

**Tid** Torsdagen den 20 februari 2020 kl. 16.00 – 16.25  
**Plats** Stora kollegiesalen, Stadshuset  
**Justering** Måndagen den 2 mars 2020 §§ 1-10, 12, 16-18, 21, 23-24, 27

*Omedelbart justerade paragrafer*

**Justering** Torsdagen den 20 februari 2020, §§ 11, 13-15, 19-20, 22, 25-26

Daniel Helldén

Rikard Warlenius

### **Närvarande**

#### **Beslutande ledamöter:**

Daniel Helldén (MP), ordföranden

Rikard Warlenius (V), vice ordföranden

Ulla Hamilton (M)

Jan Tigerström (M)

Eva Ekmehag (M)

Peter Backlund (L)

Johan Fälldin (C)

Mikael Valier (KD)

Jan Valeskog (S)

Åsa Odin Ekman (S)

Marlene Karlén (V)

#### **Tjänstgörande ersättare:**

Bengt Ohlsson (S)

för Inger Edvardsson (S)

Peter Wallmark (SD)

för Mads Lundgaard (SD)

#### **Ersättare:**

Tomas Tetzell (M)

Bo Arkelsten (M)

Bo Lindner (M)

Savo Sevic (M)

Camilla Kylenfelt (MP)

Emil Stensson (S)

Joel Höglund (V)

Natalia Espinosa (V)

Malin Ericson (Fi)

#### **Tjänstemän:**

Förvaltningschefen Gunilla Glantz, Ulrika Falk, Åse Geschwind, Anna Green, Philip Hall, Inga-Lill Hultin, Anne Kemmler, Mattias Lundberg, Elisabet Munters och personalföreträdarna Luis Lopez och Magnus

Sundin §§ 1-13 samt borgarrådssekreterarna Thomas Karlsson och Helena Cullemo.

## **§ 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 måndagen den 2 mars 2020.

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

### Skrivelse för beredning

Anmälan görs av inkommen skrivelse till trafiknämnden enligt följande:

- 1 Trygghet och säkerhetsarbete, från Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Peter Backlund (L), Johan Fälldin (C) och Mikael Valier (KD).  
Dnr T2020-00452

### **Beslut**

Trafiknämnden överlämnar skrivelsen till trafikkontoret för beredning.

### Information om beslut från Transportstyrelsen

Ordföranden Daniel Helldén (MP) informerar om att Transportstyrelsen fattat ett beslut som upphäver Stockholms stads regelverk som tillåter att cykla mot enkelriktat. Beslutet går inte att överklaga.

### Information om tillförordad chef på Stadsmiljöavdelningen

Förvaltningschefen Gunilla Glantz informerar om att administrativa chefen Inga-Lill Hultin är tillförordnad avdelningschef på Stadsmiljöavdelningen tills ny avdelningschef är på plats.

### Fråga om låncykelupphandlingen

Ledamoten Jan Valeskog (S) frågar hur tidplanen ser ut avseende låncykelupphandlingen. Kommer staden att kunna ha låncyklar till sommaren 2020?

Avdelningschefen Ulrika Falk från trafikkontoret svarar att cyklar kommer att kunna vara på plats tidigast i mitten på september 2020.

#### Fråga om trafikkontorets arbete med Brommarondellen

Ledamoten Jan Valeskog (S) frågar hur kontorets arbete avseende Brommarodellen ser ut?

Avdelningschefen Mattias Lundberg från trafikkontoret svarar att kontoret avvaktar ett uppdrag från nämnden för det fortsatta arbetet. Ordföranden Daniel Helldén (MP) svarar att diskussioner pågår med inblandade parter om hur man ska gå vidare i denna fråga.

#### Fråga om parkeringszoner i Alvik

Ledamoten Jan Tigerström (M) frågar hur det kommer sig att det är taxa 5 och taxa 2 inom ett och samma område i Alvik?

Avdelningschefen Ulrika Falk från trafikkontoret ber att få återkomma i frågan.

#### **Beslut**

Trafiknämnden tackar för informationen.

### **§ 3**

#### **Anmälan av inkomna skrivelser till trafiknämnden**

Inkomna skrivelser m.m. till trafiknämnden enligt förteckning från den 4 februari 2020 respektive den 20 februari 2020 anmäls.

### **§ 4**

#### **Anmälan av delegationsbeslut fattade inom trafikkontoret**

Dnr T2020-00091

#### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden lägger anmälan till handlingarna.

#### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 5 februari 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.

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

Dnr T2020-00195

Protokoll 9/2019 från sammanträde med rådet för funktionshinderfrågor vid trafiknämnden och Stockholms Stads Parkerings AB från den 2 december 2019 anmäls.

**§ 6****Cykelfrämjande åtgärder på Surbrunnsgatan.  
Inriktningsbeslut**

Dnr T2019-03799

**Beslut**

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

- 1 Trafiknämnden godkänner delvis förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projektet Cykelfrämjande åtgärder på Surbrunnsgatan upp till 2 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut.
- 2 Trafiknämnden ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planera för genomgående gångbanor i korsningar, breddning av befintlig cykelinfrastruktur, samt fler och längre lastplatser.
- 3 Trafiknämnden beslutar att därutöver anföra följande:

En nationell reglering som ger kommuner möjlighet att inrätta cykelgator har tyvärr ännu inte införts. Det är bättre att avvakta en nationell reglering, för att fullt ut kunna införa en cykelgata. Vi ger därför kontoret i uppdrag att gå vidare med delar av förslaget, för att i väntan på en nationell förordning genomföra de delar av förslaget som förbättrar trafiksäkerheten och framkomligheten på Surbrunnsgatan.

Behovet av den föreslagna platsbildningen på Döbelnsgatan är inte tydligt motiverat. Liknande åtgärder kan vara positiva på andra platser under rätt förutsättningar men detta behöver

beskrivas med tydliga motiveringar och konsekvensbeskrivningar.

I kommunfullmäktiges budget för 2020 har Trafiknämnden i uppdrag att genomföra test med infärgad asfalt. Vi ser fram emot resultatet av detta för att se om det går att skala upp användandet av infärgad asfalt, exempelvis på Surbrunnsgatan.

### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 19 december 2019.

Kontoret förslår att nämnden beslutar följande:

- 1 Godkänna förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projektet Cykelfrämjande åtgärder på Surbrunnsgatan upp till 2 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut.

### **Nämndens behandling av ärendet**

#### **Framlagda förslag till beslut**

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Peter Backlund (L), Johan Fälldin (C) och Mikael Valier (KD) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Jan Valeskog m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.
- 3) Peter Wallmark (SD) föreslår att nämnden beslutar att avslå förslaget, samt att därutöver anföra följande:

Att smalna av gator, stänga av delar av gator samt ta bort parkeringsplatser enligt förslaget är absolut inget Sverigedemokraterna ställer sig bakom. Det är en fortsättning på jakten på bilisterna som påverkar stockholmarnas vardag och näringslivet negativt. Trafikborgarrådet har tidigare arbetat för detta med stöd från vänstermajoriteten. Numera har han fått i uppdrag att fortsätta med samma under den nuvarande majoriteten.

Argumentet för förslaget är att näringsdepartementet remitterat en promemoria med ett förslag om att kommuner får bygga om befintliga gator till cykelgator. Det är oklart hur Surbrunnsgatan identifierats som en lämplig gata att bygga om till cykelgata. Det som dock är klart är att de regeländringar som föreslogs i promemorian inte har beslutats av riksdagen och det därmed inte heller är klart varför just

åtgärder för att stärka cykling i blandtrafik ändå är relevanta. Det låter väldigt långsökt.

Att de föreslagna mönsterpräglingarna dessutom ska få förare av motorfordon att uppleva att de kör i motsatt färdriktning om de kör om, vilket de får, är direkt trafikfarligt.

### **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), Peter Backlund (L), Johan Fällidin (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

Peter Wallmark (SD) 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).

## **§ 7**

### **Ombyggnad av södra Götgatan. Inriktningsbeslut**

Dnr T2019-01831

### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner för sin del förslag till inriktning och föreslår att kommunfullmäktige godkänner förslaget till inriktning för projekt södra Götgatan och att trafiknämnden medges rätt att fortsätta planering för projekt södra Götgatan upp till 14 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut.

### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 20 januari 2020.

## Nämndens behandling av ärendet

### Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Peter Backlund (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD), vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Jan Valeskog m.fl. (S) föreslår (se beslutet).
- 2) Peter Wallmark (SD) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
  - 1 Att avslå förslaget.
  - 2 Att utreda en breddning av utrymmet för nyttofordon från dagens 11,6 meter till 13 meter.
  - 3 Att därutöver anföra följande:

Trafikborgarrådet vill omvandla ”Götgatan från ett utpräglat transportstråk till ett attraktivt - flanörs och cykelstråk”. Det är inte vilken gata som helst i riket vi talar om här utan en viktig infarstrukturpulsåder i landets huvudstad där 20 000 (alltmer miljövänliga) nyttofordon per dygn passerar.

Trafikborgarrådets ovilja att bygga nödvändig infrastruktur i en expanderande stad (Östra länken) samt borttagande av befintliga körfält innebär att den infrastruktur som finns kvar har mycket stor betydelse för stadens tillväxt. Exempelvis företagens ökade behov av transporter, internethandelns expansion, men även stockholmarnas möjlighet till att få sin vardag att fungera.

Sverigedemokraterna föreslår därför en utredning av om det går att bredda körfälten för de 20 000 nyttofordon som använder Götgatan från dagens 11,4 till 13 meter. Detta är möjligt med bibehållen bredd på cykelbanorna samt gångbana/möbleringszonerna.

Under projektets sexåriga genomförande blir påverkan på biltrafiken omfattande med periodvis total avstängning av delar av gatan för genomfartstrafik vilket ska lösas av förändrade ruttval längre ut på vägnätet. Det är oklart om det med detta menas Hornsgatan, där trafikborgarrådet infört ”miljözoner” där inte alla bilar får köra eller några av de andra gatorna där han har försvårat framkomligheten.

På 20-talet tog förutseende politiker beslut om en tunnel under Götgatan som färdigställdes 1932 som en del av dåvarande spårvagnsnätet. På 50-talet omvandlades denna tunnel av förutseende politiker till tunnelbana.

Låt oss 2020 ta lika förutseende beslut; för miljön, tillväxten och stockholmarnas skull genom att förbättra framkomligheten för nyttofordon på Götgatan.

### **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), Peter Backlund (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD), vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Jan Valeskog m.fl. (S)

### **Reservation**

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

### **Särskilt uttalande**

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

Vi ser positivt på att detta nödvändiga ombyggnadsarbete kan leda fram till fram till bättre framkomlighet för gående och cyklister på detta mycket viktiga flanör- och pendlingsstråk.

Däremot ställer vi oss tvekande till vissa av de föreslagna ändringarna. Specifikt gäller detta förslaget att utjämna nivåskillnaderna mellan fotgängare och cyklister, så som det illustreras i visionsbilden, figur 10 i ärendet. Detta riskerar snarare att skapa mer konfliktytor än god säkerhet och komfort.

Nuvarande underlag nämner inget om cykelfrämjande signalreglering, något som krävs för viktiga pendlingsstråk. Detta är något som med framgång genomförts på delar av berörd sträcka genom en så kallad grön våg för cyklar för att minska stopptiden vid rödljus, framsteg som ska bevaras och utvecklas.

Vi ser fram emot att ovanstående punkter revideras och förtydligas inför genomförandebeslutet. Cykelplanens utformningsstandard ska vara ett krav och inte, som det kan framstå, enbart en strävan.

Därutöver slås vi av den väldigt utsträckt tidsplanen, med mer än sju års arbeten längs gatan. Vi noterar att kontoret aktivt söker lösningar så att byggtiden kan kortas, och ser fram emot den utlovade uppdaterade tidsplanen för genomförandebeslutet.



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

Götgatan är ett av de centrala stråken på Södermalm och har stor betydelse både för möjligheten att transportera sig genom staden och som offentligt rum. Tyvärr kännetecknas detta gångstråk av mycket trängsel och dålig framkomlighet särskilt för personer med funktionsnedsättning och för synskadade.

Förslaget till inriktningsbeslut innebär att framkomligheten för gångtrafikanter och cyklister förbättras, men även att Götgatan som offentligt rum utvecklas, exempelvis genom sittplatser vid fler platser längs med gatan. Båda dessa delar är mycket positiva. Vi ser stora möjligheter att utveckla Götgatan som promenadstråk och mötesplats. Levande verksamheter såsom kiosker längs med gatan kan bidra till att öka tryggheten i gatumiljön. Vi fäster även ett stort värde vid fler icke-kommersiella mötesplatser i det offentliga rummet.

Däremot kan det konstateras att ombyggnaden kommer att innebära stora störningar för både boende och verksamheter under flera års tid. Det är viktigt att föra en nära dialog med de som bor och verkar längs med gatan. Vi vill även understryka vikten av att projektet håller sig inom tidplan och vi förutsätter att det görs en utredning av möjligheten att korta projektiden, exempelvis genom att genomföra flera etapper parallellt.

Slutligen är det angeläget att föra en dialog med Räddningstjänsten så att ombyggnaden skapar förutsättningar för god framkomlighet för utryckningsfordon.

#### **Ersätтарыttrande**

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

#### **§ 8**

#### **Utbyggnad av pendlingsstråk och genomförande av trygghets- och trafiksäkerhetsåtgärder utmed Västberga Allé. Inriktningsbeslut**

Dnr T2019-02910

#### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projektet Cykel Västberga Allé upp till 6 mnkr, som underlag för kommande genomförandebeslut.

**Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 3 februari 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.

**Särskilt uttalande**

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

Vi ser positivt på förslaget att anlägga ett pendlingsstråk med fullgod standard längs berörda sträcka. För att denna pendlingsstråksstandard ska uppnås till fullo ser vi fram emot att ett par detaljer förtydligas till kommande genomförandebeslut.

- Om sidbytet där stråket tvingas korsas vägbanan verkligen inte kan undvikas behöver det utformas så cyklister ges goda möjligheter att passera både säkert och effektivt, utan onödigt tvära svängar eller stopp.
- När gångbanan minskas till två meter, och dessutom hamnar i jämnhöjd med den angränsande cykelbanan, ställer det krav på att hela bredden framöver kommer att sopsaltas, för att säkra även gåendes framkomlighet och undvika konflikter.
- Anslutningen i norr till och från pendlingsstråket, som illustreras i figur 12, behöver utformas så de som kommer från sydväst inte utsätts för två tvära 90°-kurvor i tät följd. Av flygfotot av att döma finns plats att skapa mjukare anslutande kurvor.

**Ersättaryttrande**

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

**§ 9****Reinvesteringsprogram för mindre åtgärder avseende broar, tunnlar och övriga konstbyggnader 2020.****Genomförandebeslut**

Dnr T2020-00007

**Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av mindre reinvesteringståtgärder i konstbyggnader år 2020 upp till 50 mnkr.
- 2 Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandling av entreprenader.

**Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 22 januari 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.

**§ 10****Upprustning av Hässelby torg, del av Grönare Stockholm. Reviderat genomförandebeslut, etapp 1**

Dnr T2017-00093

**Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt upprustning av Hässelby torg till en reviderad investeringsutgift om 19,2 mnkr och en investeringsinkomst om 2,2 mnkr.
- 2 Trafiknämnden beslutar att uppdra till trafikkontoret att genomföra upphandlingen samt att ge förvaltningschefen i uppdrag att fatta tilldelningsbeslut och anskaffningsbeslut.
- 3 Trafiknämnden anmäler beslutet till Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd.

**Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 20 januari 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.

**Särskilt uttalande**

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

Vi välkomnar förslaget till genomförandesbeslut för Hässelby torg. Genom att utveckla torget med avseende på trafiksäkerhet, tillgänglighet, funktion, gröna värden, trygghet och jämställdhet kommer torget bli grönare och tryggare, en mötesplats för alla boende i Hässelby och en målpunkt i Stockholm. Denna satsning ingår i Grönare Stockholm som vi drev igenom i den rödgrönrosa majoriteten.

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

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

Vi hoppas att den nya majoriteten bygger vidare på detta och bedriver en politik för en jämlik stadsmiljö. Vi ser med oro på det innerstadsfokus som präglar Stockholms stads budget för 2020 och den nya majoritetens satsningar.

**Ersätтарыtrande**

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

**§ 11****Förstärkning av befintligt vägnät i anslutning till ombyggnation av Slussen. Genomförandebeslut**

Dnr T2019-02279

**Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets förslag för förstärknings- och underhållsåtgärder enligt vad som följer av kontorets tjänsteutlåtande till en utgift om 10 mnkr.
- 2 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

**Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 22 januari 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.

**§ 12****Cykelbana längs Flatenvägen. Slutredovisning**

Dnr T2017-02807

**Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner slutredovisning av Cykelbana längs Flatenvägen.

**Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 20 januari 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.

**§ 13****Verksamhetsberättelse 2019 för trafiknämnden**

Dnr T2019-03074

**Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner verksamhetsberättelse och bokslut för 2019 och överlämnar ärendet till kommunstyrelsen.
- 2 Trafiknämnden godkänner förslag till begäran om ombudgetering av medel om 10,3 mnkr avseende klimatinvesteringar.
- 3 Trafiknämnden godkänner förslag till begäran om ombudgetering av medel om 5,4 mnkr avseende trygghetsskapande åtgärder.
- 4 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

**Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 4 februari 2020.

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

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Peter Backlund (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD), vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Jan Valeskog m.fl. (S) föreslår (se beslutet).
- 2) Peter Wallmark (SD) föreslår att nämnden beslutar att avslå förslaget till verksamhetsberättelse samt att därutöver anföra följande:

I KF:s mål 1.1 står det: ”I Stockholm är människor självförsörjande och vägen till arbete och svenskkunskaper är kort”. Enligt verksamhetsberättelsen är detta mål uppnått. Det som uppnåtts är att Trafikkontoret genomfört de åtgärder som majoriteten bett dem genomföra.

Några exempel gällande just ovannämnda mål, är att majoriteten i stadshuset bestämt att det inte är kvalitet som är det viktigaste kravet trafikkontoret ska ställa på entreprenörerna. I stället ställs krav på att de som ska anställas är personer som står långt ifrån arbetsmarknaden. Oftast är det utrikes födda.

Trafikkontoret utnyttjas för arbetsmarknadsåtgärder, vilka inte kortar vägen till självförsörjning och arbete, vilket innefattar majoritetens krav på att 75 personer ska anställas i så kallade "Stockholmsjobb".

Detsamma gäller KF-målet 1.2: "Stockholm är en trygg, säker och välskött stad att bo och vistas i". Detta mål beskrivs som delvist uppnått. Trafikkontoret gör så gott de kan rörande bättre belysning och andra fysiska åtgärder som kan bidra till trygghet. Trafikkontoret arbetar även hårt med parkskötsel och renhållning. Trots det minskar invånarnas nöjdhet med detsamma, vilket borde mana till eftertanke.

Trafikkontoret motarbetas i sitt arbete för måluppfyllelse av den egna politiska majoriteten. Några exempel på detta är att majoriteten likt sina föregångare väljer att lägga miljoner på härbärgen för tusentals för individer som inget har i Stockholm att göra. Att de välkomnar EU-migranter till Stockholm med dagverksamheter. Att de vägrar införa ett tiggeriförbud. Alla ovannämnda är faktorer påverkar gatumiljön, parkerna och skötseln av det offentliga rummet mycket negativt.

Införandet av miljözon klass II står stockholmarna och näringsidkarna dyrt utan någon påvisbar positiv miljöeffekt. Det är ytterligare ett exempel på ett tillväxtfientligt beslut som förvaltningen på uppdrag av majoriteten förberedde 2019 och genomfördes 2020.

Likaså är det mycket negativt för tillväxten, stockholmarna och stadens näringsidkare att arbetet med att försvåra framkomligheten för bilar och minska biltrafiken, fortsatte.

De dagar då kollektivtrafiken har problem blir det uppenbart att marginalerna för de transportslag som skulle kunna avlasta, är borttagna. Då korkar Stockholm igen, vilket drabbar stockholmarna, näringslivet och tillväxten.

2019 var även året när majoriteten i Trafiknämnden röstade för att staten borde förändra (läs: höja) bränsleskatterna för att minska biltrafiken. Att Moderaterna i Stockholm lokalt propagerar för höjda bränsleskatter för att minska biltrafiken, är minst sagt förvånande.

Slutligen. Då majoriteten, under ledning av moderaterna inte vill bygga Östra länken eller säkerställa Bromma flygplats framtida verksamhet, blir det smått paradiskt att majoriteten

finner att KF:s mål 2.3: ”Stockholms infrastruktur främjar effektiva och hållbara transporter samt god framkomlighet” uppnås helt.

### **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), Peter Backlund (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD), vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Jan Valeskog m.fl. (S).

### **Reservation**

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

### **Särskilt uttalande**

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

2019 kommer inte att gå till historien som ett lyckat år för den blågröna alliansens styre i Stockholm. Det gäller såväl styret över staden i stort som över trafiknämnden. En skattesänkning medförde stora nedskärningar i välfärden. Ideologiskt motiverade och djupt impopulära omvandlingar av allmännyttiga hyresrätter till bostadsrätter lanserades. Delvis fuskande, upphandlade privata entreprenörer ställde till med snökaos på stadens gator och torg. Och när sommaren kom uppstod i stället andra framkomlighetsproblem: dåligt parkerade eller kringslängda el-scootrar, som stadens styre envist vägrade reglera med hjälp av ordningslagen, till priset av många olyckor. Samtidigt uteblev, i år igen, de kraftfulla åtgärder som behövs för att nå trafik- och klimatmålen.

I det borgerliga styrets starkaste profilfrågor, trygghet, näringslivsvänlighet och cykling, pekade kurvorna åt helt fel håll. Trots imponerande verbala insatser från ledande politiker minskade andelen stockholmare som känner sig trygga i sin stadsdel med flera procent. Även den upplevda säkerheten i trafiken försämrades. Stockholmarnas nöjdhet med den privat utförda snöröjningen var katastrofalt låga 32 procent. Samtidigt minskade företagets nöjdhet med stadens bemötande – i bjärt kontrast till den borgerliga målsättningen att ha Sveriges bästa företagsklimat år 2025.

Även viktiga miljöindikatorer pekade åt fel håll. Att vägtrafikarbetet per person fortsatte att öka skapar oro för om målen om minskad biltrafik och lägre utsläpp från transportsektorn verkligen kommer att kunna nås. Hittills talar inte mycket för det. Andelen miljöbränsle i stadens



fordonsflotta minskade på grund av en ny upphandling. Återigen fick marknadshänsyn gå före miljöhänsyn. Antalet cykelpassager över tullsnitten minskade kraftigt, vilket dock förklaras av dåligt väder. Att lämpliga platser för 10 000 laddstolpar identifierades hjälper föga när endast 155 stycken faktiskt byggdes under året.

Sammantaget gick utvecklingen i Stockholm 2019 alltså åt fel håll. De krafttag som krävs för att uppnå trafik- och klimatmålen uteblev. Den väg bort från nyliberal upphandlingsideologi som kan återställa stockholmarnas förtroende för centrala kommunala åtaganden beträddes inte. Inte konstigt då att även Stockholmarnas otrygghet ökade.

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

Trots en lovande utveckling med fler miljöbilar och biobränslen fortsätter vägtrafiken och dess utsläpp att öka. Av de territoriella utsläppen i Stockholms stad kommer hela 42 procent från transporter och utsläppen från transporterarna ökar. Att arbeta för att vända denna trend är en av trafiknämndens viktigaste uppgifter. I verksamhetsberättelsen kan vi läsa att vägarbetet per person har ökat med 0,7 procent, det är mycket allvarligt.

Genom att prioritera kapacitetsstarka trafikslag som gång, cykel och kollektivtrafik kan fler människor klara sin mobilitet utan att behöva använda bilen. På så sätt kan klimatpåverkan minskas och gaturummet bli mer inbjudande. Det kräver investeringar och prioriteringar. Samtidigt måste fordonsflottan ställas om och fossila bränslen fasas ut. Trafiknämndens arbete med framkomlighet behöver växla upp så att fler kommer fram i tid.

En viktig åtgärd för att minska privatbilismen och göra staden mer attraktiv handlar om att minska skillnaden i parkeringsavgift mellan gatemark och tomtmark i syfte att styra över parkeringen till garage. Vi socialdemokrater förslog därför i vår budget för år 2020 att höja avgiften för besöksparkeringar med 2 kronor per timme i taxeoMRåde 1, 2 och 3. Målet är att öka andelen lediga parkeringsplatser i gatemark till 15 procent, i enlighet med stadens parkeringsstrategi. I verksamhetsberättelsen ser vi nu att andelen lediga avgiftsbelagda parkeringsplatser i innerstaden dagtid minskar och hamnar nu på 11,8 procent. Med Socialdemokraternas budget hade denna trend kunnat vändas.

Kollektivtrafik är ett smart sätt att öka transporteffektiviteten samtidigt som utsläppen minskar och gatumiljön blir trevligare tack vare minskad trängsel. Det är dessutom en investering som framförallt gynnar dem med lägre inkomster, även om den är bra för alla. Men vi kan inte förvänta oss att människor ställer bilen om bussen inte går i tid och spårvagnen är överfylld. Att den genomsnittliga hastigheten för stombusstrafiken fortfarande inte når målen är därför allvarligt. Majoritetens politik på området är inte tillräcklig. Det behövs en offensiv framkomlighetssatsning för bussarna. Busstrafiken måste prioriteras i hela staden, till exempel genom fler busskörfält på lämpliga sträckor, bättre trafikövervakning och ökad prioritering i trafiksignaler. Framkomligheten ökar också genom intensifierade kontroller av trafikanordningsplanerna som reglerar vägarbeten i staden, fler utfärdade sanktioner mot trafikstörande projekt som sker utan tillstånd samt förstärkt systematisk framkomlighetskontroll för att beivra blockerande felparkerade bilar eller andra uppställda fordon. Under året behöver också stadens framkomlighetsstrategi revideras.

Att öka trafiksäkerheten ska vara en viktig prioritering. Alla människor ska kunna känna sig trygga i trafiken. För detta krävs både att samspelet mellan trafikanter fungerar och att trafikmiljöerna byggs på ett trafiksäkert sätt. Att den upplevda trafiksäkerheten för gående och cyklister har sjunkit drastiskt är oroväckande. Det behövs fler trafikseparerade cykel- och gångbanor och ökad efterlevnad av hastighetsgränser för att skapa en tryggare trafik där färre dör eller skadas sig.

Att även hastighetsefterlevnaden har sjunkit gör situationen ännu värre. En förklaring till detta är att majoriteten beslutat att sätta låga hastigheter på platser som bilister inte uppfattar som motiverade utan att komplettera hastighetsbegränsningen med hastighetsdämpande åtgärder. Det medför att hastighetsbegränsningen inte hålls, och inte bara på aktuell sträcka eftersom det påverkar också inställningen till hastighetsbegränsningar i stort. Nämnden behöver vara pådrivande för att fler hastighetskameror (ATK) installeras där hastighetsefterlevnaden är som sämst i staden.

Det offentliga rummet är stockholmarnas gemensamma vardagsrum. Vi umgås, rör oss, roar oss, äter, dricker och leker i det offentliga rummet. Vi spenderar allt mer tid på gemensamma platser. Välfungerande, trygga och inbjudande parker, torg och gator skapar förutom livskvalitet också fler möten i vardagen. Genom att träffas i det offentliga rummet får vi större förståelse för varandra. Det är därför beklagligt

att verksamhetsberättelsens mål om stockholmarnas nöjdhet med renhållning och städning, nöjdhet med skötsel av park och grönområden samt nöjdhet med snöröjning och sandning ligger långt under både mål och föregående års utfall. Vi socialdemokrater satsar i budgeten för år 2020 15 miljoner kronor extra på att förbättra städningen och underhållet i hela staden med fokus på ytterstaden. Vi menar att trafiknämnden i samverkan med stadsdelsnämnderna behöver prioritera lokala åtgärder för ökad trygghet och trivsel med fokus på de mest otrygga platserna i hela staden. Åtgärderna kan handla om belysning, parkmöbler, skräpkorgar, siktförbättring, förebyggande av nedskräpning samt klotter och annan skadegörelse. Städning och tömning av offentliga papperskorgar samt klottersanering måste ske inom 24 timmar efter anmälan.

Vinterväghållningen har framgångsrikt utvecklats med sopsaltning av cykelbanor, vilket under vintern har resulterat i fina och rena cykelbanor i innerstaden. Samtidigt har motsvarande gångbanor varit i mycket dåligt skick. Vinterväghållningen för gångtrafikanter måste förbättras. Trots detta omfattar 2018 års upphandling av kommande års vinterväghållning ingenting om att gångbanor ska kunna sopsaltas samtidigt som cykelbanorna. I upphandlingen ingår inte heller teknikutveckling för särskilda sopsaltningssmaskiner som fungerar på trottoarer. Detta är inte acceptabelt. I den socialdemokratiska budgeten för år 2020 prioriterar vi 20 miljoner kronor mer till snöröjning av för gående i hela staden. Vi menar även att trafiknämnden behöver införa ett jämförelsedistrikt för vinterväghållning genom att driva det i egen regi. Kontrollen av vinterväghållningen och barmarksrenhållningen måste också skärpas.

### **Ersätтарыttrande**

Malin Ericson (Fi) lämnar ett ersätтарыttrande enligt följande:

Den grönbå majoriteten har lagt stort fokus på trygghets- och renhållningsfrågor, och därför är det särskilt intressant att se hur uppfyllelsen ser ut av de mål som rör de områdena. Arbetet med trygghetsskapande åtgärder på gator och torg och i parker fortsätter sedan den rödgrönrosa mandatperioden, men vi kan konstatera att målen inte uppnåtts; tvärtom har stockholmarnas upplevelse av trygghet och nöjdheten med renhållning, städning och parkhållning sjunkit sedan 2018, efter att tidigare ha ökat under ett antal år. Det måste sägas vara anmärkningsvärt.

Feministiskt initiativ menar att trygghet i det offentliga rummet handlar om betydligt mer än om städning och god belysning, hur viktigt det än är. Trygghet handlar om frihet från våld, sexuella trakasserier och segregation. Att den nuvarande majoriteten inte har lyckats lösa den frågan är uppenbart. När de grönbå sänker skatten och skär ned på stadens verksamheter visar det sig på alla områden.

Samma brist på målpåfyllelse gällande vinterväghållningen speglar naturligtvis förhållandena vintern 2019, med snöfall och slask om vart annat, men särskilt de problem som fanns både med riktlinjerna för röjningen på gångbanor och flera av de entreprenörer som utfört (eller inte utfört) den. Det är olyckligt att den grönbå majoriteten inte har kunnat ta ett bättre tag om frågan.

Vi noterar att andelen lediga avgiftsbelagda parkeringsplatser har minskat på grund av parkeringsplatser försvinner. Feministiskt initiativs uppfattning är att bilens plats i staden ska krympa, inklusive parkeringsytorna, men med färre parkeringsplatser krävs också lösningar för att minska biltrafiken i stort i staden. Så har inte skett under 2019, utan vägarbetet per person har i stället ökat.

Det ser inte alls bra ut att målet om andel miljöbränsle i kontorets bilar inte nås, på grund av att upphandlingen av drivmedel inte gör det enkelt för medarbetarna att göra rätt. I det klimatnödläge där vi befinner oss måste faktorer relaterade till klimatet gå före andra hänsyn.

## § 14

### **Nytt miljöprogram för Stockholm 2020-2023. Svar på remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2019-03549

#### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden beslutar att godkänna svaret på remissen och överlämnar det till kommunstyrelsen.
- 2 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

#### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 10 december 2019.

## Nämndens behandling av ärendet

### Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Peter Backlund (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD), vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Peter Wallmark (SD) föreslår (se beslutet).
- 2) Jan Valeskog m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar att delvis godkänna kontorets förslag till beslut samt att därutöver anföra följande:

Vi välkomnar det efterlängttade miljöprogrammet för åren 2020-2023. Klimatomställningen måste mötas med en radikal politik för att minska vår miljöbelastning och vårt uttag av jordens resurser. Stockholm är idag en av få städer vars utsläppsminskningar och ambitioner ligger i linje med FN:s 1,5-gradersmål. Vi ska fortsätta vara världsledande, inspirera till klimatomställning och sprida goda exempel från en stad som ligger i framkant. Det kräver samarbete mellan samhällsaktörer, näringsliv, civilsamhälle och medborgare.

Vi beklagar att stadens miljöprogram, som ska gälla från år 2020, kommit så sent att målsättningarna och indikatorerna inte kan föras in i stadens budget för samma år, eftersom programmet kommer efter att budgeten redan är beslutad i kommunfullmäktige. Vi har länge vetat att ett nytt miljöprogram behövdes tas fram och bli klart i tid för att synkas med budgeten under år 2019. Denna försening innebär i praktiken ett förlorat år för stadens klimatarbete. Det är mycket allvarligt.

Vi vill i likhet med remissvaret från stadens råd för Agenda 2030 framhålla kopplingen till den sociala dimensionen av hållbar utveckling. Olika grupper i samhället drabbas olika hårt av miljö- och klimatproblem och politiken för att möta klimatproblemen måste gå hand i hand med en aktiv politik för jämlikhet och jämställdhet. Agenda 2030-rådet skriver: ”Starka insatser i miljöpolitiken och högre klimatambitioner kan, rätt utformat, bidra till att minska olika klyftor i staden som mellan män och kvinnor, stadsdelar och inkomstgrupper. På samma sätt kan insatser för att minska klyftor vara viktiga för att klara av att göra tillräckliga åtgärder för att nå de uppsatta målen.” Detta är viktigt och bör höras i det fortsatta arbetet med programmet.

Även ekonomiska aspekter saknas i miljöprogrammet. De föreslagna åtgärderna bör kompletteras med uppskattningar på vad de kommer att kosta. Det blir då tydligt vilka åtgärder

som ger störst utsläppsminskning för varje använd krona. Dessutom tydliggörs att vissa utsläppsminskningar leder till direkta besparingar, så som energieffektiviserande åtgärder.

Agenda 2030-rådet uppmanar i sitt remissvar staden att sätta vad de kallar aspiratoriska mål, det vill säga tydliga och uppföljningsbara mål som staden arbetar för att nå men som kräver insatser av flera aktörer än staden. Vi håller med om att detta skulle vara ett bra inslag i miljöprogrammet och föreslår att programmet kompletteras med sådana mål, till exempel att inga fossila drivmedel ska säljas inom stadens gränser från år 2030 och att Bromma flygplats ska läggas ner så snart som möjligt men senast år 2038.

Samtliga ärenden som beslutas i ett politiskt organ i Stockholms stad bör innehålla en klimatkonsekvensanalys. På så sätt framgår det av beslutsunderlagen om förslaget kommer att leda till ökade eller minskade utsläpp.

I programmet hänvisas till andra program, till exempel stadens program för inköp 2020-2023. När inköpsprogrammet var på remiss var vi tydligt kritiska mot att det innehöll alltför få och svaga skrivningar om klimat och miljö. När miljöprogrammet nu kom är det tydligt att ambitionerna i miljöprogrammet inte speglas i inköpsprogrammet. Det är diffust vilka klimat- och miljökrav som staden ska ställa i sina upphandlingar, istället för skarpa krav finns bara korshänvisningar och otydlighet. Staden upphandlar för cirka 40 miljarder kronor årligen och en stor del av stadens klimatutsläpp avgörs av upphandlingskraven. Vi är mycket kritiska till att inga skarpa krav ställs på upphandlingar. Målet måste vara att nå ett krav på nollutsläpp eller klimatneutralitet i alla upphandlingar, men till dess ska alla relevanta upphandlingar innehålla krav på minskade utsläpp.

Ett annat dokument som det hänvisas till i miljöprogrammet är en ny handlingsplan för minskade koldioxidutsläpp från vägtrafiken. Eftersom koldioxidutsläppen från transporter, som står för cirka hälften av de beräknade växthusgasutsläppen i Stockholm, fortsätter att öka är det angeläget med särskilt långtgående krav för just trafiken. Samtidigt beklagar vi att de akuta åtgärder som behöver vidtas saknas i programmet eftersom ännu ett dokument ska inväntas och sedan hänvisas till. Redan nu finns kraftfulla åtgärder som behöver sättas in. Åtgärderna handlar om höjda parkeringsavgifter (i enlighet med stadens parkeringsstrategi), ändrade krav på massgodsfordon (i enlighet med Tungtrafikutredningen), tillskapande av fler busskörfält,

tillskapande av fler samlastningscentraler, införande av ett regionalt förbud av försäljning av fossila drivmedel år 2030 och prioritering av investeringar i infrastruktur för hållbara transporter.

I programmet står att den stora utmaningen avseende omställningen till ett fossilfritt Stockholm är elektrifieringen (sidan 16). Däremot står ingenting det kanske största hindret för elektrifieringen, nämligen effektfrågan. Redan idag tvingas staden tacka nej till viktiga företagsetableringar på grund av effektbrist, t.ex. av serverhallar som hade kunnat användas för att värma upp stadens hus. Effektfrågan är med andra ord en avgörande fråga för klimatomställningen. Miljöprogrammet måste därför kompletteras med skrivningar om hur staden ska arbeta med effektfrågan.

Gällande avsnittet om en ökad resurseffektivitet i samband med byggprocessen saknar vi en av de viktigaste åtgärderna, nämligen återanvändning och återvinning av rivningsmaterial. Vi noterar också att fossilfria byggarbetsplatser nämns, men inte fossilfri byggsektor. Utsläppsminskningarna borde inte begränsas till själva byggarbetsplatsen, utan istället omfatta hela byggprocessen.

När det kommer till avsnittet om *upprätthållna funktioner och samband för biologisk mångfald i stadens blåa och gröna infrastruktur* nämns anpassad naturvårdsskötsel som en mycket viktig del i arbetet. Stadens 14 stadsdelsförvaltningar ansvarar för skötseln och underhållet av stadens parker och naturmark, inklusive naturreservaten. De stora nedskärningar som gjorts på stadsdelarna på grund av förra årets skattesänkning drabbar naturvårdsskötseln.

I programmet nämns även några punkter där staden ska verka för regelförändringar. Några viktiga regelförändringar handlar om möjlighet att miljödifferenziera trängselskatten och parkeringsavgifterna samt möjlighet att använda trängselskattportalerna till att beivra fordon som olagligt kör in i en miljözon.

Förslaget till indikatorer behöver kompletteras med följande:

- Andel beslut som ska innehålla en klimatkonsekvensanalys
- Andel upphandlingar som innehåller hållbarhetskrav
- Utsläpp, ton CO<sub>2</sub>e från stockholmarnas konsumtion
- Andel av stadens flygresor som klimatkompenseras
- Andel energieffektiviserings- eller klimatanpassningsprojekt som använder lägre kalkylränta

- Andel återanvända massor
- Andel återanvänt byggavfall
- Påbörjat förhandling med staten om nedläggning av Bromma flygplats

Följande förslag till indikatorer behöver ändras till följande:

- Totalt ~~köpt~~ använd energi (nettoenergi) i stadens verksamheter

### **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), Peter Backlund (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD), vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Peter Wallmark (SD).

### **Reservation**

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

### **Särskilt uttalande**

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

Vi instämmer i flera av kontorets påpekanden i sitt remissvar, men tycker att vissa förtjänar att utvecklas.

Det är riktigt att många områden och åtgärder kräver utökade samarbeten med regionen och andra aktörer, samt i vissa fall förändrat lagstöd, och att detta bör vara tydligt. Samtidigt är det viktigt att understryka att detta inte får hindra att staden gör alla åtgärder staden har möjlighet att genomföra, inklusive nödvändiga förberedelser för kommande underlättande lagstiftning.

Vi instämmer också i att programmets status i relation till andra styrdokument behöver förtydligas, där det är viktigt att miljöprogrammets överordnade roll tydliggörs, och att de tillhörande handlingsplanerna ges tillräcklig tyngd.

Att kontoret själva förespråkar användandet av checklistor, i detta fall för att följa upp i vilken mån ett projekt har stärkt biologisk mångfald, är positivt. Vi tror att ett användande av checklistor på fler områden, som att säkra framkomligheten för prioriterade trafikanter och trafikslag vid om- och nybyggen, kan underlätta i det viktiga omställningsarbetet.



Därutöver har vi följande kommentarer riktade mot det föreslagna programmet och tillhörande handlingsplan:

Det är glädjande att ett nytt Miljöprogram och tillhörande strategidokument till sist kommer till stånd. Med det sagt är det dock olyckligt att program och handlingsplan kommer så pass försenade då verksamheterna nu ges begränsad eller ingen möjlighet att inarbeta åtgärder i sina verksamhetsplaner. I princip innebär det att program och handlingsplan inte kommer att ha något större genomslag förrän 2021. Att ställa om samhället till en hållbar framtid är vår tids kanske mest avgörande utmaning, och avgör på många sätt förutsättningarna för all annan politik. Trots många goda intentioner och en mängd lovvärda initiativ tycker Vänsterpartiet att denna mest grundläggande insikt saknas i Miljöprogrammet och att denna avsaknad tar sig uttryck i en rad konkreta ställningstaganden. Det är tydligt att detta program är en kompromiss mellan att sätta tillväxt eller hållbarhet först. Vi är positiva till en politik som förenar omställning med en hållbar tillväxt, så att människors välfärd säkras så långt det är möjligt. Det finns dock tillfällen där ekonomisk tillväxt och ekologisk hållbarhet kommer i konflikt, och en insikt om det klimatnödläge vi befinner oss i innebär att hållbarheten måste gå före i varje sådant fall. I den händelse detta innebär ekonomiska kostnader bör dessa finansieras av de som har mest tillgångar för att därmed säkerställa en rättvis och hållbar omställning. Det är denna kombination av tydligt rättvise- och omställningsperspektiv som saknas i det nuvarande programmet och därför gör att det svävar på målet på flera områden.

Programmet anger helt riktigt att biltrafiken utgör en av de största utmaningarna i omställningen och att den inte har minskat i den takt som krävs för att nå målen. Det är förstås också korrekt att det kommer att behövas nationella åtgärder för att ställa om. Men detta förklarar inte den brist på handlingskraft som visas vad gäller stadens egna möjligheter att begränsa biltrafiken. Huruvida det är en övertro på marknadsmekanismer, eftergifter åt röststarka väljargrupper med bil, eller bådadera får redas ut annorstädes, men faktum kvarstår att det saknas åtgärdsförslag som direkt minskar biltrafiken. Vänsterpartiet har drivit tydliga förslag om bilfria dagar, bilfria gator, minskade p-tal, sänkta hastighetsgränser, krav på begränsat antal boendeparkeringsstillstånd, översyn av hur stadsplanering kan bidra till stadsutvecklingen för att minimera biltrafik. Alla dessa är åtgärder som skulle minska biltrafiken och därmed utsläpp och problem med buller. Vi saknar också ett livscykelperspektiv på eventuell ökad elektrifiering av såväl privatbilism som transportsektorn då

programmet pekar ut elektrifiering som ett sätt att inte behöva minska vägtrafiken. Livscykelperspektivet är viktigt för att inte åtgärder ska leda till ökade utsläpp i staden, i resten av Sverige eller utanför landets gränser.

Målet om minskade växthusgasutsläpp är ställt per invånare och det är alltid ett vanskligt sätt att mäta förändring i dessa sammanhang. Med mål per invånare i en stad som växer kan de totala utsläppen då tillåtas öka, men planetens gränser är absoluta och hållbarheten måste utgå från detta.

Det är bra med ambitioner att utveckla teknik och delningsekonomi, men det är då centralt att man kan säkerställa att det faktiskt leder till klimatnytta och mindre utsläpp – något som staden aktivt måste övervaka. I miljöprogrammet framhålls också att just delningsekonomi inte säkert leder till minskade utsläpp, vad gäller exempelvis bilpooler kan det snarare leda till mer utsläpp. Frågor som rör näringslivet och hur detta kan bidra till miljö- och klimatarbetet hade behövt finnas med även i stadens näringslivspolitik, men där lyste det dessvärre med sin frånvaro – återigen ett tecken på att näringslivspolitik och miljöpolitiken i denna stad inte är samstämmiga.

Vad gäller åtgärder för stadsplanering behöver man utöver kollektivt resande och cykel också inkludera ökade möjligheter att röra sig och resa till fots.

Tidigare har frågan om dricksvattentillgång inte varit ett orosmoment i Sverige men idag ser läget annorlunda ut och med ett förändrat klimat behövs nya lösningar för att minska vattenanvändningen. Vi skulle gärna vilja se fler uppdrag om hur staden kan bidra till fler hållbara och vattenbesparande avloppslösningar. Det borde finnas stora möjligheter att uppmuntra nya lösningar när det sker så mycket nybyggnation i staden.

Den biologiska mångfalden och stadens ekosystem är viktiga att bevara och stärka. Vi anser därför att det inte räcker med uppdrag som begränsar sig till att ta fram mer kunskapsunderlag, utveckla processer, utveckla IT-verktyg och öka miljöövervakningen. Det behövs politiska beslut om hur den biologiska mångfalden och ekosystemet ska säkras och utvecklas, baserat på de kunskapsunderlag som redan finns. Vi måste agera. Dessa beslut måste ges genomslag i all stadsplanering och natur- och parkvård i staden.

Samma problematik återkommer i förslagen som rör buller. Inget av de förslag på indikatorer i miljöprogrammet som

handlar om minskat omgivningsbuller bidrar till att faktiskt minska källan till bullret. Indikatorerna i sig behövs för att säkra att människor i staden inte drabbas av buller men främst måste det finnas indikatorer för att minska uppkomsten av buller, exempelvis genom att radikalt sänka hastigheter, minska biltrafiken i stort och utveckla bilfria områden i staden.

Givet att programmet erkänner de kvarstående utmaningarna för att nå till Parisavtalets målsättningar kan vi slutligen konstatera att klimathandlingsplanen inte tar ställning för att lägga ner Bromma flygplats, i sammanhanget såväl anmärkningsvärt som beklämmande.

### **Ersättaryttrande**

Malin Ericson (Fi) lämnar ett ersättaryttrande enligt följande:

Feministiskt initiativ välkomnar det reviderade miljöprogrammet, men det är anmärkningsvärt att programmet kommer efter att 2020 års budget är beslutad och så sent att det blir svårt för förvaltningarna att integrera det i verksamhetsplanerna för året. Det nya miljöprogrammet kommer de facto ta sin start först 2021.

Vi instämmer med kontoret i att programmet behöver mer konkreta målsättningar, och att det krävs förtydligande resonemang kring vad programmet innebär för verksamheterna.

Utöver det konstaterar Feministiskt initiativ att om vi hade styrt hade målet om en fossilfri stad varit 2030 och målet om en fossilfri organisation 2025 för att möta det klimatnödläge vi befinner oss i med de akuta åtgärder situationen kräver.

Vi hade velat se ett tydliggörande av de målkonflikter som kan finnas mellan stadens miljö- och klimatmål i förhållande till målet om ökad tillväxt. Även den sociala dimensionen hade behövt vara tydligare. Vi vet att olika grupper belastar klimatet och miljön olika mycket, och att olika grupper drabbas olika hårt av klimatförändringar och miljöförstöring, såväl inom Stockholms gränser som globalt. Vi vet också att global rättvisa, jämlikhet och jämställdhet är en förutsättning för effektiva åtgärder och klimaträttvisa. Dessa perspektiv saknar vi i miljöprogrammet och klimathandlingsplanen.

Vi hade velat se skarpare förslag för att komma tillrätta med utsläppen från biltrafiken genom en innerstad helt fri från privatbilism, som ett första steg genom bilfria dagar. Vi ser inte en elektrifiering av biltrafiken som det främsta verktyget

för att lösa klimatkrisen. Som klimathandlingsplanen visar har bilanvändningen ökat i staden och utsläppen förblivit konstanta även när nya, miljövänligare drivmedel ökat. Vi behöver en riktig omställning från privata till kollektiva färdmedel, gång och cykel.

Det är också viktigt att ta med i beräkningen de utsläpp och miljöskador som görs utanför Stockholms och Sveriges gränser när det gäller tillverkning av alternativa drivmedel samt de villkor som dessa tillverkas under för att inte bidra till fortsatta brott mot mänskliga rättigheter, globala orättvisor och miljöförstörelse. Att barn bryter kobolt i Kongo för att stockholmare ska kunna färdas i elbilar kan aldrig vara en acceptabel lösning på klimatkrisen. Inte heller att Amazonas skövlas till förmån för sockerrörplantager för tillverkning av etanol.

Vi ser positivt på att miljöprogrammet lyfter vikten av att minska konsumtionens klimat- och miljöpåverkan. Trots bristande tillgång till kommunal statistik är det uppenbart att utsläppen av växthusgaser i Sverige ur ett konsumtionsperspektiv långt överskrider vad som är hållbart. Vi vill se kraftigare åtgärder för att komma tillrätta med utsläppen från konsumtionen.

För att påverka livsstil och konsumtionsmönster behöver staden göra det enkelt för medborgarna att leva hållbart och dessutom vara aktiva i utvecklingen av staden. Staden behöver i större utsträckning uppmuntra till samtal och dialog och att göra staden bättre tillsammans med dess medborgare. Klimatsmarta stockholmare nämns i handlingsplanen och programmet, men för att öka kunskapen om problemen med dagens resurskrävande livsstil behöver mer göras än de punktinsatser som lyfts. Vi ser en stor outnyttjad potential i samarbeten med exempelvis medborgardrivna initiativ.

Det måste bli enklare för stockholmare att handla begagnat, återbrukat, reparerat och hållbart i stället för att handla nytt. I miljöprogrammet nämns som goda exempel stadens Pop-Up Återbruk, men de enstaka nedslagen i några stadsdelar per år är för få för att få till en förändring av invånarnas konsumtionsmönster. Därför beklagar vi att det grönblå styret röstade ner vårt förslag om att inrätta en återbruksgalleria i Stockholm likt den som finns i Eskilstuna.

Vi beklagar också att det grönblå styret röstade ner vårt förslag om en återbruksdepå för byggmaterial, som hade kunnat öka återbruket i en stad som växer och därmed minska

utsläppen från byggsektorn. Det hade passat bra i ett miljöprogram som konstaterar att byggprocessen och byggmaterial står för enorma utsläpp. I stället skjuts åtgärderna på framtiden genom att enbart ge i uppdrag att utveckla klimatberäkningar.

När det gäller utsläpp från livsmedel har majoriteten ett mycket svagt förslag om att ”ökat utbud av vegetariska livsmedel”, vi hade istället velat införa vegonorm inom den kommunala verksamheten.

## § 15

### **Klimathandlingsplan 2020-2023. Svar på remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2019-03550

#### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

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

#### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 20 december 2019.

#### **Nämndens behandling av ärendet**

##### **Framlagda förslag till beslut**

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Peter Backlund (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD), vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Peter Wallmark (SD) föreslår (se beslutet).
- 2) Jan Valeskog m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar att delvis godkänna kontorets förslag till beslut samt att därutöver anföra följande:

Vi välkomnar den efterlängta klimathandlingsplanen för åren 2020-2023, för ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm år 2040. Klimatomställningen måste mötas med en radikal politik för att minska vår miljöbelastning och vårt uttag av jordens resurser. Stockholm är idag en av få städer vars utsläppsminskningar och ambitioner ligger i linje med FN:s 1,5-gradersmål. Vi ska fortsätta vara världsledande, inspirera till klimatomställning och sprida goda exempel från

en stad som ligger i framkant. Det kräver samarbete mellan samhällsaktörer, näringsliv, civilsamhälle och medborgare.

Vi beklagar att stadens klimathandlingsplan, som ska gälla från år 2020, kommit så sent att målsättningarna och indikatorerna inte kan föras in i stadens budget för samma år, eftersom handlingsplanen kommer efter att budgeten redan är beslutad i kommunfullmäktige. Vi har länge vetat att en ny klimathandlingsplan behövdes tas fram och bli klar i tid för att synkas med budgeten under år 2019. Denna försening innebär i praktiken ett förlorat år för stadens klimatarbete. Det är mycket allvarligt.

I handlingsplanen står att utsläppsbetingen ska arbetas in i nämnders och bolags verksamhetsplaner, fastän dessa redan är antagna. Ett rimligare förfarande är att istället göra betingen till indikatorer som då förs in i stadens ordinarie ledningssystem ILS.

Vi vill i likhet med remissvaret från stadens råd för Agenda 2030 framhålla kopplingen till den sociala dimensionen av hållbar utveckling. Olika grupper i samhället drabbas olika hårt av miljö- och klimatproblem och politiken för att möta klimatproblemen måste gå hand i hand med en aktiv politik för jämlikhet och jämställdhet. Agenda 2030-rådet skriver: ”Starka insatser i miljöpolitiken och högre klimatambitioner kan, rätt utformat, bidra till att minska olika klyftor i staden som mellan män och kvinnor, stadsdelar och inkomstgrupper. På samma sätt kan insatser för att minska klyftor vara viktiga för att klara av att göra tillräckliga åtgärder för att nå de uppsatta målen.” Detta är viktigt och bör höras i det fortsatta arbetet med handlingsplanen.

Även ekonomiska aspekter saknas i klimathandlingsplanen. De föreslagna åtgärderna bör kompletteras med uppskattningar på vad de kommer att kosta. Det blir då tydligt vilka åtgärder som ger störst utsläppsminskningar för varje använd krona. Dessutom tydliggörs att vissa utsläppsminskningar leder till direkta besparingar, så som energieffektiviserande åtgärder.

#### Åtgärder inom transportsektorn

Vägtransporter står för cirka 40 procent av Stockholms totala utsläpp av växthusgaser, nämligen 863 000 ton. Ingen minskning har skett sedan år 1990 och bilanvändningen ökar. Koldioxidutsläppen från transporterna måste därför minska drastiskt och är ett av de områden som kräver mest akuta och långtgående åtgärder. Detta avspeglas dock inte i

handlingsplanens åtgärder för transportsektorn. Det är mycket allvarligt att det saknas åtgärder motsvarande 84 100 ton för att gå i linje med det nationella transportmålet. Istället ska en ny handlingsplan för minskade koldioxidutsläpp från vägtrafiken tas fram. Vi har inte tid att invänta ett nytt dokument, det finns många åtgärder som bör vidtas direkt.

I handlingsplanen kan vi läsa att staden idag saknar rådighet över de mest kraftfulla åtgärderna. Det finns dock åtgärder som staden har rådighet över men som inte nämns. En sådan åtgärd är höjda parkeringsavgifter (vilket också är i enlighet med stadens parkeringsstrategi). Detta är ett av de verktyg staden har och som vi vet får effekt på bilanvändandet. Det leder inte bara till minskade koldioxidutsläpp utan även till mindre behov av gatuparkering vilket i sin tur skapar ett trevligare gaturum med mindre trängsel och mer utrymme för exempelvis gående, cyklande och uteserveringar.

En annan åtgärd är ändrade krav på massgodsfordon (i enlighet med Tungtrafikutredningen). Massgodsfordonen står idag för hälften av all godsmängd i staden. En förändrad längdbegränsning så att massgodstransporter tillåts med fordon upp till 15 meter, istället för dagens 12 meter, skulle medföra att antalet transporter av massgod kan reduceras med hela 48,3 procent. Utifrån 2017 års statistik motsvarar det en minskning med ca 775 tunga fordon per år. Eller en reduktion på cirka 50 000 ton koldioxidutsläpp per år, att jämföra med övriga föreslagna åtgärder som ligger på ca 1 000-3 000 ton. Detta är en åtgärd som skulle få enorma effekter från klimatet. Att denna förändring, som föreslogs av Tungtrafikutredningen redan år 2017, har blockerats är anmärkningsvärt.

Att koldioxidutsläppen från vägtrafiken ökar kan till stor del förklaras med en stor ökning av lätta lastbilar. Detta måste ändras. Ett sätt är att skapa fler samlastningscentraler, då blir fordonsrörelserna mindre, både av lätta och tunga lastbilar, koldioxidutsläppen blir lägre och stadsrummet blir trevligare. Trafikkontoret skulle kunna analysera vilka platser i staden där det skulle vara lämpligt med en samlastningscentral och utifrån det inventera vilka garage som skulle vara lämpliga att använda för omlastningscentraler. Berörda aktörer på de utvalda platserna kan sedan stöttas i att få igång en samlastningsverksamhet liknande framgångsexemplet Älskade stad.

Enligt handlingsplanen är frågan om vad fordon körs på ett centralt utvecklingsområde. För att skynda på omställningen

till exempelvis eldrift kan staden redan nu bestämma att försäljning av fossila drivmedel ska förbjudas år 2030. Målet är att detta ska vara nationell lagstiftning, det är en av de saker som staden bör verka för. Parallellt bör ett arbete föras med regionen för att hitta möjligheter att nå ett regionalt stopp som kan kommuniceras med stockholmarna i god tid. Agenda 2030-rådet menar att sådana tydliga "aspiratoriska" mål driver på förändringar i andra led.

I handlingsplanen kan vi läsa att majoriteten av stockholmarnas bilresor görs på fritiden för att handla, uträtta ärenden och utöva fritidsaktiviteter. Sådana resor är splittrade i tid och plats och därför svåra att möta med kollektivtrafik som bygger på att många färdas samtidigt längs samma rutt. Även om bilpooler inte minskar denna biltrafik så har personer som valt bort eget bilägande och istället nyttjar bilpool, taxi eller nya delningstjänster också en tendens att minska sitt totala bilresande. Med en utveckling där färre personer äger sin egen bil och istället nyttjar bilpooler kommer dessutom mycket yta att frigöras från stadsrummet. En bil står parkerad en stor del av sin tid, det innebär att ett skifte till bilpoolslösningar skulle innebära ett minskat behov av antal bilar. Staden behöver därför främja bilpooler och göra det enklare att använda bilpool jämfört med att ha en egen bil, istället för att endast fokusera på laddplatser till de som har råd att köpa en egen elbil. De gröna parkeringstalen måste utvärderas så att dessa snarast vid behov kan skärpas i syfte att göra det fördelaktigt för byggherrar att vid nybyggnation inrätta bilpool med elbilar istället för att anlägga parkeringsplatser. Staden bör också uppvakta regionen om att omvandla SL-kortet till ett mobilitetskort där även bilpooler ingår.

För att få fler att åka kollektivt istället för att ta bilen, och inte bara att fler väljer kollektivtrafiken framför gång och cykel, krävs åtgärder för att minska bilismen där kollektivtrafiken är ett alternativ. Trafikkontoret har tagit fram en trafikplan för city som innehåller sådana förslag. Trafikplanen för city måste antas och fler trafikplaner måste tas fram.

Många av åtgärderna i handlingsplanen handlar om att staden ska verka för regelförändringar på trafikområdet. Några avgörande regelförändringar saknas dock. Det står att staden ska verka för att trängselskatterna miljödifferteras. Även parkeringsavgifterna måste kunna miljödifferteras så att exempelvis elbilar i bilpooler kan få lägre parkeringsavgifter. Trängselskattportalerna måste också kunna användas för att



beivra fordon som olagligt kör in i en miljözon så att miljözonerna får effekt.

Handlingsplanens föreslagna åtgärder fokuserar endast på att verka för att straffa dem som gjort ett felaktigt val när de köpte bil för tio år sedan. Vi behöver istället sätta fokus på att verka för att stockholmarna gör rätt val nu. Staden borde därför verka för att malus-delen i bonus malus-systemet stärks så att det blir avsevärt dyrare att idag köpa en tyngre bil som ska drivas med fossilt bränsle. Samtidigt som staden försöker påverka regeringen och EU kring regleringen av etanol måste staden också uppvakta regeringen om att påskynda ökningen av reduktionsplikten så att befintliga dieslbilar snarast kan köras på biodiesel.

I handlingsplanen står att stadens rådighet över flygsektorn är liten. Det stämmer inte. Även om avtalet för Bromma flygplats löper ut år 2038 (det förlängdes av de borgerliga partierna år 2008), måste staden fortsätta arbetet med att förbereda för nedläggning. Det handlar om att börja planera för en ny stadsdel med tiotusentals nya bostäder och arbetsplatser samt utbyggd kollektivtrafik. Infrastrukturen har långa ledtider i planering och genomförande och därför är det viktigt att redan nu fastställa nedläggningen av Bromma flygplats. Det behövs tydliga förutsättningar för att starta det praktiska arbetet för uppförandet av den nya stadsdelen. Men istället för handlingskraft stoppas nedläggningen på grund av politiska låsningar i den blågröna majoriteten. Det är mycket allvarligt att inget görs för att lägga ner Bromma flygplats och att detta återspeglas i stadens klimathandlingsplan.

En annan allvarlig del av flygtransporterna i Stockholm är att våra skattebetalare subventionerar flygtrafiken och ökande klimatutsläpp. Genom att staden inte tar ut full markhyra av flygplatsen kan biljettpriser hållas nere och därmed gynnas exempelvis inrikesflyget på bekostnad av tåg och annan kollektivtrafik. Denna subventionering måste upphöra.

#### Åtgärder inom elproduktion och användning

I handlingsplanen beskrivs hur flera utsläppsminskande åtgärder inom bebyggelsen och transporterna innebär en elektrifiering, till exempel byte av oljepannor i småhus till värmepumpar, elfordon och elanslutning av fartyg som ligger vid kaj. Detta leder till att den totala elanvändningen troligen kommer att öka framöver.

Ett avsnitt har rubriken ”elbrist”. Eftersom elbrist kan uppstå av olika orsaker, brist på elenergi, effektbrist och

nätkapacitetsbrist, bör begreppen korrigeras för att inte skapa onödig förvirring. I Stockholm råder inte brist på elenergi, däremot effektbrist och nätkapacitetsbrist.

Ett stort hinder för elektrifieringen, och därmed klimatomställningen i vissa sektorer, är dagens effektbrist och nätkapacitetsbrist. Att i handlingsplanen bara konstatera att det för närvarande inventeras vad som kan göras för att begränsa effektuttaget är inte tillräckligt. Staden måste arbeta med frågan på ett mer strategiskt och genomgripande sätt. Att detta arbete avstannade i och med majoritetsskiftet i oktober 2018 är mycket allvarligt. Först ett år senare, i december 2019, har en så kallad elsamordnare presenterats. Handlingsplanen behöver innehålla skarpa förslag och indikatorer för att hantera effektbristen och nätkapacitetsbristen. Nu riskerar vi att på ytterligare ett område stå inför förlorade år på grund av onödiga förseningar.

#### Etappmål 2030 för stadens egna verksamheter

Staden ska inte kunna avsäga sig ansvar genom att privatisera eller lägga ut verksamheter på entreprenad. En åtgärd måste därför vara att ställa klimatkrav i upphandlingar av tjänster, exempelvis på utsläpp från transporter.

#### Konsumtionsbaserade utsläpp av växthusgaser

Handlingsplanen saknar mål för utsläppsminskningar på de konsumtionsbaserade utsläppen. Detta är inte tillfredsställande. Samtliga åtgärder måste ha beräknade utsläppsminskningar, det är inte rimligt att de konsumtionsbaserade utsläppen undantas från detta. När åtgärder beslutas måste det framgå vad de beräknas leda till och vara möjligt att följa upp utfallet.

Klimatpåverkan från bygg- och anläggningssektorn i Sverige är mycket stor. Det syns inte i Stockholms statistik eftersom en stor del av utsläppen kommer från tillverkningen av byggmaterial (80 procent av byggskedets klimatpåverkan). I både bygg- och anläggningsprojekt bidrar cement i betong tillsammans med stål till en stor andel av ett projekts klimatpåverkan. Bostadsbyggande med massivträstomme har tidigare visat sig stå för knappt hälften så stor klimatpåverkan som betong om inga aktiva val görs. Cementets klimatpåverkan har dock minskat över tid. Oberoende av systemval så har alla material och alla processer möjlighet att optimeras med avseende på klimatpåverkan. Branschen själv uppmanar beställare att beakta klimatpåverkan i tidiga skeden av plan- och byggprocessen och att ställa funktionsbaserade

upphandlingskrav där innovativa lösningar med låg klimatpåverkan i ett livscykelperspektiv premieras. Det är mycket bra att handlingsplanen innehåller åtgärder om att ta fram kravspecifikationer, det måste dock tydliggöras att dessa ska utgå från ett livscykelperspektiv.

I handlingsplanen står att en stadsövergripande resepolicy är under framtagande för att minska klimatpåverkan från stadens resor liksom en modell för kompensation av klimatpåverkan från flygresor. Resepolicyn, som har varit på remiss, reglerar att flygresor ska nyttjas för längre utrikesresor där tåg och buss inte utgör ett alternativ. Vi anser att det onödiga resandet med flyg måste elimineras. Samtidigt kommer det alltid att finnas tillfällen där flyg är ett försvarbart alternativ, till exempel för att tåg och buss inte finns eller för att det är motiverat av tidsskäl. Därför har vi krävt att resepolicyen måste kompletteras med att alla flygresor måste klimatkompenseras. Vi har också skrivit en motion om klimatkompensation, men fick då svar från stadens majoritet att klimatkompensation inte var möjlig. Om majoriteten nu menar allvar hoppas vi att det presenteras ett skarpt förslag inom kort. Tillräckligt mycket tid har redan gått förlorad. Handlingsplanen behöver också kompletteras med en åtgärd om att införa ett system för klimatkompensation av flygresor.

### **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), Peter Backlund (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD), vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Peter Wallmark (SD).

### **Reservation**

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

### **Ersättaryttrande**

Malin Ericson (Fi) lämnar ett ersättaryttrande enligt följande:

Feministiskt initiativ välkomnar klimathandlingsplanen, men det är anmärkningsvärt att den kommer efter att 2020 års budget är beslutad och så sent att det blir svårt för förvaltningarna att integrera den i verksamhetsplanerna för året. Klimathandlingsplanen kommer de facto ta sin start först 2021.

Vi hade velat se ett tydliggörande av de målkonflikter som kan finnas mellan stadens miljö- och klimatmål i förhållande till målet om ökad tillväxt. Även den sociala dimensionen

hade behövt vara tydligare. Vi vet att olika grupper belastar klimatet och miljön olika mycket, och att olika grupper drabbas olika hårt av klimatförändringar och miljöförstöring, såväl inom Stockholms gränser som globalt. Vi vet också att global rättvisa, jämlikhet och jämställdhet är en förutsättning för effektiva åtgärder och klimaträttvisa. Dessa perspektiv saknar vi i miljöprogrammet och klimathandlingsplanen.

Vi hade velat se skarpare förslag för att komma tillrätta med utsläppen från biltrafiken genom en innerstad helt fri från privatbilism, som ett första steg genom bilfria dagar. Vi ser inte en elektrifiering av biltrafiken som det främsta verktyget för att lösa klimatkrisen. Som handlingsplanen visar har bilanvändningen ökat i staden och utsläppen förblivit konstanta även när nya, miljövänligare drivmedel ökat. Vi behöver en riktig omställning från privata till kollektiva färdmedel, gång och cykel.

Det är också viktigt att ta med i beräkningen de utsläpp och miljöskador som görs utanför Stockholms och Sveriges gränser när det gäller tillverkning av alternativa drivmedel samt de villkor som dessa tillverkas under för att inte bidra till fortsatta brott mot mänskliga rättigheter, globala orättvisor och miljöförstörelse. Att barn bryter kobolt i Kongo för att stockholmare ska kunna färdas i elbilar kan aldrig vara en acceptabel lösning på klimatkrisen. Inte heller att Amazonas skövlas till förmån för sockerrörsplantager för tillverkning av etanol.

Vi ser positivt på att handlingsplanen lyfter vikten av att följa upp konsumtionens klimatpåverkan. Trots bristande tillgång till kommunal statistik är det uppenbart att utsläppen av växthusgaser i Sverige ur ett konsumtionsperspektiv långt överskrider vad som är hållbart. Vi vill se kraftigare åtgärder för att komma tillrätta med utsläppen från konsumtionen.

För att påverka livsstil och konsumtionsmönster behöver staden göra det enkelt för medborgarna att leva hållbart och dessutom vara aktiva i utvecklingen av staden. Staden behöver i större utsträckning uppmuntra till samtal och dialog och att göra staden bättre tillsammans med dess medborgare. Klimatsmarta stockholmare nämns i handlingsplanen, men för att öka kunskapen om problemen med dagens resurskrävande livsstil behöver mer göras än de punktinsatser som lyfts. Vi ser en stor outnyttjad potential i samarbeten med exempelvis medborgardrivna initiativ.

Det måste bli enklare för stockholmare att handla begagnat, återbrukat, reparerat och hållbart i stället för att handla nytt. I handlingsplanens avsnitt om cirkulär ekonomi och återbruk nämns som goda exempel stadens Pop-Up Återbruk, men de enstaka nedslagen i några stadsdelar per år är för få för att få till en förändring av invånarnas konsumtionsmönster. Därför beklagar vi att det grönbåa styret röstade ner vårt förslag om att inrätta en återbruksgalleria i Stockholm likt den som finns i Eskilstuna.

Vi beklagar också att det grönbåa styret röstade ner vårt förslag om en återbruksdepå för byggmaterial, som hade kunnat öka återbruket i en stad som växer och därmed minska utsläppen från byggsektorn. Det hade passat bra i en klimathandlingsplan som konstaterar att byggprocessen och byggmaterial står för enorma utsläpp. I stället skjuts åtgärderna på framtiden.

När det gäller utsläpp från livsmedel har majoriteten ett mycket svagt förslag om att ”ökat utbud av vegetariska livsmedel”, vi hade istället velat införa vegonorm inom den kommunala verksamheten.

## § 16

### **Masshantering. Motion från Emilia Bjuggren (S) och Jan Valeskog (S). Svar på remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2019-02936

#### **Beslut**

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

- 1 Trafiknämnden godkänner i huvudsak kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
- 2 Trafiknämnden beslutar att därutöver anföra följande:

Socialdemokraternas förslag om att massgodstransporter upp till 15 meter tillåts inom Stockholms stad skulle innebära en stor förändring av den upplevda stadsmiljön. Dessutom är viktiga frågor kring trafiksäkerhet och vägsitage oklara. Dagens lastbilar på stadens gator är ofta 8,5 meter trots att fordonslängden generellt är maximalt 12 meter. En ökning från 8,5 meter till 15 meter är en i högsta grad påtaglig förändring. En generell förändring enligt deras förslag ställer vi oss inte bakom. Vid enskilda större projekt kan dispens

medges efter att andra alternativ har prövats och inte bedöms som genomförbara. Dispens ska medges av trafiknämnden.

### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 13 november 2019.

Kontoret föreslår att nämnden beslutar följande:

- 1 Godkänna kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.

### **Nämndens behandling av ärendet**

#### **Framlagda förslag till beslut**

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Peter Backlund (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), Peter Backlund (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.

### **§ 17**

#### **Eleffektbristen i Stockholm. Motion från Emilia Bjuggren (S). Svar på remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2019-01918

#### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

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

### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 29 november 2019.

## Nämndens behandling av ärendet

### Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

### Beslutsgång

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

## § 18

### Staden bör anställa en stadsljusdesigner för att främja biologisk mångfald. Motion från Sara Stenudd (V) Svar på remiss från kommunstyrelsen

Dnr T2019-02983

### Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

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

### Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 20 januari 2020.

## Nämndens behandling av ärendet

### Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Peter Backlund (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 att tillstyrka motionen om att staden bör anställa en stadsljusdesigner för främjande av biologisk mångfald samt att därutöver utöver anföra följande:

Det är glädjande att kontoret delar motionärens uppfattning om vikten av ett medvetet arbete med ljusdesign för att slå vakt om och stärka den biologiska mångfalden, såväl som för att stärka tryggheten i staden. I svaret finns det en viss dissonans mellan kontorets insikt om vikten av detta arbete och konstaterandet att det i dagsläget inte fullföljs i den utsträckning som frågans vikt kräver. Mot bakgrund av detta vill vi tillstyrka motionen så att detta arbete kan starta så skyndsamt som möjligt.

**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), Peter Backlund (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.

**§ 19****Förslag till strategi för Stockholms broar. Svar på remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2019-03778

**Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

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

**Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 30 januari 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.

**§ 20****Stockholm stads kemikalieplan 2020-2023. Redovisning av miljöförvaltningens förslag till ny kemikalieplan. Svar på remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2019-03464

**Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.



2 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 22 januari 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.

## **§ 21**

### **Platsspecifika jämställdhetsanalyser i kontorets tjänsteutlåtanden. Svar på skrivelse från Maria Mustonen m.fl. (V) och Malin Ericson (Fi)**

Dnr T2019-03804

#### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

1 Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen.

### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 20 december 2019.

### **Nämndens behandling av ärendet**

#### **Framlagda förslag till beslut**

Nämnden föreslår (se beslutet).

#### **Beslutsgång**

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

#### **Särskilt uttalande**

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

Vi tackar för svaret på vår skrivelse om platsspecifika jämställdhetsanalyser. Vi finner dock inte att ämnet blivit helt uttömt. Vår skrivelse syftade till att belysa att jämställdhetsanalyserna i kontorets tjänsteutlåtanden ofta stannar på en generell nivå och därför inte utgör det

beslutsunderlag som politikerna behöver för att bedöma om olika beslut verkar för det transportpolitiska målet jämställt transportsystem.

Vi instämmer med antagandet om att transportsystemet troligen inte är orsaken till mobilitetsskillnader mellan kvinnor och män, men saknar fortfarande mer utvecklade beslutsunderlag angående hur olika investeringar och åtgärder i stadens trafiksystem gynnar respektive missgynnar de olika mobilitetsmönstren. På en generell nivå kan man till exempel anta att investeringar i bilkörfält gynnar mäns mobilitet mer än kvinnors och investeringar med breda gångbanor i hög grad gynnar kvinnor som som lämnar och hämtar barn på förskolan. Verkligheten är naturligtvis mer komplex än detta, till exempel gynnar trygga gångbanor även de äldres mobilitet. Vi efterlyser mer specifika analyser för att kunna fatta bättre beslut och för att komma ifrån schablonmässiga antaganden som vi ofta är hänvisade till.

Vi ser fram emot att följa kontorets fortsatta utvecklingsarbete eftersom kontoret bedömer att både resurser och kompetens finns på plats.

#### **Ersätтарыttrande**

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

#### **§ 22**

#### **Ordning och reda i Stockholmstrafiken samt reglering av elsparkcyklar. Svar på remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2019-03646

#### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

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

#### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 9 januari 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.

**Särskilt uttalande**

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

En naiv entusiasm har präglat de blågrönas syn på elsparkcyklar redan sedan år 2018 när diskussionerna om denna verksamhet tog fart. Förra sommaren fanns ungefär 9 000 elsparkcyklar dagligen utställda av cirka 9 företag, helt utan reglering avseende placering eller behov av tillstånd. Den politiska viljan att skapa ordning i en fråga som engagerar många stockholmare saknas. Polisen i Stockholm har inte heller fått politiska krav från staden att utreda de lagliga möjligheter som de facto finns. Det är bekymmersamt.

Vi socialdemokrater har hela tiden haft samma uppfattning som både nationella experter och stadens jurister. Ordningslagen gäller och sparkcykeluthyraren måste söka tillstånd hos polisen för samtliga platser som cyklarna dagligen ställs upp på. Uppställningsplatserna ska i princip överenskommas med staden i ett remissförfarande där staden också kan sätta upp olika villkor, exempelvis hur återlämnandet av elsparkcyklarna ska ske.

Socialdemokraterna har sett till att det lämnats in en begäran om rättsutredning, både via polisens insynsråd och efter dialog med jurister i staden. I söndags kom ett första besked från rättsutredningen. Lars Stark, jurist på polisens rättsavdelning, säger till Stockholm Direkt att utredningen väntas bli klar inom några veckor och att hans preliminära bedömning och utgångspunkten i rättsutredningen är att ordningslagen ska gälla, vilket i såna fall gör det tillståndspliktigt. (Polisen: Kan krävas tillstånd för elsparkcyklar, Stockholm Direkt, 2020-02-16.)

Det borde ha varit självklart för majoriteten från början. När rättsutredningen är klar kommer staden kunna få ordning på systemet. Det ger möjlighet att diskutera villkor, hur de ska återlämnas eller vad de ska kosta att ställa ut. Det blir också en likabehandling, andra aktörer som hyr ut cyklar eller säljer grönsaker på stadens mark måste ha tillstånd.

## § 23

### **Planerade gångåtgärder 2020 och genomförda gångåtgärder 2019. Lägesrapport**

Dnr T2019-03782

#### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner lägesrapporten Planerade gångåtgärder 2020 och genomförda gångåtgärder 2019.

#### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 28 januari 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.

## § 24

### **Studieresa för trafiknämnden till Oslo den 1 till 3 april 2020**

Dnr T2020-00078

#### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden beslutar att genomföra en studieresa till Oslo mellan den 1 och 3 april 2020 i enlighet med kontorets tjänsteutlåtande.

#### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 13 januari 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.

**§ 25****Årsavtal markarbeten i gata och park. Upphandling**

Dnr T2019-03764

**Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden beslutar att uppdra till trafikkontoret att genomföra upphandlingen samt att ge förvaltningschefen i uppdrag att fatta tilldelningsbeslut och anskaffningsbeslut.
- 2 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

**Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 18 januari 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.

**§ 26****Årsavtal löpande underhåll innerstaden. Upphandling**

Dnr T2019-02285

**Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för föreliggande genomförandebeslut.
- 2 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

**Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 10 januari 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.

**§ 27**  
**Renovering av Klaratunneln. Inriktningsbeslut**  
Dnr T2015-02307

**Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projekt Klaratunneln renovering till en investeringsutgift om 30 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut.
- 2 Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att teckna kompletterande genomförandeaftal med fastighetsägare enligt kontorets tjänsteutlåtande.
- 3 Trafiknämnden föreslår att kommunfullmäktige godkänner förslag till inriktning och att trafiknämnden medges rätt att fortsätta planering för projekt Klaratunneln renovering till en investeringsutgift om 30 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut.
- 4 Trafiknämnden godkänner redovisning av åtgärder för gående på Mäster Samuelsgatan vid in- och utfarten till Klaratunneln.

**Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 21 januari 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.

**Särskilt uttalande**

Ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Peter Backlund (L), Johan Fälldin (C) och Mikael Valier (KD) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

fordon passerar genom tunneln ett vanligt dygn. Renoveringen är nödvändig och kommer att säkerställa tunnelns funktion i ytterligare 50 år och uppfylla de lagkrav som ställs på en tunnel av Klaratunnelns karaktär.

Projektet kommer ha stor påverkan på trafiken i och med att tunneln föreslås stängas för all trafik under byggtiden. Ett alternativ med att renovera ett tunnelrör i taget har studerats. Jämfört med alternativ helavstängd tunnel skulle genomförandet i så fall ta minst den dubbla tiden och kostnaden uppskattas bli nästan den dubbla. Den negativa trafikpåverkan är nästan lika stor för båda alternativen då växelvis dubbelriktade tunnelrör leder till återkommande och komplicerade trafikomläggningar under en avsevärt längre tidsperiod. Alternativet att renovera ett tunnelrör i taget har därför avfärdats då det dessutom inte skulle uppfylla gällande lagstiftning för tunnelsäkerhet under byggtiden.

Trafikkontoret ska återkomma till trafiknämnden med förtydliganden kring alternativa färdvägar och andra lämpliga åtgärder för att minska den påverkan på framkomligheten som projektet innebär under byggtiden. Det handlar både om att optimera gatunätet under byggtiden men även att främja alternativ till bilresor till och från centrala Stockholm.

Trafikkontoret behöver även beakta detta projekt avseende andra planerade åtgärder som kan ha påverkan på omledningsvägnätet eller som kan ge stor påverkan på trafiken under byggtiden. Det är viktigt att samordna och i så hög grad som möjligt förlägga andra störande arbeten till andra perioder som undviker ytterligare nedsättningar i kapaciteten för trafiken.

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

Klaratunneln kommer, enligt förslaget, att behöva vara helt avstängd under ungefär tre år under renoveringen. Det är lång tid men vi är ense med kontoret om att alternativet, att till nästan dubbelt så hög kostnad renovera ett tunnelrör i taget, är sämre. För att undvika kaosartad trängsel i Stockholms citykvarter menar vi dock att ytterligare åtgärder krävs för att minska biltrafiken totalt sett och särskilt under rusningstid.

Ett effektivt sätt vore att införa ytterligare en ring av trängselkatt runt city, förslagsvis omfattande Gamla stan och Norrmalm. Passage över den ringen medför att trängselavgift ska betalas, även om en avgift redan avlagts vid tullsnittet.

Syftet är att begränsa biltrafiken i citykvarteren, som av allt att döma annars kommer att öka väsentligt under Klaratunnelns avstängning. Därutöver anser vi att det är en märklig ordning att exempelvis förortsbor som utför ett ärende i innerstan med bil betalar avgift vid tullgränsen, medan en innerstadsbo, som bidrar med lika mycket trängsel i trafiken, kan köra bil obegränsat innanför tullarna utan att betala avgift. Vi menar att avgiften därför gott och väl kan införas redan innan Klaratunnelns avstängning och behållas efter renoveringen, men fyller en särskilt viktig funktion under byggtiden.

Vi är fullt medvetna om att Stockholms stad inte bestämmer över trängselskattens utformning. Vårt särskilda uttalande är därför en uppmaning till den politiska majoriteten att redan nu uppvakta regering och riksdag om det angelägna i att införa ytterligare en zon för trängselskatt i Stockholms city.

Peter Wallmark (SD) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Renoveringen behöver göras och alternativ B är den minst dåliga lösningen.

Att stänga av Klaratunneln i 16 månader, där 42 000 fordon passerar dagligen, påverkar stockholmarna, näringslivet och tillväxten mycket negativt. Enligt beslutsunderlaget kan restiden öka med upp till tio minuter och köbildningen kommer att öka kraftigt under byggtiden.

Om den nuvarande majoriteten och den förra vänstermajoriteten, inte minskat gatuutrymmet för fordon och tagit nödvändiga beslut för att utveckla infrastrukturen, hade det funnits marginaler under byggtiden.

På grund av längre restider under ombyggnationen, inte minst för yrkestrafiken, kommer därför kostnaderna att bli mycket högre för näringslivet än vad som hade varit nödvändigt. De infrastrukturprojekt staden tidigare varit - eller är huvudman för, har ofta överskridit sina budgetar kraftigt.

Sverigedemokraterna är därför bekymrade för att ramen 1,1 – 1,4 miljarder kommer att överskridas med hundratals miljoner kronor i detta projekt. Därför förordar vi en löpande rapportering av kostnadsutvecklingen till nämnden.



**Ersättaryttrande**

Malin Ericson (Fi) lämnar ett ersättaryttrande enligt följande:

En renovering av Klaratunneln måste göras, och trafiknämnden bör välja det minst kostsamma och mest effektiva alternativet.

Under den tid när trafiken är avstängd kommer trafiken som annars tar tunneln att ledas på andra vägar genom city. Trafikanter som annars hade valt bilen kan också komma att lägga om sina vanor och i stället använda kollektivtrafik eller cykel.

Den enkät som trafikkontoret genomförde 2015 och som redovisas i tjänsteutlåtandet visar att ca 45 procent av tillfrågade bilister anser att de kunnat resa på annat sätt än bil, men hela 30 procent anser att de inte har något annat val. Orsaken till varför de inte har något val skiljer sig, men störst andel har ”tidsskäl”, ”bekvämlighetskäl” och ”fungerar inte”.

Feministiskt initiativ vill uppmana trafiknämnden att ta tillfället i akt och aktivt arbeta för att dessa trafikanter ska använda andra resesätt än just bilen. Den andel som redan kan tänka sig att åka genom stan på ett annat sätt är förstås enklast att påverka, men det bör finnas sätt att nå och övertyga även de övriga om att det finns fler trafikslag som är tidseffektiva och bekväma, och som fungerar för betydligt fler ärenden än vad dessa bilister kanske tror.

Feministiskt initiativ vill se en kraftigt begränsad biltrafik i hela staden, och permanenta zoner helt fria från privatbilism, varav en i området kring Klaratunneln. För det krävs att trafiknämnden snarast tar fram en strategi för detta.

Vid protokollet

Åse Geschwind