

Tid Torsdagen den 22 april 2021 kl. 16.00 – 16.25
Plats Stora kollegiesalen, Stadshuset
Justering Måndagen den 3 maj §§ 1-7, 9-14, 16, 19-20

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 22 april 2021, §§ 8, 15, 17-18, 21

Daniel Helldén

Jan Valeskog

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Daniel Helldén (MP), ordföranden
Ulla Hamilton (M)
Jan Tigerström (M)
Eva Ekmehag (M)
Patrik Silverudd (L)
Johan Fälldin (C)
Mikael Valier (KD)
Jan Valeskog (S)
Inger Edvardsson (S)
Emmelie Renlund (S)
Peter Wallmark (SD)

Tjänstgörande ersättare:

Joel Höglund (V)	För vice ordföranden Rikard Warlenius (V)
Katja Jassey (V)	För Marlene Karlén (V)

Ersättare:

Tomas Tetzell (M)
Bo Arkelsten (M)
Bo Lindner (M)
John Backvid (M)
Camilla Kylenfelt (MP)
Svante Linusson (C)
Bengt Ohlsson (S)
Emil Stensson (S)
Inge Pihlström (SD)
Malin Ericson (Fi)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Gunilla Glantz, Barbro Edlund, Ulrika Falk, Åse Geschwind, Anna Green, Philip Hall, Sara Högne, Anne Kemmler, Mattias Lundberg, Elisabet Munters, Bengt Stenberg och personalföreträdarna Luis Lopez §§ 1-15 samt borgarrådssekreteraren Helena Cullemo.

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

Trafiknämnden utser Jan Valeskog (S) att tillsammans med ordföranden Daniel Helldén (MP) justera dagens protokoll.

Justering sker måndagen den 3 maj 2021.

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

Anmälan görs av inkommen skrivelse till trafiknämnden enligt följande:

- 1 Ta ett helhetsgrepp om trafiken vid Järvafältet, från Joel Höglund (V)
Dnr T2021-01155

Beslut

Trafiknämnden överlämnar skrivelsen till trafikkontoret för beredning.

Extra sammanträde den 6 maj 2021

Nämnden behöver fatta ett formellt beslut om att hålla ett extra sammanträde den 6 maj 2021 kl. 16.00.

Beslut

Trafiknämnden beslutar att hålla ett extra sammanträde torsdagen den 6 maj kl. 16.00

Svar på fråga om antalet köp/användare av stadens parkeringsapp
Ulrika Falk kommer att svara på frågan efter dagens sammanträde.

Fråga om parkeringsmöjligheter vid Coop på Nockeby torg

Ulla Hamilton (M) har blivit kontaktad av Coop på Nockeby torg. Coop är bekymrade över parkeringssituationen på torget.

Bengt Stenberg svarar att kontoret gör en trafikmätning på platsen. Bengt lovar säkerställa att dialogen med Coop är komplett.

Fråga om skrivelse från Östermalms stadsdelsnämnd

Ulla Hamilton (M) undrar om kontoret svarat på en skrivelse från Östermalms stadsdelsnämnd som handlar om lösning för cykelbana på Värtavägen?

Förvaltningschefen Gunilla Glantz ber att få återkomma med svar på frågan.

Beslut

Trafiknämnden tackar för informationen.

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

Inkomna skrivelser m.m. till trafiknämnden enligt förteckning från den 15 april 2021 respektive den 22 april 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 8 april 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 2/2021 från den 15 mars 2021 för trafiknämndens och Stockholms stads Parkering AB:s gemensamma råd för funktionshinderfrågor anmäls.

§ 6**Anmälan av ekonomisk uppföljning månad 03/2021**

Dnr T2021-00325

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden beslutar att lägga anmälan till handlingarna.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 12 mars 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**Grönare Stockholm etapp 4. Utredningsbeslut**

Dnr T2021-00487

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets förslag till utredningsbeslut.
- 2 Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att påbörja utredningar inom Grönare Stockholm etapp 4 till en utgift av 10 mnkr.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 12 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.

Särskilt uttalande

Jan Valeskog m.fl. (S) och Joel Höglund m.fl. (V) 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 fram för utvecklingen av park- och naturmiljöer 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 går att både möta behovet av fler bostäder och 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 fjärde 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 Jan Valeskog m.fl. (S) och Joel Höglund m.fl. (V).

§ 8

Angående den kommande utformningen och gestaltningen av Östermalmstorg. Svar på skrivelse från stadsbyggnadsborgarrådet Joakim Larsson (M) och trafikborgarrådet Daniel Helldén (MP) m.fl.

Upprustning och tillgänglighetsanpassning av Östermalmstorg. Utredningsbeslut

Dnr T2021-00785 och Dnr T2019-00948

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen.
- 2 Trafiknämnden godkänner förslag till utredning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projektet Upprustning och tillgänglighetsanpassning av Östermalmstorg upp till 10 mnkr, som underlag för ett kommande inriktningsbeslut.
- 3 Trafiknämnden anmäler beslutet till fastighetsnämnden och Östermalms stadsdelsnämnd.
- 4 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 24 mars 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

Peter Wallmark (SD) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Den tillfälliga Östermalmshallen är snart borta och tillfälle ges för en upprustning av torget. Engagemanget är stort hos medborgarna, vilket vi tycker är inspirerande. Här finns nu chansen att skapa en tillgänglighetanpassad plats som kan ge ett mervärde för alla Stockholmare, inte bara dem som bor på Östermalm. Sverigedemokraterna har därför lämnat in en motion till fullmäktige med förslag på hur torget kan utvecklas. Vi tycker att det är viktigt att de stora träd som finns på platsen får vara kvar, men vi vill också tillföra mer grönt, en lekplats för mindre barn samt öppna upp för möjligheten att ta en fika. En fontän, gärna med en minnesplats för Avicii.

Vi ser gärna att fler förslag på ny utformning av Östermalmstorg kommer in från medborgarna och andra intressenter innan det slutgiltiga beslutet tas om torgets utformning.

Ersättaryttrande

Malin Ericson (Fi) lämnar ersättaryttrande enligt följande:

Feministiskt initiativ anser att möjligheten att lägga medborgarförslag i stadsdelsnämnderna är en viktig del av Stockholms stads arbete med medborgardemokrati. Det är ett mycket konkret sätt att få ta del av invånarnas tankar om och förbättringsförslag för pågående verksamhet.

Det är dock inte möjligt att lägga medborgarförslag till facknämnder. Feministiskt initiativ menar att det vore intressant att se om vissa facknämnder, t.ex. trafiknämnden, kunde vara öppna för medborgarförslag. Men så ser det inte ut nu. I stället kan stadsdelsnämnderna skicka vidare förslag som rör en facknämnds område till nämnden ifråga, vilket inte är ovanligt när det gäller stadsmiljöfrågor. Östermalms SDN har till exempel mottagit medborgarförslag rörande Östermalmstorg som stadsdelsnämnden har skickat vidare till trafikkontoret. Det förslag som Helldéns och Larssons skrivelse lyfter fram är dock inte ett sådant.

På grund av ovanstående ställer vi oss frågande till att ett förslag som utarbetats av privata medborgare lyfts in i en fackförvaltnings arbete genom en skrivelse till en facknämnd. Det gäller särskilt då det handlar om en nämnd som inte tar emot medborgarförslag, samt att bearbetningen av förslaget enligt trafikkontorets tjänsteutlåtande kan komma att öka

kostnaden för utredningen med 5 miljoner kronor, en fördubbling mot det tidigare beräknade.

Vi gör inte någon bedömning av föreliggande förslags kvaliteter, men vi är bekymrade för att invånarnas möjlighet att ge förslag till facknämnderna kommer att bero på deras förmåga att övertyga borgarråd om sina förslags förtjänster.

§ 9

Program för energibesparande armaturbyte belysning 2021-2026. Inriktningsbeslut

Program för energibesparande armaturbyte belysning etapp 1 2021-2022. Genomförandebeslut

Dnr T2021-00552

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projektet Program för energibesparande armaturbyte belysning 2021-2026, som underlag för ett kommande genomförandebeslut. Projektets totala utgift beräknas till 250 mnkr.
- 2 Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av etapp 1 i programmet för energibesparande armaturbyte 2021-2022 till en investeringsutgift om 45 mnkr.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 24 mars 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

Peter Wallmark (SD) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Sverigedemokraternas generella inställning är att kostnader kopplade till klimatet ska ge så hög nytta som möjligt per investerad krona, samt att åtgärder som medför försämring av

Stockholmarnas vardag ska undvikas. Utifrån den information som framgår är det svårt att avgöra huruvida projektet faktiskt ger klimatnytta om hänsyn tas till alla aspekter. Även om kostnad för förbrukad el minskar, måste det vägas in att armaturer som har belastat miljön när de tillverkades och som ännu inte har uppnått sin maximala livslängd utträngas i förtid.

§ 10

Rörliga och fasta trafik hinder i Kungsträdgården.

Genomförandebeslut

Dnr T2021-00399

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt Rörliga och fasta trafik hinder i Kungsträdgården till en investeringsutgift om 14 mnkr.
- 2 Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för föreliggande genomförandebeslut.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 4 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.

Särskilt uttalande

Peter Wallmark (SD) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Sverigedemokraterna debatterade redan den 3 april 2017 om att fler trafik hinder skulle placeras på områden där många människor vistas samtidigt. Replikerna som anfördes i debatten från våra politiska motståndare var nedlåtande, för att inte säga hånande. Alla vet vad som hände några dagar senare. Därför gläder vi nu oss åt att säkerheten höjs i Kungsträdgården och att hoppas även att säkerhetsinsatserna

kommer att genomföras på andra allmänna platser där det vistas många samtidigt.

§ 11

Kajreovering Söder Mälarstrand väster om Centralbron. Genomförandebeslut

Dnr T2021-00260

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt Kajreovering Söder Mälarstrand väster om Centralbron till en investeringsutgift om 13 mnkr för trafikkontoret.
- 2 Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att teckna samarbetsavtal med Stockholms Hamn AB enligt kontorets tjänsteutlåtande och till tjänsteutlåtandet bifogat samarbetsavtal.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 23 mars 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

Reinvestering busshållplatser 2021. Genomförandebeslut

Dnr T2021-00130

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av reinvesteringsåtgärder på utvalda busshållplatser till en utgift om 7,0 mnkr i enlighet med vad som följer av kontorets tjänsteutlåtande.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 23 mars 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**Gång- och cykelåtgärder, Störtloppsvägen och Västertorpsvägen. Genomförandebeslut**

Dnr T2020-02442

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt Gång- och cykelåtgärder Störtloppsvägen och Västertorpsvägen till en investeringsutgift om 18 mnkr.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 4 mars 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.

§ 14**Tillgänglighetsåtgärder 2020 Slutredovisning**

Dnr T2019-03126

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner slutredovisning av projekt Tillgänglighetsåtgärder 2020.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

§ 15**Underlag för budget 2022 med inriktning 2023 och 2024 för trafiknämnden**

Dnr T2021-00771

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner trafikkontorets förslag till underlag för budget 2022 med inriktning för 2023 och 2024 och överlämnar ärendet till kommunstyrelsen.
- 2 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 24 mars 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 Peter Wallmark (SD) föreslår (se beslutet).
- 2) Jan Valeskog m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - 1 Att i huvudsak godkänna kontorets förslag.
 - 2 Att ytterligare 20 miljoner kronor avsätts för bättre snöröjning för gående i hela staden.
 - 3 Att ytterligare 18 miljoner kronor avsätts för bättre renhållning och underhåll.
 - 4 Att avgiften för besöksparkering i zon 1, 2 och 3 höjs med 2 kr/timme.
 - 5 Att en tillståndavgift för elsparkcyklar införs enligt Malmö stads modell.

- 6 Att investeringsmedlen för bättre cykelinfrastruktur höjs.
- 7 Att därutöver anföra 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. Varje resa med kollektivtrafik påbörjas och avslutas med att resenären måste gå till fots till och från hållplatsen. Bättre snöröjning av gångbanorna är nödvändig för att få fler att välja att resa kollektivt. 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 med 20 miljoner kronor.

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.

Elsparkeyklarna 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 elsparekeyklarna som blir alltmer uppenbara. Framkomligheten som för somliga förbättras av elsparekeyklarna försämrar för många andra. Den ökande otrygghet som många upplever till följd av ökad nedskräpning är ytterligare en negativ aspekt. För att elsparekeyklar 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 elsparekeykelföretag 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 elsparekeyklar på stadens mark. Villkoren kan exempelvis handla om att elsparekeyklarna 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.

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. Kommande somrar 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 främst bestått i att ge intresserade aktörer möjlighet att sätta upp laddare på stadens gator. Resultatet har blivit alldeles för lite och alldeles för sent. Föga förvånande har laddplatserna i princip endast installerats i innerstaden. Strategin måste vara den motsatta. När infrastrukturen för laddning finns på plats vågar fler köpa elbilar. Utbyggnadstakten av laddinfrastruktur måste öka. Staden måste ta ett större ansvar för utbyggnaden så att den faktiskt blir av – både i tid och över hela staden.

3) Joel Höglund m.fl. (V) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

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

Vi måste tyvärr återigen konstatera att den viktigaste strukturfrågan för Stockholms trafikpolitik – hur god framkomlighet ska ske utan utsläpp av växthusgaser – inte tas

på tillräckligt allvar av den styrande majoriteten. Den handlingsplan som ska tas fram för hur transportsektorn ska nå klimatmålen, som skulle ha börjat gälla från 2020, är fortfarande inte antagen eller publicerad, vilket gör det omöjligt att utvärdera om den här treårsbudgeten för Trafiknämnden leder mot de långsiktiga målen, exempelvis att Stockholm ska vara en helt fossilfri stad 2040. De möjligheter som de förändrade resvanorna till följd av pandemin skapade har inte heller tagits i beaktande, och risken är därför stor att fordonstrafiken och trängseln ökar kraftigt under året. Vänsterpartiet anser att fler både tillfälliga och permanenta omdisponeringar av gaturummet borde ha skett i syfte att säkerställa ett fortsatt högt cyklande samtidigt som kollektivtrafiken återtar tidigare resevolym.

En annan överhängande fråga med stark koppling till klimatfrågan rör utbyggnaden av laddstolpar. Många stockholmare som vill bidra till ett bättre klimat genom att byta fossilbilar till laddbara elfordon hindras av den saktfärdighet och ideologiskt färgade marknadstilltro som utmärker majoritetens syn på utbyggnad av publika laddstolpar. Det ska vara möjligt inte bara för villaägare eller boende med tillgång till inomhusgarage att kunna ladda sina elfordon, och för att nå detta krävs en omfattande utbyggnad av publika laddmöjligheter inte minst i ytterstaden. Som konstateras i tjänsteutlåtandet innebär stadens affärsmodell att det är externa aktörer som ska stå för utbyggnaden av laddstolpar, vilket innebär att "kontoret endast indirekt kan påverka etableringstakten". Det leder till att det redan ytterst blygsamma målet om 2000 laddstolpar på gatumark till år 2022 sannolikt inte kommer att nås. Vid årsskiftet hade endast 220 laddplatser etablerats. Vänsterpartiet vill både se en väsentlig höjning av målet och att stadens bolag Stockholms parkering ges i uppdrag att bygga ut en tät infrastruktur för laddbara fordon.

I Vänsterpartiets budgetreservation föreslår vi kraftfulla åtgärder för att ställa om trafiken så att Stockholm kan bli en långsiktigt hållbar stad. Vi vill utreda förutsättningarna för en snabb elektrifiering av den tunga vägtrafiken i Stockholm, med målet att alla godstransporter och all busstrafik i innerstaden ska vara elektrifierade senast 2030. Vi vill i samverkan med godstransportbranschen och andra aktörer genomföra åtgärder som bidrar till att skapa ett effektivare, säkrare och mer miljöanpassat transportsystem, till exempel off-peak-leveranser och samlastningsprojekt. Staden ska erbjuda off peak-leveranser för eldrivna lastfordon i hela kommunen såväl som införa möjligheten att låta eldrivna

lastfordon utnyttja busskörfält på infartsleder i kommunen. Vi vill utreda hur fler gator kan göras till permanenta gånggator i innerstan och runt stadsdelscentra i ytterstaden för att minska biltrafiken och göra staden mer levande och vänlig. En lämplig stadsdel att börja med är Södermalm, där ”storkvarter” skulle kunna skapas genom att ungefär varannan gata i både nordsydlig och öst-västlig riktning stängs av för biltrafik med samma regelverk som gäller i Gamla stan.

Offentlig upphandling ska vara ett medel för att driva utvecklingen i en socialt, ekologiskt och ekonomiskt hållbar riktning. Men efter ännu en vinter med bristfällig snöröjning har det blivit än mer uppenbart att större delar av den allmännyttiga kommunala service som bekostas av skattekollektivet också bör utföras av kommunala förvaltningar och bolag. Det gäller inte minst snöröjningen, som successivt bör återtass.

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

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

Joel Höglund m.fl. (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Särskilt uttalande

Peter Wallmark (SD) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Sverigedemokraterna har presenterat en reservationsbudget i kommunfullmäktige där vi tydligt går igenom Stockholms stads ansvarsområden och verksamheter. För en utförligare beskrivning om våra inriktningsmål samt underlag för budget 2022 samt inriktning för 2023 och 2024 hänvisar vi till detta dokument. Stadens arbete kommer även fortsättningsvis präglas av den pågående pandemin och det är av stor vikt att stadens förvaltningar fortsätter att prioritera kärnverksamheten även under kommande verksamhetsår som också kommer präglas av Covid-19 pandemin.

Ersättaryttrande

Malin Ericson (Fi) lämnar ett ersättaryttrande 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 för 2021 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 klimativänliga 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 klimatonödläge, 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 klimatonödläget 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 cyklist. Med utgångspunkt i Feministiskt initiativs budgetförslag för 2021 hade underlaget inkluderat ett utökat samarbete mellan trafiknämnden och stadsdelsnämnderna för att framkomligheten på stadens gångytor ska bli godtagbar.

De snörika vinterveckor som vi hade under februari i år visade än en gång 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. Vi hoppas därför att de åtgärder som beskrivs i ärendet innebär de krafttag som behövs för att höja standarden på röjningen för gångtrafikanterna.

Biltrafiken i Stockholm är fortsatt hög, men det saknas praktiska åtgärder för hur den ska minska. Att göra det enklare för stadens invånare att använda sig av de hållbara trafikslagen är visserligen en viktig pusselbit, men det krävs också separata åtgärder för att göra bilen mindre attraktiv som dagligt transportmedel. När det görs omfattande arbeten på vägar och gator bör frågan inte vara hur biltrafiken ska ledas om utan hur trafikanterna ska ledas till de hållbara trafikslagen.

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.

§ 16**Årsavtal för drift- och underhåll av hissar, rulltrappor, öppningsbara broar, brofogar och lagerpallar etc.****Upphandling**

Dnr T2021-00266

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner genomförande av upphandling avseende drift och underhåll av hissar, rulltrappor och bergbana till ett sammanlagt värde av 26-32 mnkr.
- 2 Trafiknämnden godkänner genomförande av upphandling avseende drift och underhåll av öppningsbara broar till ett sammanlagt värde av 25-30 mnkr.
- 3 Trafiknämnden godkänner genomförande av upphandling avseende drift och underhåll av brofogar, lagerpallar etc. till ett sammanlagt värde av 10-20 mnkr.
- 4 Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att fatta tilldelningsbeslut och teckna avtal med utsedda entreprenörer.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 8 mars 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.

§ 17**Utreda nya riktlinjer för klimatinvesteringar. Motion av Peter Wallmark (SD). Svar på remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2020-02855

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

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

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 24 mars 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 Joel Höglund m.fl. (V) föreslår (se beslutet).
- 2) Peter Wallmark (SD) föreslår att nämnden beslutar att tillstyrka motionen samt anför därutöver följande:

Stockholms stad har sedan lång tid tillbaka bedrivit ett omfattande arbete för att säkra tillgången till god närmiljö såväl som ett hållbart klimatavtryck sett till kommunens geografiska upptagningsområde. Vi sverigedemokrater stödjer denna typ av arbete, men noterar hur en betydande andel av de klimatrelaterade investeringarna inte uppbär den klimatnytta per krona som kan förväntas av en effektiv klimatsatsning.

Investeringar i energisnåla lampor är exempel på en ineffektiv klimatåtgärd. Införskaffandet och monteringen av dessa lampor sker till stora kostnader i relation till den klimatnytta som ges. I många fall kan en lika stor ekonomisk investering ge en mångdubbelt större koldioxidminskning ifall det hade satsats på någonting annat.

Vi anser att Stockholms stad ska ges i uppdrag att ta fram riktlinjer för klimatinvesteringar som beaktar investeringens marginalnytta ur ett livscykelperspektiv. Riktlinjerna ska även fastställa ett gränsvärde för hur stor klimatnytta per krona som lägst ska tillåtas för att en investering ska anses vara

genomförbar. Gränsvärdet bör utgå ifrån ett globalt perspektiv där klimatkompensation beaktas. Riktlinjerna bör även ta hänsyn till principen att fasta utsläpp av koldioxid i samband med investeringen ges ett högre klimatvärde än rörliga besparingar i framtiden, analogt med beräkningar av livscykelkostnader, där kalkylränta tillämpas på framtida intäkter och kostnader.

Vi sverigedemokrater vill se ett Stockholm som tar sitt ansvar för klimatet på ett kostnadseffektivt sätt, inte genom att deklarerar alarmistiska och populistiska budskap utan förankring i reell klimatnytta per satsad krona.

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 Joel Höglund m.fl. (V).

Reservation

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

§ 18

Storskalig cykelsatsning. Motion av Jan Valeskog (S). Svar på remiss från kommunstyrelsen

Dnr T2020-03118

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

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

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 19 mars 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 Peter Wallmark (SD) föreslår (se beslutet).

- 2) Jan Valeskog m.fl. (S) och Joel Höglund m.fl. (V) föreslår att nämnden beslutar att tillstyrka motionen samt att därutöver anföra följande:

Det gläder oss att trafikkontoret är positiva till förslagen i motionen. Det är tydligt att trafikkontoret gör ett bra arbete redan idag, utifrån sina förutsättningar. Ambitionsnivån behöver dock höjas och det kräver politiskt prioritering av resurser och politiskt höjda mål och ambitioner.

Ett exempel gäller cykelplanen. Precis som vi skriver i motionen är det glädjande att trafikkontoret tagit initiativ till en översyn av cykelplanen. Vi menar dock att revideringen måste vara mer omfattande än uppdateringar utifrån förändrad lagstiftning. En ny cykelplan måste innehålla rejält höjda ambitioner. För det krävs politiskt initiativ. Att den gamla cykelplanen har år 2018 som målar och att trafiknämnden inte fått veta om målen nåddes är under all kritik. En ordentlig uppföljning av målen och utvärdering av cykelplanen måste göras.

Ett annat exempel gäller att genomföra trafiksäkerhetsanalyser för att identifiera riskfyllda platser och åtgärda dessa. Trafikkontoret gör idag *enklare trimningsåtgärder* på cykelnätet för bättre framkomlighet och trafiksäkerhet utreds vidare, delvis inom ramen för budgetuppdrag 2021 om att inventera och utreda *enkla cykelåtgärder*. Här behöver ambitionerna höjas.

Ytterligare ett exempel gäller förslaget att anlägga tre cykelstrador. Kontoret svarar med att det finns en definition som heter cykelstråk. Vi skriver i motionen att dagens pendlingsstråk på flera sätt inte är tillräckliga. Vi föreslår därför att staden snabbtredar hur tre ”cykelstrador”, eller expressvägar för cyklister, kan anläggas i Stockholm. En i norr, en i väster och en i söder. Det löser inte hela utmaningen med att skapa en fullgod cykelinfrastruktur i Stockholm, men det är en viktig åtgärd som skulle innebära en tydlig kvalitetshöjning för de stockholmare som vill använda cykeln i vardagen. Än en gång menar vi att ambitionsnivån måste höjas. Det krävs en bättre cykelinfrastruktur för att få stockholmarnas vardag att fungera.

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

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

Ersättaryttrande

Malin Ericson (Fi) instämmer i förslag till beslut från Jan Valeskog m.fl. (S) och Joel Höglund m.fl. (V).

§ 19**EU-projektet CIVITAS Eccentric. Slutredovisning av resultat och slutsatser**

Dnr T2016-01493

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner för sin del slutredovisningen av projektet CIVITAS Eccentric.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets och miljöförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande från den 10 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.

§ 20**Elsparkcyklar. Ändring av de allmänna lokala ordningsföreskrifterna samt införande av avgift för uthyrning av enpersonsfordon på allmän plats**

Dnr T2021-00927

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt sitt förslag:

- 1 Trafiknämnden beslutar att bordlägga ärendet.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 13 april 2021.

§ 21**Översyn cykelplan. Svar på uppdrag från kommunfullmäktige och beslut om remiss**

Dnr T2021-00262

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets uppföljning av arbetet med Cykelplan 2012.
- 2 Trafiknämnden godkänner att förslag till reviderad cykelplan för Stockholms stad och förslag på nya och ändrade cykelstråk skickas på remiss enligt bifogad sändlista.
- 3 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 25 mars 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

Joel Höglund m.fl. (V) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Det är mycket positivt att stadens arbete med cykelfrågor förnyas, med framkomlighetsstrategin som fortsatt grund för en framkomlig resurseffektiv och mer klimatvänlig stad. Mycket i den föreslagna cykelplanen är positivt, men vi har en rad synpunkter som det fortsatta arbetet med cykelplanen bör ta hänsyn till.

Övergripande

De viktigaste och mest övergripande kommentarerna rör stadens bitvis bristande ambitionsnivå och ansvarstagande.

- Vi vill se tydligare skrivelser om att de många rimliga kraven på förbättrad infrastruktur för cyklande och gående fullt ut ska beaktas vid nybyggnationer, från första planering till genomförande. Detta kräver tydligare löften om förbättrad samordning med stadens övriga förvaltningar, inte minst exploateringskontoret.

- Vi vill också se skarpare skrivelser om ökade krav på entreprenörer i samband med trafikarbeten och byggprojekt att efterleva kraven på framkomlighet för gående och cyklister

Ett exempel på denna bristande ambitionsnivå är att endast “större stadsutvecklingsområden behöver planläggas med tillräckligt finmaskiga nät av framkomlig, trygg och säker cykelinfrastruktur som knyter an till det omgivande cykelvägnätet på ett ändamålsenligt sätt.” Det öppnar upp för att “normalstora” stadsutvecklingsområden kan undantas från krav på planläggning.

Ett annat exempel är att endast “Stadens utpekade cykelnät ska vara fritt från trafikfarliga hinder som minskar framkomligheten för cyklister”, vilket olyckligt nog kan tolkas som att icke utpekade cykelnät kan tillåtas innehålla trafikfarliga hinder.

Att cykelplanen avgränsas till de som bor i Stockholm gör vidare att alla de som bor i kranskommunerna och arbetar i staden, med potential att cykelpendla, inte uttryckligen omfattas. För att nå mål om minskad biltrafik behöver även dessa potentiella cyklister tas i beaktande. Frågor om namngivning, vägvisning, underhåll och i viss mån gestaltning för cykelstråk bör samordnas över kommungränserna. I detta arbete förtjänar det regionala cykelkansliet att uppvärderas.

Underlag, faktabakgrund och uppföljning

Staden behöver höja ambitionen i fråga om uppföljning och utvärdering av arbetet med cykelfrågor.

Ett konkret exempel på ett svårbedömt faktaunderlag är det följande: I avsnitt “2.4 Stockholmnas åsikter om cykling” redovisas övergripande att en stor andel (7 av 10) av de svarande i stadens medborgarenkät upplever att det är “på det hela taget” lätt att ta sig fram i Stockholm på cykel”. Det framgår inte att alla svarande faktiskt *cyklar* återkommande i staden, eller om de bara reagerat utifrån att de ser många cyklister på stadens gator. Mer av faktaunderlaget behöver presenteras, och i den mån det finns brister behöver kommande undersökningar ställa relevanta kontrollfrågor för att förbättra underlaget.

I fråga om uppföljning så har staden redan tillgång till en massiv databas i form av alla inkomna synpunkter genom Tyck till-appen. Stadens uttalade ambition är att dessa synpunkter både ska bidra som underlag för punktvisa

åtgärdanden av fel och brister, och få påverka innehållet i mer långsiktigt arbete. För att detta ska ske transparent behöver även cykelplanen och kommande underlag för det fortsatta arbetet med cykelfrågor bli bättre på att lyfta upp, synliggöra och utnyttja detta kunskapsunderlag. Några exempel på relevanta frågor:

- Hur många inkomna synpunkter rör cykelinfrastrukturen?
- Hur många ärenden har rört hinder och faror i samband med vägarbeten och nybyggnation?
- Hur stor andel har åtgärdats?
- Vad har varit anledningarna till att ärenden lämnats utan åtgärd?
- Vilka konkreta åtgärder för förbättrad uppföljning har skett utifrån påvisade brister?
- Hur har utvecklingen varit över tid, i fråga om antal ärenden och andelen åtgärdade ärenden?

Vi ser fram emot att dessa frågor kommer att besvaras i kommande underlag och uppföljningar.

Mångfalden av cyklister, och saknat funktionshinderperspektiv

Förslaget till cykelplan breddar perspektiven i fråga om vilka som ska beredas möjlighet att cykla, och vilka olika typer av cyklar som infrastrukturen behöver ta hänsyn till. Detta är mycket positivt, och den viktigaste slutsatsen förtjänar att lyftas fram:

“Breda cykelbanor som möjliggör omkörning och cykling i bredd, tillräckliga svängradier, jämnt underlag och borttagna eller sänkta kanter och andra hinder ger framkomliga, trygga och säkra cykelvägar för en mångfald av fordon och cyklister med olika förutsättningar.”

Tyvärr saknas ett funktionshinderperspektiv i de anslutande texterna. Till exempel rullstolar med olika former av armcykelanordningar kan bereda rullstolsburna utökad frihet att förflytta sig längre sträckor, samtidigt som de får förbättrad hälsa. Kraven på infrastrukturen för dessa fordon är mycket snarlika de för lastcyklar, men de förtjänar att omnämnas specifikt, så att funktionshinderperspektivet uttryckligen beaktas till exempel vid nybebyggelse, trafikarbeten och annat underhållsarbete.

Säkerhet, singelolyckor och framkomlighet vid trafikarbeten

Två viktiga områden för att höja både den upplevda och den faktiska säkerheten för cyklister är vinterväghållning och

förbättrad framkomlighet även vid trafikarbeten och stadsutvecklingsprojekt.

Förslaget till cykelplan betonar vikten av att fortsätta utveckla arbetet med sopsaltning. Det är positivt, men vi noterar att man missar ett tillfälle att betona en av vinsterna, nämligen den minskade mängden grus som skapar risker för singelolyckor under vårmånaderna.

Redan tidigare nämnt är kravet på bättre förutsättningar för gående och cyklister vid trafikarbeten och stadsutvecklingsprojekt. Här behöver staden skärpa kraven och det egna uppföljningsarbetet, inklusive tillräcklig kompetenshöjning, vidareutbildning och tvingande styrmedel för att otrygga situationer helst inte ska uppstå alls, och i annat fall skyndsamt åtgärdas. Kraven behöver sträcka sig från att tillräckliga hänsyn ska tas från första TA-ansökan, till hur entreprenörer efterlever planerna vid genomförandet arbetet, inklusive efterföljande återställningsarbeten, som behöver ske utan onödiga fördröjningar.

Dessa är exempel på områden där ett förbättrat kunskapsunderlag genom bättre användande av synpunkter från TyckTill skulle kunna förbättra uppföljning och utvärdering.

Ersättaryttrande

Malin Ericson (Fi) instämmer i särskilt uttalande från Joel Höglund m.fl. (V).

Vid protokollet

Åse Geschwind