

Tid Torsdagen den 15 oktober 2020 kl. 16.00 – 16.30
Plats Stora kollegiesalen, Stadshuset
Justering Tisdagen den 27 oktober 2020, §§ 1-8

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 15 oktober 2020, §§ 9-12

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)

Johan Fälldin (C)

Mikael Valier (KD)

Jan Valeskog (S)

Marlene Karlén (V)

Mads Lundgaard (SD)

Tjänstgörande ersättare:

Maria Johansson (L)

för Patrik Silverudd (L)

Bengt Ohlsson (S)

för Inger Edvardsson (S)

Emil Stensson (S)

för Emmelie Renlund (S)

Ersättare:

Tomas Tetzell (M)

Bo Arkelsten (M)

Bo Lindner (M)

Camilla Kylanfelt (MP)

Svante Linusson (C)

Joel Höglund (V)

Peter Wallmark (SD)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Gunilla Glantz, Ulrika Falk, Åse Geschwind, Anna Green, Philip Hall, Inga-Lill Hultin, Anne Kemmler, Mattias Lundberg, Bengt Stenberg och personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-8 samt borgarrådssekreteraren Thomas Karlsson.

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

Trafiknämnden utser vice ordföranden Rikard Warlenius (V) att tillsammans med ordföranden Daniel Helldén (MP) justera dagens protokoll.

Justering sker tisdagen den 27 oktober 2020.

§ 2**Frågor för beredning och information från kontoret**Trafiknämndens årliga sammanträde med rådet för funktionshinderfrågor ställs in

Med anledning av covid-19 och smittspridning behöver det planerade mötet mellan FH-rådet och nämnden den 12 november 2020 ställas in. I stället träffar presidiet FH-rådet den 16 november 2020.

Beslut

Trafiknämnden beslutar att ställa in nämndens planerade möte med rådet den 12 november 2020.

Information om försök med flytt av elsparkcyklar

Ulrika Falk informerar om det försök med flytt av elsparkcyklar som kontoret genomfört. Det har gått bra och kontoret tar nu fram ett tjänsteutlåtande för behandling i nämnden.

Information om betaltjänsten Betala-P

Ulrika Falk informerar om införandet av en ny version av betaltjänsten Betala-P som infördes den 1 oktober.

Beslut

Trafiknämnden tackar för informationen.

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

Inkomna skrivelser m.m. till trafiknämnden enligt förteckning från den 1 oktober 2020 respektive den 15 oktober 2020 anmäls.

§ 4

Anmälan av delegationsbeslut fattade inom trafikkontoret

Dnr T2020-00091

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner redovisningen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 1 oktober 2020.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

§ 5

Anmälan av protokoll från rådet för funktionshinderfrågor

Dnr T2020-00195

Protokoll 3/2020 från den 24 augusti 2020 för trafiknämndens och Stockholms stads Parkering AB:s gemensamma råd för funktionshinderfrågor anmäls.

§ 6

Anmälan av ekonomisk uppföljning månad 09 2020

Dnr T2020-00326

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden beslutar att lägga anmälan till handlingarna.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 7 oktober 2020.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

§ 7

Cykel- och gångbanor, Drottningholmsvägen.

Inriktningsbeslut

Dnr T2020-01744

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projektet cykel- och gångbanor Drottningholmsvägen upp till 4 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut. Projektets totala utgift beräknas till 33 mnkr.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 29 augusti 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:

Det är synnerligen glädjande att staden äntligen förbättrar situationen för gående och cyklister längs detta viktiga, men utrymmesmässigt klart eftersatta pendlingsstråk. Därför är det extra tråkigt att läsa att en av de mest underdimensionerade passagera, mellan måleributiken och bron över Vidängsvägen, inte omfattas av detta inriktningsbeslut. Vi utgår från att staden kommer att nå nödvändiga överenskommelser med Trafikverket, så att förbättringar längs hela sträckan kan genomföras så snart som möjligt.

Därutöver ser vi fram emot att kommande genomförandebeslut i större detalj kommer att redovisa hur signalregleringen ska främja framkomlighet för gående och cyklister.

§ 8
Trygghetsskapande belysning 2021-2025.
Genomförandebeslut
Dnr T2020-01828

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt Trygghetsskapande Belysning till en investeringsutgift om 34 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 17 september 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
Lånecyklar. Ny upphandling utan villkorad reklamfinansiering. Svar på remiss från kommunstyrelsen
Dnr T2020-01811

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets 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 augusti 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:

Stockholm sticker ut, både i världen och i landet, som en stad utan något låncykelsystem. Det har nu under flera års tid saknats låncyklar på stadens gator, trots Stockholms höga miljöambitioner. Förklaringen är att staden nu genomfört två misslyckade upphandlingar av låncyklar.

Den misslyckade politiska hanteringen av en reklamvillkorad upphandling av låncyklar bör inte genomföras en tredje gång, med uppenbar risk för ytterligare bakslag. Förutsättningarna för att upphöra med reklamfinansierad cykeluthyrning och istället, i likhet med andra storstäder, genomföra en enkel upphandling av låncyklar utan villkorad reklamfinansiering behöver därför utredas. Ytterligare ett tänkbart alternativ är att införa ett låncykelsystem i kommunal regi.

Stockholm kan inte vänta flera år till på låncyklar. Ett nytt system måste finnas på plats innan sommarsäsongen 2021 i hela Stockholms stad.

§ 10**Bebygga och utveckla Katarinavägens södra sida.
Motion från Peter Wallmark (SD). Svar på remiss från
kommunstyrelsen**

Dnr T2020-01627

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets 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 14 september 2020.

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

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Maria Johansson (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD), vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Jan Valeskog m.fl. (S) föreslår (se beslutet).
- 2) Mads Lundgaard (SD) föreslår att nämnden beslutar att tillstyrka motionen samt anför därutöver följande:

Den yta som nu föreslås bebyggas har varit bebyggd tidigare. Området har också varit föremål för en mer omfattande stadsplanering sen mer än hundra år. Planerna har dock aldrig blivit förverkligade.

Katarinavägen är en bred gata och en viktig förbindelse för fordonstrafik, cyklar och gående mellan Slussen och Söders höjder. Katarinavägens södra sida består, förutom av de nödvändiga kommunikationsytorna, av en gräsremsa och en lodrät bergvägg. I föreslagen byggnation ersätts gräsremsan av ett betydligt större grönområde på taken av vissa hus, se bifogad översiktsbild. Nuvarande framkomlighet påverkas inte.

Kontoret skriver att den nya bebyggelse skulle skymma berget som visar de enorma förkastningsbranterna. Samma typ av bergsbranter kan fortsätta att beskådas i en mycket stor omfattning från Stadsgården nedanför Katarinavägen även om motionen bifalls.

På bergets topp finns äldre kulturbebyggelse som är blåklassad enligt Stadsmuseets klassifikation. Dessa hus och dess närmiljö är bevarandevärda för förståelsen av Stockholms framväxt. Den nya bebyggelsen har en högsta höjd som inte överstiger marken ovanför där dessa hus ligger varför de inte kommer att skymmas av de nya husen

Cornelisparken som är en mycket populär park som används för promenad, picknick samt utevistelse blir betydligt större om förslaget genomförs. Att tro att en gräsremsa som nästan är i ständig skugga på en plats som är en transportsträcka skulle ha potential att utvecklas till ett mångfunktionellt och attraktivt park- och gaturum utan bebyggelse är mer än naivt.

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), Maria Johansson (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD), vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Jan Valeskog m.fl. (S).

Reservation

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

§ 11

Handlingsplan för biologisk mångfald i Stockholms stad. Redovisning av miljöförvaltningens förslag till handlingsplan för biologisk mångfald. Svar på remiss från kommunstyrelsen

Dnr T2020-01732

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets 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 14 september 2020.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Maria Johansson (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD), Jan Valeskog m.fl. (S) och Mads Lundgaard (SD) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) föreslår att nämnden beslutar att tillstyrka förslag till Handlingsplan för biologisk mångfald i Stockholms stad samt att därutöver anföra följande:

Biologisk mångfald är en av de nio planetära gränser som är grundläggande för en hållbar planet. Det är den planetära gräns som överskrids allra mest och som just nu hotar våra ekosystem mer än något annat. Människan är beroende av ekosystemtjänster från naturen. Begreppet ekosystemtjänster används för att visa den nytta människan får från naturens arbete. Till exempel renar växter vår luft och bin pollinerar våra grödor. Dessa s.k. ekosystemtjänster skapas och möjliggörs av den biologiska mångfalden. Artrikedom förstärker våra och kommande generationers livsmöjligheter och är grunden för fortsatt välfärd.

Utrotningen av arter sker så snabbt att vissa forskare talar om ett sjätte massutdöende, forskarna befarar att så mycket som 25 procent redan har försvunnit. Försvinner insekterna försvinner många av våra ekosystemtjänster. Deras överlevnad är helt avgörande för oss människor och våra samhällen. Stärkt biologiska mångfald ger positiva resultat även för klimatet, naturen och människors välmående. Det är mot denna bakgrund som Vänsterpartiet ser mycket positivt på den handlingsplan för biologisk mångfald som nu presenteras. Vänsterpartiet instämmer i de fem strategier som läggs fram.

Kopplingar till fysisk planering

Stockholm har en lång historia av jord- och lantbruk. Idag har mycket försvunnit i och med urbanisering och att staden breder ut sig. När jord- och lantbruken försvinner, växer markerna igen och artsammansättningen på platsen förändras. Idag finns vissa kulturlandskap kvar, i form av mindre ängsytor och kantzoner mot skog och bebyggelse. Där återfinns en del av de arter som är förknippade med jord- och lantbruk. Den gamla åkermarken däremot har förvandlats till gräsmattor och idag kvarstår tre stora gräsmarker i staden kvar: Gärdet, Järvafältet och Årstafältet. Dessa områden är idag till stor del nedklippta gräsmattor med låg biologisk

mångfald som har stor potential för att utvecklas och bli mer artrik.

Staden behöver utveckla den biologiska mångfalden på de kvarvarande grönområden som finns. Vänsterpartiet instämmer i att Stockholm behöver växa. Fler billiga bostäder behöver byggas, tätortsnära naturmiljöer utvecklas och stadsutvecklingen ska gå hand i hand med utvecklingen av dessa. I detta utvecklingsarbete kan naturmiljöer anläggas som är väl gestaltade, med god landskapsarkitektur, och som förenar ekologiska, sociala och kulturella värden. Det kan innebära att förena initiativ för klimatanpassning och biologisk mångfald, genom exempelvis anläggning av dammar och växtbäddar som både är attraktivt för människor, djur och insekter.

Denna typ av arbete behövs inte bara vid exploatering och nya bostadsområden. Prioritera naturbaserade, ofta både enkla, kostnadseffektiva och mångfunktionella lösningar både i planering av nya stadsdelar och i förtätning och förvaltning av befintliga områden där grön infrastruktur blivit åsidosatt. Tillgången till frisk luft, närliggande natur, rent vatten ska inte bestämmas av socioekonomiska variabler. Vi har nu möjligheten att planera för ett samhälle som är både mer hållbart och mer rättvist. Det är oerhört viktigt att omställningen till ett hållbart samhälle sker på ett sätt som samtidigt bidrar till ett jämlikt och jämställt samhälle. Förutom att jämlikhet och jämställdhet givetvis är grundläggande värden i sig så visar forskning att sådana samhällen har långt bättre förutsättningar att klara en snabb omställning mot hållbarhet. Det är också viktigt för legitimiteten i ett sådant projekt att såväl för- som nackdelar fördelas på ett rättvist sätt.

Ljusföroreningars påverkan på biologisk mångfald

Så kallad ”ljusförorening” är ett problem som diskuterats under många år men som med fortsatt urbanisering blivit allt mer akut. Vänsterpartiet anser att det är positivt att handlingsplanen pekar ut ljusföroreningar som ett område för kunskapsutveckling, men menar att staden redan nu också behöver en aktiv plan för fortsatt arbete.

För oss människor är det tråkigt men inte livsnödvändigt att kunna se vintergatan en stjärnklar kväll men för nattlevande djur och insekter, som till stor del navigerar efter stjärnorna, är det just livsnödvändigt. Till skillnad från de andra stora faktorerna som pekas ut i handlingsplanen (invasiva arter och stadsutveckling exempelvis) kan ljusföroreningarna ganska

enkelt kan förhindras genom att släcka ”onödigt” ljus och att använda ordentliga skärmar för ljuskällorna.

Vänsterpartiet anser därför att Stockholm stads handlingsplan bör ha en tydlig strategi för hur ljusföroreningar ska minska. Denna strategi behöver, liksom övrigt arbete med biologisk mångfald, vara en del av arbetet med grön infrastruktur och bör användas i ett tidigt skede av planprocesserna. Det gynnar också klimatet, tryggheten och de estetiska värdena.

Bevara skogarna

En natur med många arter klarar lättare av den stress som ett förändrat klimat innebär. Bevarande av naturskogar ger stora mängder lagrat kol och är samtidigt hem för djur- och växtliv. Skogen förser oss med en rad ekosystemtjänster som vatten- och luftrening och produktion av råvaror. En rik biologisk mångfald ökar skogens produktionsförmåga och ger större motståndskraft mot klimatförändringar. Skogsmarken binder stora mängder kol och påverkar vattenbalansen och har därmed en betydelse för både det lokala och globala klimatet.

Skogen har även stora sociala och kulturella värden. Dess betydelse för rekreation, friluftsliv och undervisning är omfattande.

Skogen och biobränslet

Behovet av förnybar energi riskerar att skapa målkonflikter då ökat behov av biobränslen innebär ökat uttag från skogarna. Den största delen av bränslet till fjärrvärmens kommer att komma från skogen i form av biobränsle. Det är problematiskt då skogen behövs för många ändamål. Klimatfärdplan 2050 anger att potentialen för bioenergi i länet har uppskattats till cirka en TWh idag och upp till två TWh 2050. Med övergång till ett kontinuitetsskogsbruk kommer tillgången till bioenergi under en övergångsperiod på cirka 25 år att vara mindre.

För att skydda skogen och den biologiska mångfalden bör länets egen skog bidra med högst 0,5 TWh i form av biobränsle. Länet behöver därför köpa in biobränsle från andra delar av landet. Därför är energieffektivisering och andra värmelösningar viktiga att genomföra.

Kopplingar till staden och regionens utvecklingsarbete

Biologisk mångfald måste vara en integrerad del av hela Stockholm stads och region Stockholms utvecklingsarbete. I det förslag som nu presenteras listas därför flera dokument som har bäring på handlingsplanen, Vänsterpartiet skulle

därtill vilja inkludera RUFSS 2050 - Regionala utvecklingsplan för Stockholmsregionen.

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

Reservation

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

Särskilt uttalande

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

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

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har nu tagit fram ett förslag till handlingsplan för biologisk mångfald, som kommer att följas av åtgärdsprogram för biologisk mångfald. Den biologiska mångfalden är en viktig och akut fråga. Biologisk mångfald är en av de grundläggande förutsättningarna för att våra ekosystem ska kunna leverera funktioner och nyttor som vi människor behöver och använder. Staden behöver en övergripande vägledning kring hur dessa ska bevaras och utvecklas samtidigt som staden växer.

Handlingsplanen identifierar viktiga frågor att besvara inom stadens exploateringsprocess. Men ska Stockholms mål om 140 000 nya bostäder gå att genomföra behövs tydligare exempel på hur avvägningar vid exploatering ska göras. Det saknas vägledning för viktiga frågor så som vilka grönsamband och naturmiljöer som behöver prioriteras och vilka som kan exploateras, i vilka lägen en exploatering kan frigöra resurser som kan användas till förstärkningsåtgärder, etc. Genom att i ett tidigt stadium ta hänsyn till den biologiska mångfalden och identifiera hur befintliga grönområden kan stärkas kan staden fortsatt växa och värna både den sociala,

ekonomiska och ekologiska hållbarheten. Handlingsplanen ger vissa verktyg och pekar på viktiga prioriteringar, men den skulle vara betjänt av att tydligare ge stöd i avvägningar vid exploatering.

Det som dock är ännu mer allvarligt är att handlingsplanen inte kommer gå att genomföra med nuvarande förutsättningar. Genomförandet ligger i första hand på stadsdelsnämnder som ansvarar för skötseln av naturmarken, inklusive naturreservaten, och exploateringskontoret som ansvar för stadens investeringar vid nybyggnation. De åtgärder som föreslås i handlingsplanen kräver resurser. Utan dessa resurser är handlingsplanen mest en intressant sammanställning av kunskapsläget kring biologisk mångfald i Stockholm.

Som en del av processen med att ta fram förslaget till handlingsplan har en remissrunda genomförts. Remissinstansernas svar går att läsa i ”redovisning av miljöförvaltningens förslag till handlingsplan för biologisk mångfald”. Flera remissinstanser, särskilt stadsdelsförvaltningarna, framhåller att stadens resurser för naturvårdsskötsel redan idag är otillräckliga för att kunna upprätthålla värdena i en fungerande blågrön infrastruktur. Miljöförvaltningen skriver att: ”Resursbehovet är en grundläggande fråga för handlingsplanens genomförande, vilket påpekats av en rad remissinstanser. De behov som lyfts fram är framförallt resurser till investeringar i fysiska åtgärder samt till kontinuerlig naturvårdsskötsel.”

Miljöförvaltningen skriver även: ”Ett utökat samordningsansvar för miljöförvaltningen ryms inte inom nuvarande budgetram. Samordningen kräver resurser i sig men det handlar också om utökade insatser av generell karaktär, till exempel utökad kommunikations- och utbildningsverksamhet samt utökad nätverksverksamhet med till exempel föreningslivet. Att följa utvecklingen över tid för de indikatorer som föreslås, liksom att hålla de digitala verktygen aktuella och uppdaterade, är också utökade insatser som behöver beaktas. Satsningar på att utveckla och tillgängliggöra de mest centrala av verktygen kommer att behövas.”

Det saknas resurser både hos stadsdelarna och på miljöförvaltningen. Även exploateringsnämnden framhåller att handlingsplanens ambitioner inte ryms inom befintliga medel, varken för förstärkningsåtgärder, drift eller miljöövervakning. Men istället för ökade resurser har stora nedskärningar gjorts på grund av förra årets skattesänkning.

Det är inte direkt förvånande att de borgerliga partierna prioriterar skattesänkningar före välfärden, miljön och klimatet. Men det är mer förvånande att Miljöpartiet har accepterat nedskärningar inom äldreomsorg, förskola och skola genom att acceptera skattesänkningar och utförsäljningar. Vad man har fått i utbyte är en förvisso välskrivna handlingsplan, men vars innehåll inte kommer att kunna genomföras på grund av minskade resurser.

För den biologiska mångfalden gäller det nu att kunna gå från ord till handling. Vi socialdemokrater är positiva till handlingsplanen för biologisk mångfald och vill se att den följs upp med mer medel för naturvård. För att handlingsplanen i slutändan ska leda till förbättringar i verkligheten måste även de som ska utföra arbetet få de resurser som krävs.

§ 12

Försök gällande framkomlighetsåtgärder för stomlinje 4 på del av Hornsgatan. Genomförandebeslut

Dnr T2020-02170

Beslut

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

- 1 Trafiknämnden godkänner i huvudsak förslag till genomförande för försök gällande framkomlighetsåtgärder för stomlinje 4 och godkänner att kontoret medges rätt att genomföra projektet till en investeringsutgift på 3,0 mnkr.
- 2 Försöket på Odengatan modifieras i enlighet med vad som anförs nedan.
- 3 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Det är välkommet att försök genomförs för att studera möjligheten till att skapa bättre framkomlighet för buss 4. Det är en viktig busslinje med ett mycket stort antal resenärer som binder ihop kollektivtrafiknätet i innerstaden. Vad gäller försöket på Odengatan anser vi att nedan förslag ska genomföras för att upprätthålla fler funktioner i gatan.

Sträckan Torsgatan – Dalagatan på Odengatan, östlig riktning, tidsregleras som bussgata måndag till fredag 07:00-18:30, lördag 10:00-15:00 med bibehållen parkering på södra sidan

av Odengatan mot Vasaparken under övrig tid. Fordon som parkerat med boendeparkering under övrig tid ska kunna kvarstå på parkeringen vid tid reglerad som bussgata och lämna parkeringsplatsen under hela dygnet men fordon ska inte få påbörja parkering när sträckan är tidsreglerad som bussgata. Gatudelen riktning västerut bibehålls i enlighet med förslaget öppen även för icke busstrafik med bibehållen parkering dygnet runt. Trafikkontoret medges rätt att vid behov göra justeringar av tiden för bussgata.

Samtliga tvärgator på sträckan Dalagatan -Torsgatan regleras med körriktning enbart mot Sankt Eriksplan, det vill säga förbjuden vänstersväng oavsett tid på dygnet. Skyltningen in mot Odengatan ska vara tydlig och vid behov med dynamiska skyltar som visar när sträckan är reglerad som bussgata. Efter försöket utvärderas testet och utvärderingen ska även bedöma om ursprungsförslaget krävs för tillräcklig effekt.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 27 augusti 2020. Kontoret föreslår att nämnden beslutar följande:

- 1 Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande för försök gällande framkomlighetsåtgärder för stomlinje 4 och godkänner att kontoret medges rätt att genomföra projektet till en investeringsutgift på 3,0 mnkr.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Maria Johansson (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) Mads Lundgaard (SD) föreslår att nämnden beslutar att avslå förslaget samt anför därutöver följande:

Det är utmärkt att trafikkontoret arbetar med att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken och Sverigedemokraterna ser gärna att kontoret fortsätter med att utveckla och förbättra kollektivtrafikens framkomlighet.

Kostnaderna i förslaget är höga och åstadkommer endast en ringa tidsbesparing.

I förslaget ingår det också att ta bort ett flertal parkeringsplatser.

En hög kostnad som innebär en ringa tidsbesparing och färre parkeringsplatser är inte något vi stödjer. Det är inte att använda skattepengar effektivt.

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), Maria Johansson (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.

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

Särskilt uttalande

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

Det är bra att staden arbetar med projekt för ökad framkomlighet och högre genomsnittshastighet för busstrafiken i allmänhet och för stombussarna i synnerhet. I detta ärende presenteras åtgärder för stombuss 4 längs två sträckor under en försöksperiod på två månader.

Sträckan på Odengatan, mellan Torsgatan och Dalagatan, framstår som en mindre komplicerad sträcka då det är förhållandevis låg trafik på sträckan (cirka 6 000 fordonsrörelser per dygn), det finns alternativa färdvägar och varustransporter kommer att tillåtas i trafik i östlig riktning. Det är även positivt att det görs förbättringar för cykeltrafiken på sträckan.

Sträckan på Hornsgatan, mellan Ringvägen och Långholmsgatan, är en betydligt mer komplicerad trafikmiljö. På sträckan är det cirka 23 000 fordonsrörelser per dygn, vilket är i nivå med Valhallavägen och Sveavägen, det finns inga alternativa färdvägar och merparten av trafiken har målpunkter i närområdet. Cyklister leds ut i blandtrafik i vissa korsningar och hastighetsbegränsningen på 30 km/h där cykling sker i körfältet kommer att höjas till 40 km/h. Trots att trafiksäkerheten för cyklister längs sträckan redan är tveksam kommer det att bli ytterligare försämringar. Vi

beklagar därför att ärendet inte innehåller några förslag till förbättrad trafiksäkerhet för cyklister på Hornsgatan.

I bägge fallen utgör nyttotrafiken omkring 50 procent av den totala fordonstrafiken.

Eftersom sträckan på Hornsgatan är en så pass komplicerad trafikmiljö borde trafikkontoret genomfört och redovisat flödesberäkningar av hur trafiken kommer att påverkas av åtgärderna. Det finns en risk att åtgärderna leder till så stora kömagasin mellan korsningarna att det uppstår trafikchaos varpå även busstrafiken drabbas negativt. Konsekvensen kan alltså bli att buss 4 istället får sämre framkomlighet och lägre genomsnittshastighet, tvärt emot syftet med åtgärderna. Vi välkomnar att kontoret ska arbeta mer med ”dynamisk kapacitetsanpassning” genom signalreglering, men detta kommer inte att minska antalet fordonsrörelser.

Motsvarande förändringar utan förstudie skedde för ett antal år sedan på östra Valhallavägen när bussfält ordnades i syfte att förbättra framkomligheten och öka genomsnittshastigheten för bussarna. Men istället uppstod så stora bilköer att bussarnas framkomlighet försämrades och genomsnittshastighet sjönk. Försöket fick avbrytas i förtid. Inte heller då hade trafikkontoret genomfört några flödesberäkningar av omläggningen. För att undvika liknande incidenter var trafikkontoret under förra mandatperioden därför uttryckligen noga med att redovisa beräknade effekter av förslag som kunde få stor påverkan på trafikflöden.

Mot denna bakgrund är det viktigt att ha en god flexibilitet och vara beredd att göra justeringar om det uppstår trafikchaos på Hornsgatan. Kaos för kollektivtrafik, nyttotrafik och övriga fordonsslag i denna storleksordning kommer annars medföra både stora samhällskostnader och ökad miljöbelastning.

Vid protokollet

Åse Geschwind