. I annat fall får man köra Grafikvägen ned och använda den gatan som är en återvändsgata. Det i sin tur påverkar de boende och utgör en större miljöpåverkan då körsträckan för bilisterna blir längre.

Ekonomi

Den totala driftsbudgeten för 2021 är 23,5 miljoner kronor, vilket är en ökning med 4 miljoner kronor från föregående år. Inom ovanstående budgetram satsar kontoret 4 miljoner på kulturen för deras bidrag i form av konstnärlig gestaltning och evenemang. Dessa siffror kan komma att justeras när kulturförvaltningen presenterar sina idéer för kontoret.

Kulturförvaltningen har egen budget, varför det framstår som oansvarigt att efterskänka 4 miljoner till en verksamhet som inte borde ligga under trafikförvaltningen.

Bilaga 4: Levande Stockholm, sammargator publikstatistik och digital statistik 2020-10-27

Statistik publikräckvidd av program evenemang och konst i det offentliga rummet sammargator: Totalt: 2 700 300
Måluppdrag: 1 000 000 (satt för projektet 2020 inom projektet)

Det skulle vara intressant att få ta del av antal besökare på dessa gator jämfört med icke sammargator.

Ersättaryttrande

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

§ 21

Cykel längs Årstaviken, alternativa stråk. Svar på uppdrag från trafiknämnden

Dnr T2019-00122

Bordlades 2019-11-14, punkt 17

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Patrik Silverudd (L), Johan Fälldin (C) och Mikael Valier (KD):

- 1 Trafiknämnden godkänner i huvudsak kontorets redovisning av uppdraget.

- 2 Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att fortsätta utredningsarbetet och under 2021 redovisa förslag till inriktning för utveckling och upprustning av strandstråket.
- 3 Trafiknämnden beslutar därutöver att ge kontoret i uppdrag att i det fortsatta utredningsarbetet utreda en gångbrygga i vattnet en bit ut från stranden på hela eller delar av sträckan från den befintliga gångbryggan vid Årstalundens båtklubb fram till Hammarby slussväg samt utreda möjligheten att anlägga en cykelbana i järnvägstunneln under Eriksdalsgatan.
- 4 Trafiknämnden anför därutöver följande:

Årstaviken är ett mycket uppskattat gång- och cykelstråk, men på grund av tidvis stor trängsel uppstår konflikter mellan trafikanter. En viktig utgångspunkt för möjliga åtgärder är att stråkets karaktär ska behållas och att påverkan på naturmiljön blir så liten som möjligt. Träd övrig växtlighet ska som utgångspunkt påverkas i så låg utsträckning som möjligt.

Längs med hela strandstråket från Hornstull till Skanstull ska gång- och vistelsehöjande åtgärder genomföras som till exempel bättre belysning och nya sittplatser. På den smalaste delen av sträckan är en flytande gångbrygga motiverad att prövas för att minska trängseln och konflikterna. Liknande brygga finns i bland annat Trekanten. I och med att Försvarsmakten nu sagt ja till att åtgärder får genomföras på spårområdet vid Årstaviken, under förutsättning att industrispårens funktion bibehålls, ska möjligheten att anlägga en cykelbana i järnvägstunneln under Eriksdalsgatan ses över på nytt för att ytterligare avlasta gång- och cykelstråket längs med Årstaviken.

Arbetet ska ske i nära samarbete med Södermalms stadsdelsnämnd samt i dialog med övriga berörda förvaltningar och bolag som har verksamheter utmed stråket.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 15 oktober 2019. Kontoret föreslår att nämnden beslutar följande:

- 1 Godkänna kontorets redovisning av uppdraget.
- 2 Ge kontoret i uppdrag att fortsätta utredningsarbetet och under 2020 redovisa förslag till inriktning för utveckling och upprustning av strandstråket.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Patrik Silverudd (L), Johan Fälldin (C) och Mikael Valier (KD) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V), Jan Valeskog m.fl. (S) och Peter Wallmark (SD) 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), Ulla Hamilton m.fl. (M), Patrik Silverudd (L), Johan Fälldin (C) och Mikael Valier (KD).

Reservation

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

Särskilt uttalande

Jan Valeskog m.fl. (S) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

I september 2015 tog den dåvarande rödgrönrosa majoriteten ställning mot att skapa ett pendlingsstråk för cyklister längs med Årstaviken. Istället förordade vi en linje där vi söker hitta lösningar för hur gående, cyklister m.fl. kan samsas. Därefter har förvaltningen fått i uppdrag att sätta upp fler och större skyltar.

Trafikkontoret har utrett alternativa cykelpendlingsstråk till dagens gång- och cykelväg längs Årstavikens norra sida. Kontoret konstaterar att alternativa vägar inte utgör några reella alternativ för överflyttning. Kontoret föreslår därför en försiktig breddning av sträckan längs med Årstaviken.

Vi ställer oss bakom en sådan lösning, men vill fortsatt understryka vikten av att breddningen genomförs med stor försiktighet. Stråkets karaktär som rekreativområde bör bevaras, och påverkan på naturmiljön vara så liten som möjligt. När förändringarna genomförs är det angeläget att värna de gående längs med sträckan, bland annat genom att säkerställa att cykling inte sker i höga hastigheter.

Det är därför positivt att ingen full utbyggnad med nya cykelbanor enligt den ursprungliga cykelplanen genomförs. Vi står fast vid linjen att lösningar som innebär att fotgängare

och cyklister samsas både är de mest önskvärda och fullt genomförbara. Vi menar att trängseln längs med sträckan Vickersgatan-Hammarby slussväg inte är så omfattande att mer ingripande åtgärder är motiverade. Vi vill i sak påpeka att det inte råder trängsel längs med hela denna sträcka, utan framförallt är koncentrerade till dess västra halva.

Stråket längs med Årstaviken är mycket uppskattat av såväl fotgängare som cyklister, både som rekreationsstråk som cyklingsstråk. Dess kvaliteter bör värnas och vårdas, och förändringar genomförs med stor försiktighet.

Peter Wallmark (SD) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Tidigare har det inkommit förslag om att förbjuda cykling utmed norra Årstaviken. Kontoret anser dock inte att det är lämpligt. Stråket är till både för rekreation, rörelse och vistelse och är samtidigt utpekade som ett av stadens viktiga pendlingsstråk för gång och cykel. Utmed stråket har endast ett fåtal olyckor rapporterats in och kontorets bedömning är att den upplevda otryggheten beträffande trafiksituationen är betydligt större än den faktiska. En intervjustudie genomfördes också i samband med förstudien. Där framkom bland annat att både pendlingsresenärer och övriga främst väljer stråket för att det är vackert, trevligt, naturskönt och tyst. Som nackdelar med stråket nämns trängsel, att gående och cyklister blandas, dåligt underlag och bristande samspel mellan olika trafikantgrupper.

Förslaget att förbjuda cykling utmed stråket är positivt då det främst är ett rekreationsstråk för gående. Många passerar där i samband med att de besöker kolonistugorna i området, en del stannar också till för att beskåda vyn utöver Årstaviken. Det finns också många båtklubbar i området med stor aktivitet och många besök. De fåtal olyckor som inrapporteras beror antagligen på att det är mindre skador, att fotgängare och cyklister kastar sig undan för att undvika olyckorna. Enligt den senaste rapporten från STRADA ökar antalet cykelolyckor.

§ 22**Cykel Spånga station. Genomförandebeslut**

Dnr T2020-03241

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt Cykel Spånga station till en investeringsutgift om 30,0 mnkr och investeringsinkomst om 9,0 mnkr.
- 2 Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för föreliggande genomförandebeslut.
- 3 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från februari 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.

Vid protokollet

Åse Geschwind