

Tid Torsdagen den 23 april 2020 kl. 16.00 – 16.20
Plats Stora kollegiesalen, Stadshuset
Justering Måndagen 4 maj 2020 §§ 1-9, 12-17, 23-25, 27, 29-30, 32

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 23 april 2020, §§ 10-11, 18-22, 26, 28, 31, 33-36

Daniel Helldén

Joel Höglund

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Daniel Helldén (MP), ordföranden

Ulla Hamilton (M)

Johan Fälldin (C)

Mikael Valier (KD)

Jan Valeskog (S)

Mads Lundgaard (SD)

Tjänstgörande ersättare:

Ersättare:

Maria Johansson (L) för Peter Backlund (L)

Joel Höglund (V) för Rikard Warlenius (V)

Malin Ericson (Fi) för Marlene Karlén (V)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Gunilla Glantz, Ulrika Falk, Philip Hall, Maria Kjellman Wall

§ 1

Val av justerare och tid för justering

Beslut

Trafiknämnden utser Joel Höglund (V) att tillsammans med ordföranden Daniel Helldén (MP) justera dagens protokoll.

Justering sker måndagen den 4 maj 2020.

§ 2

Frågor för beredning och information från kontoret

Skrivelse för beredning

Anmälan görs av inkommen skrivelse till trafiknämnden enligt följande:

- 1 Ökat utrymme för cyklister och fotgängare med anledning av Covid 19, från Joel Höglund (V)

Beslut

Trafiknämnden överlämnar skrivelsen till trafikkontoret för beredning.

Information om trafikkontorets arbete under corona-pandemin

Avdelningschef Ulrika Falk informerar om de olika åtgärder som kontoret har genomfört för att underlätta situationen för vårdpersonal, medborgare i karantän och näringslivsidkare under pågående kris. Särskild parkeringsdispens för vårdpersonal samt tidigare lagd start av uteserveringstillstånd tas upp som exempel.

Beslut

Trafiknämnden tackar för informationen.

§ 3

Anmälan av inkomna skrivelser till trafiknämnden

Inkomna skrivelser m.m. till trafiknämnden enligt förteckning från den 7 april 2020 respektive den 23 april 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 7 april 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 2/2020 från sammanträde med rådet för funktionshinderfrågor vid trafiknämnden och Stockholms Stads Parkerings AB från den 9 mars 2020 anmäls.

§ 6

Anmälan av ekonomisk uppföljning månad 03 2020

Dnr T2020-00326

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden beslutar att lägga anmälan till handlingarna.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 9 april 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.

§ 7

Vasabrons konstruktioner. Reviderat utredningsbeslut

Dnr T2009-420-01331

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner förslag till projektdirektiv för fortsatt programutredning av Vasabrons konstruktioner och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projektet Vasabron upp till totalt 20 mnkr, som underlag för ett kommande inriktningsbeslut.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 1 april 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.

§ 8**Ny planskild korsning för Roslagsbanan vid Frescati.
Inriktningsbeslut**

Dnr T2011-410-04004

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projektet Ny planskildhet för Roslagsbanan upp till 0,5 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut. Projektets totala utgift beräknas till 25 mnkr varav ca hälften återförs i bidrag från Länsplan för regional infrastruktur i Stockholms län 2014-2025.
- 2 Trafiknämnden godkänner till tjänsteutlåtandet bifogad avsiktsförklaring.
- 3 Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att underteckna avsiktsförklaringen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 1 mars 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.

§ 9

Byte av styrenheter i belysningscentraler.

Genomförandebeslut

Dnr T2020-00422

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt Byte av styrenheter i belysningscentraler till en investeringsutgift om 13,6 mnkr.
- 2 Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för föreliggande genomförandebeslut.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 16 mars 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

Energibesparande armaturbyte 2020.

Genomförandebeslut

Dnr T2020-00072

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt Energibesparande armaturbyte 2020 till en investeringsutgift om 44,5 mnkr.
- 2 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 14 april 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.

§ 11

Genomförandeavtal för utbyggd depå i Högdalen

Dnr T2020-00416

- 1 Exploateringsnämnden och trafiknämnden godkänner var för sig för sin del genomförandeavtal för utbyggd depå i Högdalen enligt vad som följer av bilaga 1 till tjänsteutlåtandet samt föreslår att kommunfullmäktige godkänner avtalet.
- 2 Exploateringsnämnden och trafiknämnden föreslår var för sig för sin del att kommunfullmäktige ger kontoren i uppdrag att teckna genomförandeavtal och erforderliga följdavtal samt ger kontoren i uppdrag att vid behov träffa tilläggsavtal till genomförandeavtalet förutsatt att sådant tilläggsavtal inte är av principiell betydelse.
- 3 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 20 mars 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

Gång- och cykelåtgärder på Lidingövägen.

Slutredovisning

Dnr T2015-00966

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets slutredovisning av gång- och cykelåtgärder på Lidingövägen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 24 mars 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

Joel Höglund (V) och Malin Ericson (Fi) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Vi ser positivt på att framkomligheten för fotgängare och cyklister fortsätter att förbättras. Positivt är också att avstegen från stadens egna styrdokument redovisas i slutredovisningen. Tyvärr presenteras de flesta avsteg som gjorts som att valet stått mellan att göra det sämre för fotgängare eller sämre för cyklister. Det rapporteras inga ekonomiska avväganden om hur dyrt det hade blivit att bredda ytterligare, eller om mer plats kunnat tas från körbanorna, för att inte behöva ställa dessa grupper mot varandra.

Därutöver önskar vi att vilka insatser som gjorts för att signalregleringen på berörda sträckor anpassats för att främja framkomligheten för fotgängare och cyklister ska redovisas.

En ökad tydlighet i att redovisa vilka insatser som gjorts, och att redovisa de ekonomiska hänsynstagandena bakom fler av dessa, skulle göra slutredovisningar som denna tydligare som fristående dokument. Om de i större utsträckning kan läsas utan att ha tillgång till alla tidigare beslutsunderlag i ärendet så skulle de kunna fungera som viktiga rapporter över hur staden arbetar med att implementera sin framkomlighetsstrategi.

§ 13**Gångstråk Norrtullsgatan vid Karlbergsvägen.
Slutredovisning**

Dnr T2019-00618

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets slutredovisning av projekt Gångstråk Norrtullsgatan vid Karlbergsvägen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 23 mars 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.

§ 14**Gångåtgärder längs Norra Hammarbyhamnen.
Slutredovisning**

Dnr T2016-03411

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets slutredovisning av projekt Gångåtgärder längs Norra Hammarbyhamnen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 23 mars 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.

§ 15

Trafikstyrssystem Nordsydaxeln. Slutredovisning

Dnr T2007-510-03586

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets slutredovisning avseende Trafikstyrssystem Nordsydaxeln.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 24 mars 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.

§ 16

Framkomlighetsåtgärder för stombusslinjerna 178 och 179. Slutredovisning

Dnr T2017-02941

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets slutredovisning av projekt Framkomlighetsåtgärder för stombusslinjerna 178 och 179.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 26 mars 2020.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

§ 17**Trafikförbättrande åtgärder 2019. Slutredovisning**

Dnr T2018-02895

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets slutredovisning av projekt Trafikantförbättrande åtgärder 2019.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 23 mars 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.

§ 18**Underlag för budget 2021 med inriktning 2022 och 2023 för trafiknämnden**

Dnr T2020-00648

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets förslag till underlag för budget 2021 med inriktning för 2022 och 2023 och överlämnar ärendet till kommunstyrelsen.
- 2 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 26 mars 2020.

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

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton (M), Maria Johansson (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD), Jan Valeskog (S) och Malin Ericson (Fi) föreslår (se beslutet).

- 2) Joel Höglund (V) föreslår att nämnden delvis avslår kontorets förslag och istället godkänner det förslag till inriktning som anges i Vänsterpartiets budgetreservation 2020 och anför därutöver följande:

Vi fortsätter att förvånas och bekymras över att det blågröna styret fortfarande inte betraktar övergången till ett fossilfritt transportsystem som trafikpolitikens överordnade uppgift och vidtar därtill nödvändiga åtgärder. Som vi redan förra året konstaterade visar klimatrapporterna att det skyndsamt krävs stora och genomgripande insatser för att kunna avvärja de allra värsta konsekvenserna av klimatförändringen.

Klimatkrisen hotar vår lokala miljö och ekonomi och bör därför tas på största allvar även i kommunalpolitiska ärenden. Därför krävs djärva åtgärder som säkerställer att Stockholms stad är världsledande i den gröna omställningen.

Vänsterpartiet anser att de klimatåtgärder som ändå föreslås är otillräckliga och senfärdiga. Att satsningarna på framkomlighet för gående, cyklister och kollektivtrafik fortsätter är visserligen bra, men vi ser alldeles för få initiativ till att även ställa om fordonstrafiken till miljövänlig drift. Att arbetet med att ta fram en handlingsplan för minskade koldioxidutsläpp för vägtrafiken fram till år 2030 inleds först i år är symptomatiskt för hur lågt prioriterat klimatomställningen är för den nuvarande majoriteten.

Vänsterpartiet har tidigare kritiserat den blågröna majoriteten för att inte heller ta tillräckligt kraftiga grepp för att förhindra att privata entreprenörer inom exempelvis barmarksrenhållning inte levererar enligt avtal, och därmed både förlösar skattebetalarnas pengar och inte ger dem de tjänster de har rätt att förvänta sig. Där ser vi nu en starkare ambition att bli en professionell beställarorganisation som vi hoppas kommer att bli lyckosam – även om vi även fortsatt menar att en sådan ambition behöver kompletteras med återkommunalisering av viktiga kommunala kärnåtaganden.

I Vänsterpartiets budgetmotion föreslår vi djärva mål och kraftfulla åtgärder för att ställa om trafiken så att Stockholm kan nå klimatmålen och bli en hållbar stad. Vi föreslår en utredning om hur biltrafikarbetet ska minska med 30 procent från 2017 års nivå till 2030, samt minska utsläppen från transportsektorn med 80 procent jämfört med 2010. Vi vill utreda förutsättningarna för en snabb elektrifiering av den tunga vägtrafiken i Stockholm, med målet att alla godstransporter och all busstrafik i innerstaden ska vara elektrifierade senast 2030. Vi vill i samverkan med godstransportbranschen och andra aktörer genomföra åtgärder som bidrar till att skapa ett effektivare, säkrare och mer

miljöanpassat transportsystem, till exempel off peak-leveranser och samlastningsprojekt. Staden ska erbjuda off peak-leveranser för eldrivna lastfordon i hela kommunen såväl som införa möjligheten att låta eldrivna lastfordon utnyttja busskörfält på infartsleder i kommunen. Vi vill utreda hur fler gator kan göras till permanenta gågator i innerstan och runt stadsdelscentra i ytterstaden för att minska biltrafiken och göra staden mer levande och vänlig. En lämplig stadsdel att börja med är Södermalm, där ”storkvarter” skulle kunna skapas genom att ungefär varannan gata i både norrsydlig och öst-västlig riktning stängs av för biltrafik med samma regelverk som gäller i Gamla stan.

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

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

Vi vill även utreda möjligheterna att endast tillåta eldrivna mopeder klass II på cykelvägar i innerstan, sänka p-avgifterna för eldrivna fordon och säkerställa att minst 2000 nya låncyklar tillhandahålls i ytterstaden samt att det finns lånestationer vid alla kollektivtrafikknutpunkter.

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

Vi har, under årets arbete i nämnden, även bland annat föreslagit att uthyrning av elsparkcyklar bör tillståndsbefäggas

och förenas med krav på bland annat ordnat framförande och miljövänlighet, att en inre zon av trängselavgifter införs i city i samband med Klaratunnelns renovering, liksom att tillfälliga pop-up cykel- och gångbanor iordningsställs för att möjliggöra social distansering för gående och cyklister under den pågående pandemin.

- 3) Mads Lundgaard (SD) föreslår att nämnden avslår kontorets förslag till remissvar och anför därutöver följande:

Trafikförvaltningen ska fokusera på en välfungerande infrastruktur och god framkomlighet för de olika trafikslagen. Kostnaderna för att parkera måste bli lägre och trängselskatten sänkas med målet att helt avveckla samma. Detta kommer att bli ännu viktigare efter Coronakrisen som kommer att negativt påverka skatteintäkterna och tillväxten i Stockholm. Framöver blir det än viktigare att satsa på kärnverksamheten.

Att jämställhetsintegrera verksamheten som majoriteten föreslår är inte att hushålla med stockholmarnas skattemedel. Trafikförvaltningen ska inte heller, som det föreslås, gå längre än de nationella miljömålen för vägtrafiken. Experimentet med miljözonerna visar på att detta enbart innebär extra kostnader för stockholmarna och Stockholms näringsidkare utan nämnvärd effekt för miljön.

Trafikförvaltningen ska inte som majoriteten föreslår arbeta för att minska biltrafiken genom att utveckla trängselskatten och parkeringsåtgärder ytterligare. Förvaltningen ska inte heller öka sitt påverkansarbete mot andra myndigheter och branschorganisationer för att gå längre än de nationella målen i klimatarbetet. Detta ligger enligt Sverigedemokraterna mycket långt ifrån kärnuppdraget.

Stockholmarna och besökare kommer enligt prognosen 2020 att betala över 1,3 miljarder i olika typer av parkeringsavgifter. Detta minskar dock varför kontoret för att få nya intäkter föreslår ökade avgifter för upplåtelse och för ledningslängder i mark och tunnlar.

Det är inte rimligt. Trafikkontorets olika projekt för cykelvägar drar ofta tiotals miljoner över budget. En bättre kostnadskontroll – inte ökade avgifter för stockholmarna och näringsidkarna är centralt inte minst i den allvarliga ekonomiska kris vi är på väg är inne i.

I detta sammanhang är det anmärkningsvärt att majoriteten vill att trafikkontoret ska arbeta för ökade bränsleskatter.

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), Peter Backlund (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD), Jan Valeskog (S) och Malin Ericson (Fi).

Reservation

Joel Höglund (V) och Mads Lundgaard (SD) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sina respektive förslag.

Särskilt uttalande

Jan Valeskog (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 transporterna ökar. Att arbeta för att vända denna trend är en av trafiknämndens viktigaste uppgifter.

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.

I förslaget till trafik- och gatumiljöplan för city finns konkreta åtgärder för att göra city mer attraktivt att vistas i för stadens invånare. Genom att ta en del ytor i anspråk som idag används av biltrafiken kan de yt- och transporteffektiva trafikslagen främjas och de offentliga rummen (gator, torg, platser och parker) utvecklas. Det handlar om att stänga av biltrafik från vissa gator, till exempel vid Gustav Adolfs torg, och om att minska antalet gatuparkeringar för att ge plats för cykelparkeringar eller uteserveringar. Cityplanen måste skyndsamt läggas fram till nämnden. Liknande analyser bör också göras för fler delar av innerstaden och fler trafik- och gatumiljöplaner behöver tas fram.

Andra viktiga åtgärder för att minska privatbilismen och göra staden mer attraktiv handlar om att minska skillnaden i parkeringsavgift mellan gatumark och tomtmark i syfte att styra över parkeringen till garage. Avgiften för besöksparkeringar borde höjas med 2 kronor per timme i

taxeområde 1, 2 och 3. Målet är att öka andelen lediga parkeringsplatser i gatumark till 15 procent, i enlighet med stadens parkeringsstrategi.

Tunga transporter står för ca 23 procent av trafikens koldioxidutsläpp. Mer än hälften av all godsmängd i länet består av masshanteringstransporter och prognoserna är att de kommer att öka ytterligare. Med en förändrad längdbegränsning så att massgodstransporter tillåts med fordon upp till 15 meter, istället för dagens 12 meter, skulle antalet transporter av massgods nästan halveras. Även utsläppen skulle i det närmaste halveras. Stockholms stads lokala trafikföreskrifter måste därför ändras så att massgodstransporter upp till 15 meter tillåts inom Stockholms stad. Dessutom bör pråmar användas i större utsträckning för att frakta bort stenmassor, exempelvis vid stora tunnelbyggen.

Nyttotrafiken får med fler digitala tjänster och ökad e-handel en allt större roll. En av förklaringarna till den ökande vägtrafiken och de ökande utsläppen är allt fler lätta lastbilar. Samordningen för dessa transporter måste öka och satsningar på mer effektiva och miljövänliga varustransporter måste ske. Varustransporterna kan minskas genom samlastningscentraler. Trafiknämnden borde utreda möjligheter för obligatorisk samlastning. I samverkan med godstransportbranschen behöver off peak-leveranserna öka, det vill säga nattliga leveranser med tysta elfordon.

Nämnden behöver aktivt arbeta för utbyggd kollektivtrafik, exempelvis en ny tunnelbanelinje med sträckan Hässelby-Vällingby-Bromma parkstad-Alvik och vidare anslutning söderut. Byggstarten av tunnelbanan mellan Älvsjö och Fridhemsplan bör dessutom tidigareläggas genom att staden förskottar medel till projektet.

Det behövs en offensiv framkomlighetssatsning för bussarna. Busstrafiken behöver prioriteras i hela staden, till exempel genom fler busskörfält på lämpliga sträckor, bättre trafikövervakning och ökad prioritering i trafiksignaler. Framkomligheten måste också öka genom intensifierade kontroller av trafikordningsplanerna 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 borde stadens framkomlighetsstrategi revideras.

Det offentliga rummet är stockholmarnas gemensamma vardagsrum. Vi spenderar allt mer tid på gemensamma platser. Valfungerande, trygga och inbjudande parker, torg och gator skapar förutom livskvalitet också fler möten i vardagen. Stockholmarnas nöjdhet med renhållning och städning, skötsel av park och grönområden samt snöröjning och sandning har sjunkit drastiskt sedan föregående år och ligger nu långt under nämndens mål. Nämnden måste prioritera arbetet för en tryggare och säkrare utemiljö, exempelvis genom förbättrad belysning, parkmöbler och växtbeskrningar, med fokus på de mest otrygga platserna. Alla har rätt en stadsmiljö som är ren och hel. Inte minst städning och underhåll måste förbättras. I

Socialdemokraternas budgetmotion satsas 15 miljoner kronor extra på att förbättra städningen och underhållet i hela staden med fokus på ytterstaden. Det kan handla om belysning, parkmöbler, skräpkorgar, siktförbättring, förebyggande av nedskräpning samt klotter och annan skadegörelse.

Elsparkcyklarna innebär för många stockholmare något positivt. De gör det enklare för användarna att ta sig från en plats till en annan. Samtidigt finns det problem som blir alltmer uppenbara med elsparkcyklarna. Framkomligheten som förbättras för somliga försämras för många andra. Den ökande otrygghet som många upplever till följd av ökad nedskräpning är ytterligare en negativ aspekt. För att elsparkcyklar ska kunna bli ett positivt transportmedel krävs att staden använder gällande regelverk så som ordningslagen, lag och förordning om flyttning av fordon samt lokala trafikföreskrifter. Att kunna flytta bort trafikfarligt placerade cyklar är nödvändigt men kommer på lång sikt inte vara tillräckligt för att skapa ordning och reda i stadsmiljön. Staden behöver också ta ut en avgift för upplåtelse av kommunal mark för näringsverksamhet och ställa krav på tydliga uppställningsplatser. Likabehandling mellan olika kommersiella aktörer behöver säkerställas när det gäller att driva näringsverksamhet på kommunal mark. Staden måste ta ut avgifter enligt de principer som kommunfullmäktige lagt fast.

Föreslaget underlag för budget 2021 med inriktning 2022 och 2023 för trafiknämnden är ett resultat av den budget som kommunfullmäktige antagit. Det är en budget som prioriterar skattesänkningar framför en väl fungerande välfärd. För trafiknämnden innebär det en underfinansierad nämndbudget som inte ger utrymme för angelägna investeringar.

Moderaterna, Liberalerna, Centerpartiet, Miljöpartiet och

Kristdemokraterna har drivit igenom en budget med låga ambitioner för Stockholms utveckling.

Malin Ericson (Fi) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

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

1. att delvis bifalla kontorets förslag till beslut
2. att i övrigt hänvisa till Feministiskt initiativs budgetreservation i kommunfullmäktige
3. att därutöver anföra:

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

Frågan om tillgängligheten för personer med funktionsnedsättningar är fortsatt underprioriterad. Eftersom tillgängligheten ännu är långt ifrån tillräckligt bra, är det oroande. Dålig beläggning, smala trottoarer och olika slags hinder på trottoarer och gångvägar gör att den som inte har full rörelseförmåga eller nedsatt syn har svårt att röra sig obehindrat, och Stockholm är en bitvis mycket otillgänglig stad. Feministiskt initiativ vill bland annat se ett utökat samarbete mellan trafiknämnden och stadsdelsnämnderna för att framkomligheten på stadens gångytor ska bli godtagbar.

Biltrafiken i Stockholm är fortsatt på en hög nivå, men trots det presenteras inga åtgärder för att minska den långsiktigt. Satsningar på gång-, cykel- och kollektivtrafik måste kompletteras med omfattande åtgärder för att göra bilen mindre attraktiv som dagligt transportmedel. Feministiskt initiativ vill se ett tydligt program för att kraftigt begränsa biltrafiken, där fysiska åtgärder är en viktig del. Sommargåtor ska göras permanenta, och ytterligare gågator eller gångfartsområden behöver utredas, med fokus på ytterstadens centrum och utanför skolor och förskolor. För bättre framkomlighet för kollektivtrafiken vill vi se över vilka gator som kan stängas för privatbilism. Utgångspunkten är bättre och säkrare trafikmiljö för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Bilfria söndagar ska införas på prov i innerstaden, utifrån exempel från städer som Paris och Bogotá. Vi vill också att trafiknämnden ska ta fram en strategi för att skapa större zoner som är permanent fria från biltrafik,

varav en i ett område som omfattar hela eller stora delar av Gamla stan och City, samt i ytterstadsområden.

Klimatförändringarna är redan synliga i Stockholm och staden behöver ta hänsyn till effekterna av dem. Feministiskt initiativ vill utveckla arbetet med att tillvarata de möjligheter som grönytor ger för att motverka och mildra effekterna av extrema klimatrelaterade händelser, som intensiva värmeböljor och skyfall. Men det krävs också att vi tar krafttag för att minska stadens miljö- och klimatpåverkan. Trafiknämnden har ett stort ansvar för stadens möjlighet att klara den akuta omställningen till en fossilbränslefri stad, och ska därför arbeta utifrån klimatnödläget och med frågan som övergripande mål. Tyvärr ger den grönbå majoritetens fortfarande inga förslag på sådana omfattande åtgärder.

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

§ 19

Sopsugsanläggning på Djurgården. Motion från Emilia Bjuggren (S) och Jan Valeskog (S). Svar på remiss från kommunstyrelsen

Dnr T2019-03740

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 25 mars 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 (S) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Det är glädjande att kontoret helt håller med motionärerna. Trafikkontorets egna argument för en sopsug är solklara. Vi kan inte konstatera annat än att frågan har hanterats på ett mycket olyckligt sätt av den grönbå majoriteten. Det är mycket viktigt med en sopsugsanläggning i det aktuella området. Vi förväntar oss att majoriteten omprövar frågan och presenterar ett förslag som innebär att en sopsug anläggs i södra Djurgården.

§ 20

Tydliggöra markeringar på trottoarer för parkering. Motion från Peter Wallmark (SD). Svar på remiss från kommunstyrelsen

Dnr T2019-03667

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 27 februari 2020.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton (M), Maria Johansson (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD), Jan Valeskog (S), Joel Höglund (V) och Malin Ericson (Fi) föreslår (se beslutet).

- 2) Mads Lundgaard (SD) föreslår att nämnden avslår kontorets förslag till remissvar och anför därutöver följande:

Antalet parkeringsplatser i Stockholms stad blir stadigt mindre och att staden har en brist på parkeringsplatser är inte bra för någon part. Motionen tar upp en viktig del i stadens verksamhet, att kvalitetssäkra stadens tjänster som man tillhandahåller stadens invånare som besökare. Det gäller även tydliga direktiv om hur och var man får parkera i Stockholms stad. Med anledning av ovannämnda anser vi att motionen ska bifallas i sin helhet.

Trafikförvaltningen fokuserar i sitt utlåtande tyvärr för mycket på problem istället för att se möjligheter i föreslagen motion att både underlätta vardagen för stockholmarna som att öka säkerheten kring våra övergångsställen.

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), Maria Johansson (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD), Jan Valeskog (S), Joel Höglund (V) och Malin Ericson (Fi).

Reservation

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

§ 21

Ökad tillgänglighet i staden. Motion från Alexandra Mattson Åkerström och Sara Stenudd (båda V). Svar på remiss från kommunstyrelsen

Dnr T2019-03449

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 23 mars 2020.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton (M), Maria Johansson (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD), Jan Valeskog (S), Mads Lundgaard (SD) och Malin Ericson (Fi) föreslår (se beslutet).
- 2) Joel Höglund (V) föreslår att nämnden avslår kontorets förslag till remissvar och anför därutöver följande:

Staden har sedan 2018 ett nytt delaktighetsprogram som ska säkerställa delaktighet och tillgänglighet för personer för funktionsnedsättning. Programmet är ett steg på vägen, men staden har mycket arbete kvar att göra för att vara tillgänglig för alla. Stadsrevisionen har 2018 granskat tillgängligheten och ger flera exempel på brister gällande exempelvis skollokaler och tillgång till information. Därför menar vi att även om mycket bra arbete pågår så behöver arbetet skalas upp för att staden, med både lokaler och offentliga platser ska vara tillgängliga för alla.

För att arbetet med ökad tillgänglighet i befintliga lokaler och offentliga platser behövs det mer resurser och därför föreslår Vänsterpartiet att staden ska inrätta en tillgänglighetskommission med tillhörande investeringsfond som leder stadens arbete med att säkerställa tillgängligheten. Vi ser också ett behov av att sätta upp ett mål för när alla stadens lokaler, alla lokaler där staden bedriver verksamhet eller där verksamhet bedrivs åt staden samt parker och torg ska vara fullt tillgängliga för att alla verksamheter ska ha en tydlig planeringshorisont.

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), Maria Johansson (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD), Jan Valeskog (S), Mads Lundgaard (SD) och Malin Ericson (Fi).

Reservation

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

§ 22

Trafikförändringar i SL-trafiken och Waxholmsbolagets trafik 2020/2021 (T21). Svar på remiss från kommunstyrelsen

Dnr T2020-00689

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

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

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 18 mars 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.

§ 23**Översyn av regelverket för Foodtrucks. Svar på uppdrag från kommunfullmäktige**

Dnr T2019-03227

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner redovisningen som svar på uppdrag från kommunfullmäktige.
- 2 Trafiknämnden beslutar att förändra villkoren för nyttoparkeringstillstånd för mobilt försäljningsställe (foodtruck) enligt förslagen i kontorets tjänsteutlåtande.
- 3 Trafiknämnden ger trafikkontoret rätt att besluta om framtida ändringar i villkoren.
- 4 Trafiknämnden ger trafikkontoret i uppdrag att utreda möjligheten till fördelaktigare villkor för de foodtrucks som använder miljövänliga alternativ istället för elverk som drivs av bensin eller diesel.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 3 april 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

Utvärdering av möjligheten att minska utsläppen från transportsektorn genom att koppla upp trafiksignaler till fiberinfrastrukturen. Svar på skrivelse från Åsa Odin Ekman m.fl. (S)

Dnr T2019-03805

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 3 mars 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 (S) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Det är glädjande att arbetet med fiberanslutning och smart trafikstyrning där framkomligheten i gatunätet kan öka, inte minst för prioriterade trafikantgrupper.

Vi tolkar dock svaret, inte helt utan besvikelse, som att det ännu inte innebär någon större effekt för att minska utsläppen. Vi hoppas att staden i framtiden ska kunna ta tillvara tekniken för att genomföra ”helt revolutionerande” åtgärder för att minska utsläppen.

§ 25**Trafikutvecklingen i Stockholm 2019. Lägesrapport**

Dnr T2020-00568

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner redovisningen av trafikutvecklingen för 2019.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 9 mars 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

Joel Höglund (V) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Vi noterar att uppgifterna i den här rapporten skiljer sig från de uppgifter som redovisades i Verksamhetsberättelsen. I den sistnämnda visade statistiken att vägtrafiken i Stockholm ökat något under 2019, medan den i föreliggande ärende redovisade statistiken visar på en viss minskning. Det hade varit upplysande med en förklaring till den differensen. Oavsett vilken uppgift som ligger närmast sanningen kan vi konstatera att förändringarna är små samtidigt som staden har mål både om minskade utsläpp och minskad trafik, och att de målen inte ser ut att kunna nås med befintlig politik. Vi upprepar därför våra krav på en kraftfull politik för ett fossilfritt transportsystem i Stockholm.

Jan Valeskog (S) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Vägtransporter står för cirka 40 procent av Stockholms totala utsläpp av växthusgaser, nämligen 863 000 ton. Ingen nämnvärd minskning har skett sedan år 1990 och bilanvändningen ökar. Koldioxidutsläppen från transporter måste därför minska drastiskt och är ett av de områden som kräver mest akuta och långtgående åtgärder. Sådana förslag från den grönbåla majoriteten lyser dock med sin frånvaro. Inte ens i förslaget till klimathandlingsplan för staden finns tillräckliga åtgärder presenterade. Istället för att ha en samlad

klimathandlingsplan ska vi invänta att en ny handlingsplan för minskade koldioxidutsläpp från just vägtrafiken tas fram. Vi har inte tid att invänta ytterligare ett nytt dokument, det finns många åtgärder som bör vidtas direkt.

Vi hör ofta från grönbå majoriteten 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 massgods 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 Ålskade stad.

Frågan om vad fordon körs på är 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.

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, men ärendet har blockerats från att tas upp till trafiknämnden. Trafikplanen för city måste antas och fler trafikplaner måste tas fram.

Staden behöver också verka för regelförändringar på trafikområdet. Trängselskatterna måste kunna miljödifferentialeras. Även parkeringsavgifterna behöver bli möjliga att miljödifferentialera så att exempelvis elbilar i bilpooler kan få lägre parkeringsavgifter. Dessutom måste trängselskattportalerna kunna användas för att beivra fordon som olagligt kör in i en miljözon så att miljözonerna får effekt.

Majoritetens politik fokuserar alltför mycket på 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.

§ 26

Årstafältet i stadsdelen Enskede-Årsta-Vantör. Flytt av förvaltningsansvar

Dnr T2020-00588

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorens gemensamma förslag:

- 1 Trafiknämnden och Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd godkänner var och en för sig kontorens tjänsteutlåtande.
- 2 Trafiknämnden och Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd hemställer var och en för sig till kommunfullmäktige att besluta om flytt av förvaltningsuppdrag för parken Årstafältet från trafiknämnden till Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd från och med den 1 januari 2021.
- 3 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets och Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltnings gemensamma tjänsteutlåtande från den 11 mars 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 (S) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Det är mycket beklagligt att inte alla verkliga förutsättningar och svårigheter kring en framtida förvaltning av parken på Årstafältet finns redovisade i ärendet. De blågröna partierna beslutade direkt efter valet att en golfanläggning på 3 hektar (av parkytans 15 hektar) ska iordningställas på Årstafältet. En sådan anläggning på 20 procent av parkytan med ett staket på ca 800 meter i längd och upp till 30 meter i höjd kommer både att förstöra parken och försvåra förvaltningen av denna park.

Golfanläggningens omfattande avskärmning mitt i parken kommer att medföra stora barriäreffekter och skapa folktomma platser som riskerar att bli tillhåll som medför stor otrygghet. De blågrönas tidigare beslut kommer dessvärre allvarligt att skada förutsättningarna för att kunna skapa en öppen, trygg och tillgänglig stadspark som de boende i denna stadsdel så väl behöver.

§ 27

Lokala ordningsföreskrifter. Ändring och förtydligande med anledning av beslut från Länsstyrelsen

Dnr T2019-03809

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande.
- 2 Trafiknämnden hemställer till kommunfullmäktige att fastslå föreslagna ändringar av 16 § i stadens lokala ordningsföreskrifter.

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.

§ 28

Solcellskomprimerande skräpkorgar. Upphandling

Dnr T2020-00359

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingen samt teckna avtal inom ramen för gällande delegationsordning.
- 2 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 23 mars 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.

§ 29**Årsavtal för mindre gatuarbeten inom ytterstaden 2021.****Upphandling**

Dnr T2020-00335

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingen samt teckna avtal inom ramen för gällande delegationsordning.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 23 mars 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.

§ 30**Ramavtal för trafikmätningar. Upphandling**

Dnr T2020-00625

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingen samt teckna avtal inom ramen för gällande delegationsordning.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 15 mars 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.

§ 31**Ramavtal för insiktsutbildning till Stockholms stad.
Upphandling**

Dnr T2019-01879

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner genomförande av upphandling avseende gemensam upphandling för deltagande förvaltningar och bolagsstyrelser. Upphandlingen avser ramavtal för insiktsutbildningar till Stockholms stad till ett beräknat sammanlagt värde av 10 mnkr.
- 2 Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingen samt teckna avtal inom ramen för gällande delegationsordning.
- 3 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 16 mars 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.

§ 32**Årsavtal avseende barmarksrenhållning och vinterväghållning för avtalsområde Farsta/Skarpnäck. Upphandling**

Dnr T2020-00502

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingen samt teckna avtal inom ramen för gällande delegationsordning.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 23 mars 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.

§ 33**Årsavtal avseende julgranar. Upphandling**

Dnr T2020-00385

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingen samt teckna avtal inom ramen för gällande delegationsordning.
- 2 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 23 mars 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.

§ 34**Tillfälligt ändrade rutiner för parkeringsanmärkningar.
Anmälan av ordförandebeslut**

Dnr T2020-00997

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner redovisning av tillfälligt ändrade rutiner för parkeringsanmärkningar, samt beslutar att lägga denna anmälan till handlingarna.
- 2 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 21 april 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 (S), Joel Höglund (V) och Malin Ericsson (Fi) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Det är anmärkningsvärt att dessa ärenden kommer samma dag som det är nämnd. I ett fall var det till och med möjligt att hantera ärendet vid trafiknämndens förra sammanträde. I ett annat fall borde ärendet hanterats i kommunstyrelsen, vilket är det normala vid skrivelser till regeringen.

Det är viktigt att de åtgärder på trafikområdet som är kopplade till coronakrisen får positiv effekt samt att de insatser som genomförs har en hög träffsäkerhet och hjälper direkt berörda istället för att främst bli en symbolhandling.

Att inrätta många fler parkeringsplatser för vård- och omsorgspersonal är ett bra exempel på en verkningsfull åtgärd, även om det är ett delat ansvar med regionen som nära sjukhusen främst kan ordna detta.

Hemställan till regeringen om tillfälligt upphörande av trängselavgift samt att trafikroteln på delegation i fortsättningen ska hantera dessa avgifter framstår inte som genomarbetat. Det är sant att trängseln både på vägar och i kollektivtrafiken just nu har minskat. Den ökade framkomligheten riskerar dock att bli kortvarig om en ökad andel stockholmare börjar åka till jobbet och då sannolikt initialt med bil till följd av upplevd risk för smittspridning. Att i det läget föreslå ändringar som kräver lagändringar (med den tidsutdräkt det innebär) istället för att fokusera på det som staden och regionen själv kan göra framstår som dels ett sätt att skjuta ansvaret från det egna ansvarsområdet och dels som en åtgärd som lagom till ikraftträdande skulle bidra till ökad trängsel vilket skulle vara direkt kontraproduktivt. Det är sannolikt snarare den väsentligt ökade framkomligheten och möjligheten att parkera sitt fordon i närheten av sjukhuset som påverkar valet av färdmedel.

Vi är flera partier i Stockholms stad som länge drivit att besluten om trängselavgifterna måste flyttas över från statlig nivå till regional nivå. Dåligt underbyggda skrivelser från staden till regeringen om viktiga frågor som trängselavgifternas framtida hantering riskerar att försvåra förståelsen på nationell nivå för en delegation av besluten till staden och därmed i praktiken att åstadkomma en önskad överflyttning av besluten om avgifterna till Stockholmsregionen.

Vi hoppas att staden i fortsättningen trots tidspress först tar fram sakliga underlag, lämnar till berörd nämnd för beslut och undviker godtyckliga ordförandebeslut.

§ 35

Ändrad parkeringsavgift för motorcykel och moped klass 1. Anmälan av ordförandebeslut och hemställan till kommunfullmäktige

Dnr T2020-00993

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner redovisning av beslut om ändrad parkeringsavgift för motorcykel och moped klass 1, samt beslutar att lägga denna anmälan till handlingarna.
- 2 Trafiknämnden hemställer till kommunfullmäktige att fastslå den tillfälliga taxeändringen.
- 3 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 21 april 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 (S), Joel Höglund (V) och Malin Ericsson (Fi) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Det är anmärkningsvärt att dessa ärenden kommer samma dag som det är nämnd. I ett fall var det till och med möjligt att hantera ärendet vid trafiknämndens förra sammanträde. I ett annat fall borde ärendet hanterats i kommunstyrelsen, vilket är det normala vid skrivelser till regeringen.

Det är viktigt att de åtgärder på trafikområdet som är kopplade till coronakrisen får positiv effekt samt att de insatser som genomförs har en hög träffsäkerhet och hjälper direkt berörda istället för att främst bli en symbolhandling.

Att inrätta många fler parkeringsplatser för vård- och omsorgspersonal är ett bra exempel på en verkningsfull åtgärd, även om det är ett delat ansvar med regionen som nära sjukhusen främst kan ordna detta.

Hemställan till regeringen om tillfälligt upphörande av trängselavgift samt att trafikroteln på delegation i fortsättningen ska hantera dessa avgifter framstår inte som genomarbetat. Det är sant att trängseln både på vägar och i

kollektivtrafiken just nu har minskat. Den ökade framkomligheten riskerar dock att bli kortvarig om en ökad andel stockholmare börjar åka till jobbet och då sannolikt initialt med bil till följd av upplevd risk för smittspridning. Att i det läget föreslå ändringar som kräver lagändringar (med den tidsutdräkt det innebär) istället för att fokusera på det som staden och regionen själv kan göra framstår som dels ett sätt att skjuta ansvaret från det egna ansvarsområdet och dels som en åtgärd som lagom till ikraftträdande skulle bidra till ökad trängsel vilket skulle vara direkt kontraproduktivt. Det är sannolikt snarare den väsentligt ökade framkomligheten och möjligheten att parkera sitt fordon i närheten av sjukhuset som påverkar valet av färdmedel.

Vi är flera partier i Stockholms stad som länge drivit att besluten om trängselavgifterna måste flyttas över från statlig nivå till regional nivå. Dåligt underbyggda skrivelser från staden till regeringen om viktiga frågor som trängselavgifternas framtida hantering riskerar att försvåra förståelsen på nationell nivå för en delegation av besluten till staden och därmed i praktiken att åstadkomma en önskad överflyttning av besluten om avgifterna till Stockholmsregionen.

Vi hoppas att staden i fortsättningen trots tidspress först tar fram sakliga underlag, lämnar till berörd nämnd för beslut och undviker godtyckliga ordförandebeslut.

§ 36

Hemställan om tillfällig paus och delegation för trängselskatt i Stockholm med anledning av samhällets åtgärder för att förhindra smittspridning av Covid-19. Anmälan av ordförandebeslut

Dnr T2020-00958

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner redovisning av beslut att hemställa till regeringen om tillfällig paus och delegation för trängselskatt i Stockholm med anledning av samhällets åtgärder för att förhindra smittspridning av Covid-19, samt beslutar att lägga denna anmälan till handlingarna.
- 2 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 22 april 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 (S), Joel Höglund (V) och Malin Ericsson (Fi) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Det är anmärkningsvärt att dessa ärenden kommer samma dag som det är nämnd. I ett fall var det till och med möjligt att hantera ärendet vid trafiknämndens förra sammanträde. I ett annat fall borde ärendet hanterats i kommunstyrelsen, vilket är det normala vid skrivelser till regeringen.

Det är viktigt att de åtgärder på trafikområdet som är kopplade till coronakrisen får positiv effekt samt att de insatser som genomförs har en hög träffsäkerhet och hjälper direkt berörda istället för att främst bli en symbolhandling.

Att inrätta många fler parkeringsplatser för vård- och omsorgspersonal är ett bra exempel på en verkningsfull åtgärd, även om det är ett delat ansvar med regionen som nära sjukhusen främst kan ordna detta.

Hemställan till regeringen om tillfälligt upphörande av trängselavgift samt att trafikroteln på delegation i fortsättningen ska hantera dessa avgifter framstår inte som genomarbetat. Det är sant att trängseln både på vägar och i kollektivtrafiken just nu har minskat. Den ökade framkomligheten riskerar dock att bli kortvarig om en ökad andel stockholmare börjar åka till jobbet och då sannolikt initialt med bil till följd av upplevd risk för smittspridning. Att i det läget föreslå ändringar som kräver lagändringar (med den tidsutdräkt det innebär) istället för att fokusera på det som staden och regionen själv kan göra framstår som dels ett sätt att skjuta ansvaret från det egna ansvarsområdet och dels som en åtgärd som lagom till ikraftträdande skulle bidra till ökad trängsel vilket skulle vara direkt kontraproduktivt. Det är sannolikt snarare den väsentligt ökade framkomligheten och möjligheten att parkera sitt fordon i närheten av sjukhuset som påverkar valet av färdmedel.

Vi är flera partier i Stockholms stad som länge drivit att besluten om trängselavgifterna måste flyttas över från statlig nivå till regional nivå. Dåligt underbyggda skrivelser från staden till regeringen om viktiga frågor som trängselavgifternas framtida hantering riskerar att försvåra förståelsen på nationell nivå för en delegation av besluten till staden och därmed i praktiken att åstadkomma en önskad överflyttning av besluten om avgifterna till Stockholmsregionen.

Vi hoppas att staden i fortsättningen trots tidspress först tar fram sakliga underlag, lämnar till berörd nämnd för beslut och undviker godtyckliga ordförandebeslut.

Mads Lundgaard (SD) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Den 19 mars 2020 la Sverigedemokraterna fram ett förslag med liknande innehåll i skatteutskottet i Riksdagen. Detta ärende är tyvärr fortfarande under beredning hos regeringskansliet. Då de är orimligt senfärdiga gällande detta, vill vi uppmana de andra partierna att även ansluta sig till Sverigedemokraternas förslag på riksdagsnivå. Det är även lämpligt att staten tar över finansieringen av de åtaganden som trängselskatten ska täcka under tiden det är paus.

Vid protokollet

Maria Kjellman Wall