

**Tid** Tisdagen den 10 december 2020 kl. 16.00 – 16.45  
**Plats** Bolindersalen, tekniska nämndhuset  
**Justering** Fredagen den 18 december 2020, §§ 1-11, 13-17, 19-21,  
23, 25, 29, 31-33

*Omedelbart justerade paragrafer*

**Justering** Tisdagen den 10 december 2020, §§ 12, 18, 22, 24, 26-28,  
30

Daniel Helldén

Rikard Warlenius

**Närvarande**

**Beslutande ledamöter:**

Daniel Helldén (MP), ordföranden  
Rikard Warlenius (V), vice ordföranden  
Jan Tigerström (M)  
Eva Ekmehag (M) §§ 8-16  
Patrik Silverudd (L)  
Johan Fälldin (C)  
Mikael Valier (KD)  
Jan Valeskog (S)  
Inger Edvardsson (S)  
Marlene Karlén (V)  
Mads Lundgaard (SD)

**Tjänstgörande ersättare:**

Tomas Tetzell (M) för Ulla Hamilton (M)  
Bo Arkelsten (M) §§ 1-7, 17-33 för Eva Ekmehag (M)  
Bengt Ohlsson (S) för Emmelie Renlund (S)

**Ersättare:**

Bo Arkelsten (M) §§ 8-16  
Bo Lindner (M)  
Maria Johansson (L)  
Camilla Kylanfelt (MP)  
Svante Linusson (C)  
Emil Stensson (S)  
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, Raket Nilsson, Bengt Stenberg och personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-21 samt borgarrädssekreteraren 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 fredagen den 18 december 2020.

## § 2

### Frågor för beredning och information från kontoret

#### Information om Covid-19

Förvaltningschefen Gunilla Glantz informerar om det aktuella verksamhetsläget avseende Covid-19.

#### Information om omorganisation på trafikkontoret

Förvaltningschefen Gunilla Glantz informerar om att trafikkontoret genomför en omorganisation vid årsskiftet.

#### Beslut

Trafiknämnden tackar för informationen.

## § 3

### Anmälan av inkomna skrivelser till trafiknämnden

Inkomna skrivelser m.m. till trafiknämnden enligt förteckning från den 26 november 2020 respektive den 10 december 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 26 november 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 5/2020 från den 26 oktober 2020 för trafiknämndens och Stockholms stads Parkering AB:s gemensamma råd för funktionshinderfrågor anmäls.

## § 6

### Anmälan av ekonomisk uppföljning månad 11 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 6 november 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

### Anmälan av nedskrivning av fordringar

Dnr T2020-00067

### Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden beslutar att lägga anmälan till handlingarna.

**Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 7 november 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****Cykel, Störtloppsvägen och Västertorpsvägen i Hägersten. Inriktningsbeslut**

Dnr T2020-02442

**Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projektet Cykel, Störtloppsvägen och Västertorpsvägen i Hägersten upp till 2 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut. Projektets totala utgift beräknas till 16 mnkr.

**Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 13 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.

**§ 9****Reinvestering belysning 2021. Genomförandebeslut**

Dnr T2020-02162

**Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt Reinvestering Belysning 2021 till en investeringsutgift om 49 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 13 november 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****Tenstadalen, del av Grönare Stockholm.****Genomförandebeslut**

Dnr T2017-00093

**Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt Tenstadalen till en investeringsutgift om 42 mnkr med finansiering om 30,0 mnkr från Grönare Stockholm och 12 mnkr från cykelmiljarden under förutsättning att Spånga Tensta stadsdelsnämnd godkänner att en värdeöverföring avseende anläggningskostnaderna för cykelstråket genomförs från trafiknämnden till stadsdelsnämnden.
- 2 Trafiknämnden anmäler beslutet till Spånga-Tensta stadsdelsnämnd.

- 3 Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för föreliggande genomförandebeslut.

### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 11 november 2020.

### **Nämndens behandling av ärendet**

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

- 1 Ordföranden Daniel Helldén (MP), Jan Tigerström m.fl. (M), Patrik Silverudd (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 avslå förslaget samt att därutöver anföra följande:

Sverigedemokraterna anser att det behövs göras en behovsanalys innan föreslagen åtgärd kan genomföras eftersom majoriteten vill bredda cykelvägen över norm.

#### **Beslutsgång**

Ordföranden Daniel Helldén (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag som stöds av ordföranden Daniel Helldén (MP), Jan Tigerström m.fl. (M), Patrik Silverudd (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.

#### **Särskilt uttalande**

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

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

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

stärker även klimatanpassning, ekologiska värden och gröna kopplingar och samband.

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

Vi hoppas att den nya majoriteten bygger vidare på detta och bedriver en politik för en jämlik stadsmiljö. Vi ser med oro på det innerstadsfokus som präglar Stockholms stads budget för 2021 och den nya majoritetens satsningar.

Tenstadalen ligger intill och överlappar en del av programförslaget för Spångadalen som i översiktsplanen är utpekad som ett av de viktiga strategiska sambanden i staden. Programarbetets ambition var att ta bort fysiska och sociala barriärer för att skapa en bättre och mer sammanhållen stad där områden med olika socioekonomisk sammansättning kan byggas samman. Tyvärr stoppade den grönbå majoriteten detta programförslag, inklusive den viktiga vägen som skulle knyta samman Bromsten med Rinkeby. Detta resulterade i betydligt färre bostäder och därmed uteblivet underlag för en centralt placerad skola mellan områdena. Detta stopp strider mot inriktningen i stadens översiktsplan som syftar till fler bostäder och ökad integration.

## **§ 11**

### **Reinvesteringsåtgärder på cykelvägnätet under 2021. Genomförandebeslut**

Dnr T2020-02424

#### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt reinvesteringsåtgärder på cykelvägnätet under 2021 till en utgift om 25 mnkr.

#### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 20 oktober 2020.

## Nämndens behandling av ärendet

### Framlagda förslag till beslut

- 1 Ordföranden Daniel Helldén (MP), Jan Tigerström m.fl. (M), Patrik Silverudd (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 avslå förslaget samt att därutöver anföra följande:

I den situation vi befinner oss i bör vi pausa stora investeringar i cykelinfrastrukturen för att göra en utvärdering av de investeringar som gjorts hittills. Vi anser att nuvarande och planerad utbyggnad har sin grund i politisk ideologi, inte efter ett verkligt behov.

Vi är inte emot en framtida utbyggnad av cykelvägnätet men anser att vi först måste fokusera på att få trafiken att flyta för alla sorters fordon, inte bara för cykeln.

### Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag som stöds av ordföranden Daniel Helldén (MP), Jan Tigerström m.fl. (M), Patrik Silverudd (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.

### Särskilt uttalande

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

Sedan pandemin bröt ut har många stockholmare valt cykeln före trängseln i kollektivtrafiken samt före bilköerna och de höga parkeringsavgifterna. Många har även börjat ersätta promenaden med det nya trafikslaget elsparkcyklar. Konsekvensen har blivit trängsel i cykelbanorna, långa cykelköer vid korsningar och fler olyckor.

När antalet cyklande stockholmare nu ökar kraftigt har staden dock inte förmått att växla upp det arbetet. Runt om i världen har städer, inte minst under pandemin, snabbt agerat och byggt ut cykelinfrastrukturen. Som ett exempel har Paris under coronapandemin omvandlat ytterligare fem mil bilväg till cykelbanor. Det har ökat framkomligheten och inneburit



att staden kunnat erbjuda ett alternativ till kollektivtrafik och bil. I Stockholm har inga sådana åtgärder vidtagits trots att trängseln i kollektivtrafiken är väl omvitnad. Den politiska majoriteten i Stockholm har inte agerat, trots lyckade exempel i andra städer. I Stockholm har istället trängseln på cykelbanorna ökat och samtidigt med det olyckorna relaterade till cykling.

Förslagen i ärendet är bra, men inte tillräckliga. Åtgärder för ökad framkomlighet för cyklister borde ha införts redan tidigt under pandemin. Därför är viktigt att staden nu agerar skyndsamt innan framkomligheten försämras ytterligare samtidigt som antalet olyckor ökar. Om inget görs riskerar konflikterna mellan olika trafikslag att öka till dess att situationen blir ohållbar för samtliga trafikslag. En väl fungerande cykelinfrastruktur underlättar för såväl cyklister som gångtrafikanter och bilister.

## § 12

### **Reinvestering av små platser och torg 2021-2023.**

#### **Genomförandebeslut**

Dnr T2020-02569

#### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt Reinvestering små platser och torg 2021-2023 till en investeringsutgift om totalt 30 mnkr.
- 2 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

#### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 8 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.

**§ 13****Tillgänglighetsåtgärder 2021. Genomförandebeslut**

Dnr T2020-02743

**Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt Tillgänglighetsåtgärder 2021 till en investeringsutgift om 15 mnkr.

**Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 19 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.

**§ 14****Hinder på Wahrendorffsgatan. Genomförandebeslut**

Dnr T2020-00488

**Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt Hinder på Wahrendorffsgatan till en investeringsutgift om ca 14 mnkr.
- 2 Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för föreliggande genomförandebeslut.

**Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 10 november 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****Trafikantförbättrande åtgärder 2021.****Genomförandebeslut**

Dnr T2020-02679

**Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner genomförande av trafikantförbättrande åtgärder till en utgift om 20 mnkr under 2021.

**Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 23 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.

**§ 16****Hastighetsplaner. Trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 1, etapp 2, Spånga-Tensta och Kungsholmen.****Genomförandebeslut**

Dnr T2020-00415

**Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Daniel Helldén (MP), Jan Tigerström m.fl. (M), Patrik Silverudd (L), Johan Fällidin (C), Mikael Valier (KD), vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Mads Lundgaard (SD):

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets förslag till genomförande och ger trafikkontoret i uppdrag att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder i Spånga/Tensta till en investeringsutgift om 8,5 mnkr.
- 2 Trafiknämnden godkänner kontorets förslag till genomförande och ger trafikkontoret i uppdrag att genomföra

trafiksäkerhetsåtgärder på Kungsholmen till en investeringsutgift om 15,0 mnkr.

- 3 Trafiknämnden beslutar om avsteg från trafiknämndens beslut 2015-09-24 för Centralbron och Drottningholmsvägen.
- 4 Trafiknämnden beslutar att genomföra samtliga fem redovisade trafiksäkerhetsåtgärder på Duvbovägen.
- 5 Att därutöver anföra följande:

Trafiknämnden beviljar inte avsteg för Duvbovägen och Spånga Stationsväg. På Duvbovägen ser vi låg följsamhet till rådande hastighetsgränser och det finns därför behov av att stärka trafiksäkerheten, inte minst med tanke på de många barn som går och cyklar i området.

Trafiknämnden beviljar avsteg för Drottningholmsvägen med befintlig infrastruktur men anser att platsens utformning behöver ses över för att om möjligt skapa förutsättningar för god framkomlighet och trafiksäkerhet för gående och cyklister. Det är däremot inte en fråga som ryms inom ramen för hastighetsplanen.

### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 19 november 2020.  
Kontoret föreslår att nämnden beslutar följande:

- 1 Godkänna förslag till genomförande och ge trafikkontoret i uppdrag att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder i Spånga/Tensta till en investeringsutgift om 8,8 mnkr.
- 2 Godkänna förslag till genomförande och ge trafikkontoret i uppdrag att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder på Kungsholmen till en investeringsutgift om 15,0 mnkr.
- 3 Besluta om avsteg från trafiknämndens beslut 2015-09-24 för följande gator:
  - Spånga/Tensta: Duvbovägen och Spånga stationsväg.
  - Kungsholmen: Centralbron och Drottningholmsvägen.

### **Nämndens behandling av ärendet**

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

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Jan Tigerström m.fl. (M), Patrik Silverudd (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD), vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Mads Lundgaard (SD) föreslår (se beslutet).

2) Jan Valeskog m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

- 1 Att i huvudsak godkänna kontorets förslag.
- 2 Att justera och ändra kontorets förslag enligt följande:

Ökad trafiksäkerhet är en viktig prioritering. Alla människor ska kunna känna sig trygga i trafiken. För detta krävs både att samspelet mellan trafikanter fungerar och att trafikmiljöerna byggs på ett trafiksäkert sätt. Fler trafikseparerade cykel- och gångbanor och ökad efterlevnad av hastighetsgränser skapar en tryggare trafik där färre dör eller skadar sig.

Vi anser att kontorets bedömning av hastighetsplaner i stora delar är rimlig. Det är viktigt att hastigheterna anpassas på platser där barn rör sig själva, exempelvis vid skolor och idrottsplatser. På dessa platser bör hastigheten regleras till högst 30 km/h och investeringar göras i hastighetsdämpande åtgärder. Vid förskolor och skolor kan vid behov tillägsskylt om förskola eller skola komplettera skylten om 30 km/h.

Att sätta låga hastigheter på platser som av bilister inte uppfattas som motiverade medför dessvärre att hastighetsbegränsningen inte hålls. Det gäller inte bara på aktuell sträcka, utan påverkar också inställningen till hastighetsbegränsningar i stort. Om många gator får en hastighet på 30 km/h utan att de uppfattas som motiverade, kommer den faktiska hastigheten även på andra 30-sträckor att öka. Det är därför viktigt att hastighetsbegränsningar upplevs som motiverade. Ett sätt att åstadkomma det är att komplettera hastighetsbegränsningen med hastighetsdämpande åtgärder.

Avsteg bör inte göras för Duvbovägen och Spånga stationsväg. På Duvbovägen är det idag problem med följsamheten till rådande hastighetsgränser och det finns därför behov av att stärka trafiksäkerheten, inte minst med tanke på de många barn som går och cyklar i området. Denna sträcka ska därför kompletteras med hastighetssänkande åtgärder. Behovet av hastighetssänkande åtgärder ska utredas även för Spånga stationsväg.

Avsteg bör inte heller göras för Drottningholmsvägen med befintlig infrastruktur. Platsens utformning behöver ses över för att om möjligt skapa förutsättningar för god framkomlighet och trafiksäkerhet för gående och cyklister. Även behov av hastighetssänkande åtgärder behöver utredas.

Det är viktigt att trafikkontoret kontinuerligt är uppmärksam på problem med trafiksäkerheten på grund av höga hastigheter och att kontoret återkommer till nämnden med ny bedömning av hastighetsreglering där det behövs.

### **Beslutsgång**

Ordföranden Daniel Helldén (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Daniel Helldén (MP), Jan Tigerström m.fl. (M), Patrik Silverudd (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD), vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Mads Lundgaard (SD).

### **Reservation**

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

## **§ 17**

### **Hastighetsplaner. Trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 2, etapp 2, Hässelby-Vällingby, Norrmalm och Liljeholmen inkl. Fruängen. Genomförandebeslut**

Dnr T2020-00872

### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Daniel Helldén (MP), Jan Tigerström m.fl. (M), Patrik Silverudd (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD), vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Mads Lundgaard (SD):

- 1 Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande och ger trafikkontoret i uppdrag att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder i Hässelby/Vällingby till en investeringsutgift om 30,6 mnkr.
- 2 Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande och ger trafikkontoret i uppdrag att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder på Norrmalm till en investeringsutgift om 3,0 mnkr.
- 3 Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande och ger trafikkontoret i uppdrag att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder i Liljeholmen inkl. Fruängen till en investeringsutgift om 5,8 mnkr.
- 4 Trafiknämnden beslutar om avsteg från trafiknämndens beslut 2015-09-24 utifrån angivna kriterier i beslutspunkt 5 enligt nedan för följande gator

- Hässelby/Vällingby: Blomsterkungsvägen och Lövstavägen
- Norrmalm: Herkulesgatan, Karlbergsvägen, Klarabergsgatan/Klarabergsviadukten, Kungsgatan, Södra Blasieholmshamnen och Västmannagatan.
- Liljeholmen inklusive Fruängen: Fruängsgatan och Årstabergsvägen.

## 5 Trafiknämnden anför därutöver följande:

Det ska vara tryggt att röra sig i Stockholm. Vi välkomnar de hastighetssänkningar som föreslås på ett stort antal gator. Detta är viktigt för stadens trafiksäkerhetsarbete. Trafiksäkerhetsåtgärderna är viktiga för att hastighetsgränserna ska efterlevas. Vid förskolor kan vid behov tillägsskylt om förskola komplettera skylten om 30 km/h.

Kriterier för hastighetshöjningar från 30 km/ till 40 km/h är att trafikseparering ska ske på gator där detta idag saknas mellan oskyddade trafikanter och motorfordonstrafik. Bedöms det som svårt eller ekonomiskt omotiverat att genomföra ska 30 km/h behållas.

Hastighetshöjningar till 60 km/h ska endast ske på gator i det övergripande nätet med hög grad av separering, få korsningspunkter och mycket begränsad bebyggelse i direkt anslutning till vägen. Höjningar till 60 km/h ska inte ske på gator där det saknas fysisk trafikseparering utöver kantsten mellan oskyddade trafikanter och motorfordonstrafik. Avsteg från detta beviljas inte för Årstabergsvägen mellan Sjöviksbacken och Södertäljevägen.

### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 19 november 2020.  
Kontoret föreslår att nämnden beslutar följande:

- 1 Godkänna förslag till genomförande och ge trafikkontoret i uppdrag att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder i Hässelby/Vällingby till en investeringsutgift om 31,7 mnkr.
- 2 Godkänna förslag till genomförande och ge trafikkontoret i uppdrag att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder på Norrmalm till en investeringsutgift om 3,0 mnkr.

- 3 Godkänna förslag till genomförande och ge trafikkontoret i uppdrag att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder i Liljeholmen inkl. Fruängen till en investeringsutgift om 5,9 mnkr.
- 4 Besluta om avsteg från trafiknämndens beslut 2015-09-24 för följande gator:
  - Hässelby/Vällingby: Blomsterkungsvägen och Lövstavägen
  - Norrmalm: Herkulesgatan, Karlbergsvägen, Klarabergsgatan/Klarabergsviadukten, Kungsgatan, Södra Blasieholmshamnen och Västmannagatan.
  - Liljeholmen inkl. Fruängen: Fruängsgatan och Årstabergsvägen.

### Nämndens behandling av ärendet

#### Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Jan Tigerström m.fl. (M), Patrik Silverudd (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD), vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Mads Lundgaard (SD) föreslår (se beslutet).
- 2) Jan Valeskog m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
  - 1 Att i huvudsak godkänna kontorets förslag.
  - 2 Att justera och ändra kontorets förslag enligt följande:

Ökad trafiksäkerhet är en viktig prioritering. Alla människor ska kunna känna sig trygga i trafiken. För detta krävs både att samspelet mellan trafikanter fungerar och att trafikmiljöerna byggs på ett trafiksäkert sätt. Fler trafikseparerade cykel- och gångbanor och ökad efterlevnad av hastighetsgränser skapar en tryggare trafik där färre dör eller skadar sig.

Vi anser att kontorets bedömning av hastighetsplaner i stora delar är rimlig. Det är viktigt att hastigheterna anpassas på platser där barn rör sig själva, exempelvis vid skolor och idrottsplatser. På dessa platser bör hastigheten regleras till högst 30 km/h och investeringar göras i hastighetsdämpande åtgärder. Vid förskolor och skolor kan vid behov tilläggsskylt om förskola eller skola komplettera skylten om 30 km/h.

Att sätta låga hastigheter på platser som av bilister inte uppfattas som motiverade medför dessvärre att hastighetsbegränsningen inte hålls. Det gäller inte bara på aktuell sträcka, utan påverkar också inställningen till hastighetsbegränsningar i stort. Om många gator får en



hastighet på 30 km/h utan att de uppfattas som motiverade, kommer den faktiska hastigheten även på andra 30-sträckor att öka. Det är därför viktigt att hastighetsbegränsningar upplevs som motiverade. Ett sätt att åstadkomma det är att komplettera hastighetsbegränsningen med hastighetsdämpande åtgärder.

För att höja hastigheten från 30 km/h till 40 km/h är ett kriterium att oskyddade trafikanter och fordonstrafik ska trafiksepareras. Om det bedöms svårt eller ekonomiskt omotiverat att införa trafikseparering ska 30 km/h behållas.

Hastighetshöjningar till 60 km/h ska endast ske på gator i det övergripande nätet med hög grad av trafikseparering, få korsningspunkter och mycket begränsad bebyggelse i direkt anslutning till vägen. Om det saknas fysisk trafikseparering utöver kantsten mellan oskyddade trafikanter och motorfordonstrafik ska hastighetshöjning inte göras. Därför ska avsteg från detta inte beviljas för Årstabergsvägen mellan Sjöviksbacken och Södertäljevägen. Om efterlevnaden av hastighetsbegränsningen inte är tillräcklig behövs hastighetsdämpande åtgärder.

Det är viktigt att trafikkontoret kontinuerligt är uppmärksam på problem med trafiksäkerheten på grund av höga hastigheter och att kontoret återkommer till nämnden med ny bedömning av hastighetsreglering där det behövs.

### **Beslutsgång**

Ordföranden Daniel Helldén (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Daniel Helldén (MP), Jan Tigerström m.fl. (M), Patrik Silverudd (L), Johan Fällidin (C), Mikael Valier (KD), vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Mads Lundgaard (SD).

### **Reservation**

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

### **§ 18**

### **Hastighetsplaner. Trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 3, etapp 1, Farsta, Skarpnäck och Östermalm.**

### **Genomförandebeslut**

Dnr T2019-03781

### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande och ger trafikkontoret i uppdrag att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder i Farsta till en investeringsutgift om 43,2 mnkr.
- 2 Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande och ger trafikkontoret i uppdrag att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder i Skarpnäck till en investeringsutgift om 30,3 mnkr.
- 3 Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande och ger trafikkontoret i uppdrag att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder i Östermalm till en investeringsutgift om 15,0 mnkr.
- 4 Trafiknämnden godkänner för sin del förslag till genomförande och föreslår att kommunfullmäktige godkänner förslaget till genomförande och att trafiknämnden medges rätt att genomföra projektet till en total investeringsutgift om 88,5 mnkr.
- 5 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

#### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 19 november 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.

#### **§ 19**

#### **Översyn av hastighetsgränser i Bromma, Vantör och Älvsjö. Genomförandebeslut**

Dnr T2016-01750 och T2016-03098

#### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Daniel Helldén (MP), Jan Tigerström m.fl. (M), Patrik Silverudd (L), Johan Fällidin (C), Mikael Valier (KD), vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Mads Lundgaard (SD):

- 1 Trafiknämnden godkänner i huvudsak återrapportering av remissen för nya hastigheter i Bromma, Älvsjö och Vantör.

- 2 Trafiknämnden beslutar om avsteg från kommunfullmäktiges beslut 2017-04-24 för följande förskolor:
  - Bromma: Förskolan Djurkloun, Förskolan Äppelvikstorget, Föräldrakooperativet Storken, Förskola Ulven, Förskolan Raketten, Förskolan Klintbacken, Förskola Raoul Wallenberg, Förskola Dartanjangs gata
  - Älvsjö: Förskolan Mockasinen, Förskolan Solängen, Förskolan Solkatten
  - Vantör: Förskolan Triangeln, Förskolan Sture.
  
- 3 Trafiknämnden beslutar om avsteg från trafiknämndens beslut 2015-09-24 utifrån angivna kriterier i beslutspunkt 5 enligt nedan för följande sträckor:
  - Bromma: Abrahamsbergsvägen, Alviksvägen (söder om västerled), Beckombergavägen, Djupdalsvägen, del av Gamla Bromstensvägen, del av Gustav III:s väg, del av Kvarnbacksvägen, del av Margretekundsvägen, del av Tranebergsvägen, Ulvsundavägen (Johannesfredsvägen – Kvarnbacksvägen), del av Vidängsvägen, del av Vultejusvägen,
  - Älvsjö: del av Herrängsvägen, del av Kontrollvägen, del av Långbrodalsvägen, del av Långsjövägen,
  - Vantör: Bjursätragatan, Glanshammarsgatan (väster om Huddingevägen), Magelungsvägen (del av sträckan öster om mellanvägsbacken), Olshammarsgatan, Porlabacken, Ripsavägen (del av), Rågsvedsvägen (del av), Sjösavägen (del av), Skebokvarnsvägen, Sköllerstagatan, Stjärnsundsgatan, Trollesundsvägen (del av sträckan söder om Grycksbovägen), Vintrosagatan, Årdalavägen.
  
- 4 Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra omskyllning och kommunikationsinsatser i Bromma, Älvsjö och Vantör till en utgift av cirka 6,1 mnkr.
  
- 5 Trafiknämnden anför därutöver följande:

Det ska vara tryggt att röra sig i Stockholm. Vi välkomnar de hastighetssänkningar som föreslås på ett stort antal gator. Detta är viktigt för stadens trafiksäkerhetsarbete. Trafiksäkerhetsåtgärderna är viktiga för att hastighetsgränserna ska efterlevas. Vid förskolor kan vid

behov tillägsskylt om förskola komplettera skylten om 30 km/h.

Kriterier för hastighetshöjningar från 30 km/ till 40 km/h är att trafikseparering ska ske på gator där detta idag saknas mellan oskyddade trafikanter och motorfordonstrafik. Bedöms det som svårt eller ekonomiskt omotiverat att genomföra ska 30 km/h behållas.

Hastighetshöjningar till 60 km/h ska endast ske på gator i det övergripande nätet med hög grad av separering, få korsningspunkter och mycket begränsad bebyggelse i direkt anslutning till vägen. Höjningar till 60 km/h ska inte ske på gator där det saknas fysisk trafikseparering utöver kantsten mellan oskyddade trafikanter och motorfordonstrafik. Trafikkontorets förslag på avsteg från detta beviljas för Kvarnbacksvägen, Ulvsundavägen, Kontrollvägen och Magelungsvägen. Avsteg från detta beviljas inte för Rågsvedsvägen.

### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 19 oktober 2020. Kontoret föreslår att nämnden beslutar följande:

- 1 Godkänna återrapportering av remissen för nya hastigheter i Bromma, Älvsjö och Vantör.
- 2 Besluta om avsteg från kommunfullmäktiges beslut 2017-04-24 för följande förskolor:
  - Bromma: Förskolan Djurkloun, Ålstens Montessoriförskola, Förskolan Nockebyvägen 20, Förskolan Äppelvikstorget, Förskolan Gubbkärrsvägen 29, Föräldrakooperativet Storcken, Förskola Ulven, Förskolan Trandansen, Förskolan Mulleylan, Förskolan Spira Bärnstenen, Förskolan Kyrkbacken 12, Förskolan Raketten, Förskolan Gliavägen 130, Förskolan Klintbacken, Förskola Raoul Wallenberg, Förskola Dartanjangs gata, Förskola Minken
  - Älvsjö: Förskolan Våga vilja, Förskolan Muminstugan (längs Vantörsvägen), Förskolan Mockasinen, Förskolan Örtagården Pysslingen, Förskolan Solängen, Förskolan Solkatten
  - Vantör: Förskolan Jordklotet, Förskolan Önskeringen, Förskolan Triangeln, Förskolan Sture.
- 3 Besluta om avsteg från trafiknämndens beslut 2015-09-24 för följande sträckor:

- Bromma: Abrahamsbergsvägen, Alviksvägen (söder om västerled), Beckombergavägen, Djupdalsvägen, del av Gamla Bromstensvägen, del av Gustav III:s väg, del av Kvarnbacksvägen, del av Margretekundsvägen, del av Tranebergsvägen, Ulvsundavägen (Johannesfredsvägen – Kvarnbacksvägen), del av Vidängsvägen, del av Vultejusvägen,
  - Älvsjö: del av Herrängsvägen, del av Kontrollvägen, del av Långbrodalsvägen, del av Långsjövägen
  - Vantör: Bjursätragatan, Glanshammarsgatan (väster om Huddingevägen), Magelungsvägen (del av sträckan öster om mellanvägsbacken), Olshammarsgatan, Porlabacken, Ripsavägen (del av), Rågsvedsvägen (del av), Sjösavägen (del av), Skebokvarnsvägen, Sköllerstagatan, Stjärnsundsgatan, Trollesundsvägen (del av sträckan söder om Grycksbovägen), Vintrosagatan, Årdalavägen,
- 4 Ge kontoret i uppdrag att genomföra omskyltning och kommunikationsinsatser i Bromma, Älvsjö och Vantör till en utgift av cirka 6,1 mnkr.

## Nämndens behandling av ärendet

### Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Jan Tigerström m.fl. (M), Patrik Silverudd (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD), vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Mads Lundgaard (SD) föreslår (se beslutet).
- 2) Jan Valeskog m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
  - 1 Att i huvudsak godkänna kontorets förslag.
  - 2 Att justera och ändra kontorets förslag enligt följande:

Ökad trafiksäkerhet är en viktig prioritering. Alla människor ska kunna känna sig trygga i trafiken. För detta krävs både att samspelet mellan trafikanter fungerar och att trafikmiljöerna byggs på ett trafiksäkert sätt. Fler trafikseparerade cykel- och gångbanor och ökad efterlevnad av hastighetsgränser skapar en tryggare trafik där färre dör eller skadar sig.

Vi anser att kontorets bedömning av hastighetsplaner i stora delar är rimlig. Det är viktigt att hastigheterna anpassas på platser där barn rör sig själva, exempelvis vid skolor och idrottsplatser. På dessa platser bör hastigheten regleras till

högst 30 km/h och investeringar göras i hastighetsdämpande åtgärder. Vid förskolor och skolor kan vid behov tilläggs skylt om förskola eller skola komplettera skylten om 30 km/h.

Avsteg beviljas inte för följande förskolor:

- Bromma: Ålstens Montessoriskola, Förskolan Nockebyvägen 20, Förskolan Gubbkärrsvägen 29, Förskolan Trandansen, Förskolan Mulleylan, Förskolan Spira Bärnstenen, Förskolan kyrkbacken, Förskolan Gliavägen 130, Förskolan Minken
- Älvsjö: Förskolan Våga vilja, Förskolan Muminstugan (längs Vantörsvägen), Förskolan Örtagården
- Vantör: Förskolan Jordklotet, Förskolan Önskeringen.

Att sätta låga hastigheter på platser som av bilister inte uppfattas som motiverade medför dessvärre att hastighetsbegränsningen inte hålls. Det gäller inte bara på aktuell sträcka, utan påverkar också inställningen till hastighetsbegränsningar i stort. Om många gator får en hastighet på 30 km/h utan att de uppfattas som motiverade, kommer den faktiska hastigheten även på andra 30-sträckor att öka. Det är därför viktigt att hastighetsbegränsningar upplevs som motiverade. Ett sätt att åstadkomma det är att komplettera hastighetsbegränsningen med hastighetsdämpande åtgärder. Behovet av hastighetsdämpande insatser ska utredas vid samtliga förskolor där avsteg inte beviljas.

För att höja hastigheten från 30 km/h till 40 km/h är ett kriterium att oskyddade trafikanter och fordonstrafik ska trafiksepareras. Om det bedöms svårt eller ekonomiskt omotiverat att införa trafikseparering ska 30 km/h behållas.

Hastighetshöjningar till 60 km/h ska endast ske på gator i det övergripande nätet med hög grad av trafikseparering, få korsningspunkter och mycket begränsad bebyggelse i direkt anslutning till vägen. Om det saknas fysisk trafikseparering utöver kantsten mellan oskyddade trafikanter och motorfordonstrafik ska hastighetshöjning inte göras.

Avsteg ska inte beviljas för Beckomberga vägen och Rågsvedsvägen. Om efterlevnaden av hastighetsbegränsningen inte är tillräcklig behövs hastighetsdämpande åtgärder.

Det är viktigt att trafikkontoret kontinuerligt är uppmärksam på problem med trafiksäkerheten på grund av höga

hastigheter och att kontoret återkommer till nämnden med ny bedömning av hastighetsreglering där det behövs.

### **Beslutsgång**

Ordföranden Daniel Helldén (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Daniel Helldén (MP), Jan Tigerström m.fl. (M), Patrik Silverudd (L), Johan Fällidin (C), Mikael Valier (KD), vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Mads Lundgaard (SD).

### **Reservation**

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

### **Särskilt uttalande**

Inger Edvardsson (S) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

En översyn och justering av hastighetsbegränsningar pågår i Brommaområdet. Här bör Ålstensgatan lyftas fram. Gatan börjar och slutar i en T-korsning mellan Alviksvägen (30-40-50 km/tim) och Nyängsvägen (här 30 km/tim). Ålstensgatan korsas av fem mindre tvärgator. Den kantas av både flerfamiljshus mellan Nyängsgatan och Bågvägen och små radhus (Per-Albin-hus) mellan Bågvägen och Alviksvägen, samt några affärer och restauranger. Och dubbelsidig bilparkering.

I korsningen Nyängsvägen – Ålstensgatan ligger Ålstensskolan, en F – 5-skola. Vid Ålstensgatan finns också en hållplats för spårvagnslinjen Alvik – Nockeby. Gatan fungerar dessutom som en slags genomfartsgata mot bl.a. Abrahamsberg och barn lämnas och hämtas bl.a. per bil vid skolan.

Nu är den tillåtna hastigheten 50 km/tim mellan Alviksvägen och tvärgatan Bergviksvägen och 30 km/tim mellan Bergviksvägen och Nyängsvägen. Då gatans ”köryta” mellan de parkerade bilarna är smal och rätt livligt trafikerad, fungerar det inte optimalt att två fordon möts. Vanligtvis löser förarna det så, att det ena fordonet viker in på en ”ledig plats” och avvaktar tills det mötande fordonet passerat.

Det innebär att ”normalhastigheten” på gatan idag ligger mellan 20 – 30 km/tim. Men man FÅR köra 50 km/tim på del av gatan! Bilföraren har dock fullt upp med att bevaka vad som sker framåt i trafiken och hinner därför inte lägga märke till, att det är två olika hastigheter på den korta sträckan. När någon idag ”följer skyltningen” och kör 50 km/tim, blir det fullständigt livsfarligt.

Därför bör hastigheten på HELA gatan justeras till 30 km/tim. Rimligt och begripligt. Två olika hastigheter i den trafikmiljön är fullständigt onödigt, obehövt – och obegripligt. Och sparar kostnaden och arbetet för olika skyltar.

## **§ 20**

### **Renovering av Sergels torgs tätskikt. Slutredovisning**

Dnr T2020-02841

#### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner slutredovisning av projekt renovering av Sergels torgs tätskikt.

#### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 18 november 2020.

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

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

#### **Beslutsgång**

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

## **§ 21**

### **Spårväg City, delgenomförande. Slutredovisning**

Dnr T2020-00679

#### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner slutredovisning av delgenomförandet av projekt Spårväg City.

#### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 13 november 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.

**§ 22****Stadens skyfallshantering. Projektrapport nr 6/2020, KS 2020/1221. Yttrande över revisionsrapport**

Dnr T2020-02711

**Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

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

**Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 9 november 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:

Ett förändrat klimat med stigande medeltemperatur medför ökad och mer intensiv nederbörd. Redan idag kan skyfall inträffa men såväl frekvensen som regnmängderna förväntas att öka i framtiden.

I september 2020 presenterade stadsrevisionen en rapport om stadens skyfallshantering. Stadsrevisionens granskning visar att ansvarsfördelningen inom staden inte är tydlig och att ansvarsfördelningen mellan nämnder och bolag behöver tydliggöras. Revisorerna lyfter även att skyfallsfrågorna går in i övriga miljö- och vattenfrågor samt frågor om grönstruktur men att gränsdragningen mellan vad som är dagvatten- respektive skyfallsåtgärd är otydlig. Ansvarsgränsen för vad som ska driftas av vem uppges vara olöst.

Vi vill lyfta fram att staden behöver samordna sitt arbete med det som görs enligt handlingsplanen för god vattenstatus och dagvattenstrategin. På så sätt kan åtgärderna både ta hänsyn till översvämningsrisker och vattnets kvalitet samt påverka på stadens vattenförekomster.

Arbetet inom svensk vattenförvaltning sker i sexåriga planeringscykler där den nuvarande planeringscykeln pågår åren 2015-2021. Enligt stadens handlingsplan för god vattenstatus ska Stockholms sjöar, kustvatten och vattendrag uppnå miljökvalitetsnormerna för vatten. Det innebär i de flesta fall god ekologisk och kemisk status till år 2021 eller senast till år 2027. Många parter är inblandade i vattenarbetet, både inom och utom stadens organisation. Inom staden finns ett antal styrdokument och processer, framför allt inom infrastruktur och miljö, som påverkar vattenplaneringen. Genom bättre samordning skulle vattenarbetet inom staden underlättas väsentligt, med tanke på att så många parter är inblandade.

Revisorernas granskning visar också att staden inte har identifierat riskområden utifrån avrinningsområden. På trafikkontoret pågår ett viktigt arbete med att uppdatera Teknisk handbok. Handboken ska användas när bygghandlingar eller avtal upprättas och innehåller regler för byggande, drift och underhåll på offentlig mark. Det är viktigt att Teknisk handbok utvecklas så att genomförandet av handlingsplanen för god vattenstatus och dagvattenstrategin underlättas. Teknisk handbok behöver utformas så att avrinningens kvalitet beaktas i varje skede när åtgärder vidtas på gator och allmän platsmark, till exempel genom att avrinning leds till växtbäddar, svackdiken eller skelettjordar innan det leds till en recipient.

Eftersom stora spridningsvägar för mikroplast är dagvatten, slam och avloppsvatten är det även viktigt att arbetet med att minska mikroplast samordnas med stadens skyfallshantering, arbetet för god vattenstatus och dagvattenstrategin.

Slutligen bör arbetet med skyfallsplanen likt handlingsplanen för god vattenstatus, utgå från lokala områdesplaner likt de lokala åtgärdsprogrammen, där förvaltningarna och bolagen i samarbete bedömer risker, tar fram konkreta åtgärdsbehov och kostnader för dessa. Trafikkontoret bör leda detta arbete eftersom kontoret ansvarar för allmän platsmark. Områdesplanerna kan förslagsvis utgå från vattenförekomsternas avrinningsområden inklusive avrinningsområden för avloppsreningsverken. De kan också

utgå från områden där det är störst risker, till exempel vattendjup och/eller flödes hastigheter. Dessa alternativ kan med fördel kombineras. Som ett alternativ till detta skulle möjligen områdesplanerna kunna utgå från en administrativ indelning, till exempel från stadsdelarna, men då behöver de utgå från en övergripande riskanalys för att kostnadseffektiviteten avseende åtgärderna inte äventyras. Det viktiga är att områdesindelningen omfattar hela stadens yta och att denna går igenom metodiskt i syfte att identifiera de största riskområdena och prioritera dessa. En tidplan bör upprättas för arbetet med framtagandet av områdesplanerna. Trafikkontoret har påbörjat ett pilotprojekt på Östermalm som bör utgöra grund för det vidare arbetet.

## § 23

### **Trafikolyckor 2019. En årlig redovisning av trafikolycksutvecklingen. Lägesrapport**

Dnr T2020-02625

#### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner lägesrapporten om trafikolycksutvecklingen i Stockholm 2019.

#### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 21 oktober 2020.

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

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

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Jan Tigerström m.fl. (M), Patrik Silverudd (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD), vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Mads Lundgaard (SD) föreslår (se beslutet).
- 2) Jan Valeskog m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
  - 1 Att nämnden ger trafikkontoret i uppdrag att ta fram ett nytt trafiksäkerhetsprogram med särskilt fokus på oskyddade trafikanter.
  - 2 Att en del av det nya trafiksäkerhetsprogrammet handlar om hur staden ska analysera trafikolyckornas samhällskostnader.
  - 3 Att nämnden ger trafikkontoret i uppdrag att komplettera den årliga redovisningen av trafikolycksutvecklingen

- med förslag på fördjupade analyser och åtgärdsförslag för ökad trafiksäkerhet.
- 4 Att nämnden ger trafikkontoret i uppdrag att ta fram en analys av klimatförändringarnas påverkan på antal olyckor för oskyddade trafikanter, främst under vinterhalvåret.
  - 5 Att trafiknämnden initierar en informationskampanj med fokus på de oskyddade trafikanternas situation i Stockholmstrafiken.
  - 6 Att därutöver anföra följande:

Det är angeläget och ett uttalat mål att förbättra trafiksäkerheten, med särskild uppmärksamhet på behoven hos människor i utsatta trafiksituationer. I stadens trafiksäkerhetsprogram finns ett trafiksäkerhetsmål om att minska antalet omkomna och svårt skadade i trafiken med 40 procent till år 2020. Målet gäller endast för polisrapporterade trafikanter. Något mål för oskyddade trafikanter som skadas genom t.ex. fallolyckor eller singelolyckor med cykel finns inte.

Enligt trafikkontorets redovisning av trafikolycksutvecklingen omkom totalt 7 personer under år 2019. Fotgängarna utgör störst andel av olycksstatistiken, 34 % av samtliga skadade och omkomna under år 2019. De flesta av dessa har varit med om en fallolycka, det vill säga fallit, snubblat eller halkat i trafikmiljö. Fallolyckor bland fotgängare är alltså inte bara den i särklass vanligaste trafikolyckan, utan också den olyckskategori där flest personer skadas allvarligt. Cyklisterna utgör 27 % av olycksstatistiken, vilka oftast varit med om en singelolycka. Nära hälften av kvinnorna som varit med om en trafikolycka under 2019 var fotgängare, motsvarande andel bland de skadade männen var knappt en fjärdedel. Fler kvinnor än män skadas i fallolyckor. Det kan vidare noteras att statistiken endast bygger på de olyckor som rapporteras av polisen och sjukvården. Med stor sannolikhet förekommer många fler olyckor, där skadorna inte är så svåra att den skadade behöver uppsöka sjukhus, men som ändå orsakar avsevärda besvär.

Oskyddade trafikanter, det vill säga trafikanter som inte färdas bakom något skyddande hölje, är överrepresenterade i trafikskadestatistiken generellt och i synnerhet bland de omkomna. Majoriteten av de totalt 86 omkomna åren 2010-2019 var oskyddade trafikanter: 33 fotgängare påkörda av motorfordon, 8 fotgängare i fallolyckor, 6 vid kollision mellan cykel och moped, 4 vid singelolyckor med cykel och 3 fotgängare påkörda av cyklist.

För att minska antal omkomna och svårt skadade i trafiken behöver mer göras när det kommer till oskyddade trafikanter. Ett nytt trafiksäkerhetsprogram bör därför tas fram med särskilt fokus på oskyddade trafikanter.

Trafiksäkerhetsprogrammet bör även kompletteras med en redovisning och analys av trafikolyckornas omfattning och samhällskostnader i Stockholmstrafiken. Detta är särskilt viktigt mot bakgrund av att bristerna i statistiken innehåller mörkertal, främst gällande olyckor med oskyddade trafikanter som cyklister och fotgängare.

Den årliga redovisningen av trafikolycksutvecklingen bör utvecklas. Den kan t.ex. kompletteras med förslag på fördjupade analyser och prioriterade åtgärder om allt ifrån punktåtgärder på de mest olycksdrabbade platserna till generella förslag så som geofencing, sopsaltning av gångbanor, cykelhjälmskampanjer samt hantering av gratis låncyklar, elsparkcyklar och andra nya transportmedel som ställs i vägen och förändrar stadsbilden.

I detta sammanhang är det också betydelsefullt att analysera hur klimatförändringarna kommer att påverka vinterväglaget. I och med kraftigare nederbörd och snabbare temperaturväxlingar blir det svårare att klara halkbekämpningen på isbelagda gång- och cykelbanor, vilket skedde i Stockholm i början på år 2019. Med fler sådana situationer kommer de framtida kostnaderna för vinterväghållningen att öka kraftigt, särskilt med tanke på att en rimlig vinterväghållning behöver upprätthållas för att minimera antalet fallolyckor för gångtrafikanter.

Slutligen bör trafikkontoret initiera en särskild informationskampanj som har fokus just på de oskyddade trafikanternas situation i Stockholmstrafiken. Vikten av anpassning av hastigheter, betydelsen av större hänsyn till varandra för samtliga trafikslag, användning av cykelhjälm för minskning av allvarliga skador hos cyklister och inte minst en allmän information om faktiska risker för liv och hälsa som finns för trafikanter i en storstad som Stockholm.

### **Beslutsgång**

Ordföranden Daniel Helldén (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag som stöds av ordföranden Daniel Helldén (MP), Jan Tigerström m.fl. (M), Patrik Silverudd (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD), vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Mads Lundgaard (SD).

### **Reservation**

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

### **§ 24**

#### **Klottersanering. Upphandling av årsavtal**

Dnr T2020-02256

### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner upphandling av klottersanering till ett belopp om cirka 20 miljoner kronor per år, samt ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingen och teckna avtal inom ramen för föreliggande beslut.
- 2 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 8 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.

### **§ 25**

#### **Trafikanordningsplaner och schakt- och öppningstillstånd. Revidering av viten**

Dnr T2020-02560

### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner trafikkontorets redovisning av reviderade viten för trafikanordningsplaner och schakt- och öppningstillstånd.
- 2 Trafiknämnden beslutar i enlighet med kontorets förslag om ny avgift för vissa typer av privata schaktansökningar att gälla från och med 1 april 2021.

- 3 Trafiknämnden hemställer till kommunfullmäktige att fastslå beslut om avgift för vissa typer av privata schaktansökningar att gälla från och med 1 april 2021.

**Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 28 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.

**§ 26****Förslag till ändring i trafikförordningen (1998:1276). Svar på remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2020-02842

**Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

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

**Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 11 november 2020.

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

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Jan Tigerström m.fl. (M), Patrik Silverudd (L), Johan Fällidin (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 avslår förslaget och anför därutöver följande:

Begäran från Kronofogdemyndigheten borde leda till en reflektion av den havererade parkeringssituationen. Risken finns att fler myndigheter kommer in med samma begäran eftersom det under vissa tider och på vissa platser är helt omöjligt att hitta en laglig parkering.

Ett positivt beslut till Kronofogdemyndigheten möjliggör ett prejudikat och minskar intresset för de som styr Stockholm att lösa de ökande parkeringsproblemen för alla. Fler undantag till myndigheter och företag riskerar att förvärra privatbilisternas och de boendes parkeringsproblem.

**Beslutsgång**

Ordföranden Daniel Helldén (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag som stöds av ordföranden Daniel Helldén (MP), Jan Tigerström m.fl. (M), Patrik Silverudd (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.

**§ 27****Motion om kolonilotter. Svar på remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2020-02125

**Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

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

**Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 23 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.



**§ 28****Överdäckning av centralbron. Svar på remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2020- 02126

**Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

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

**Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 9 november 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**

Mads Lundgaard (SD) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

En överdäckning tillför staden ett grönt stråk som inte bara möjliggör en tydligare upplevelse för allmänheten av mötet mellan Saltsjön och Mälaren, utan läker också det fula sår som bron utgör idag. Tidigare förslag om att gräva ner bron är varken tekniskt eller ekonomiskt möjligt. Ambitionen av att göra någonting bättre borde inte stanna på grund av det, därför lägger vi denna motion som vi anser gör någonting bra av någonting som idag enbart är ett fult nödvändigt ont.

**§ 29****Om att Inrätta gröna parkeringsköp och en mobilitetsfond. Motion från Arvid Vikman (S). Svar på remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2020-02060

**Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner och överlämnar kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

**Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 3 november 2020.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

**Beslutsgång**

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

**Särskilt uttalande**

Ordföranden Daniel Helldén (MP), Jan Tigerström m.fl. (M), Patrik Silverudd (L), Johan Fälldin (C) och Mikael Valier (KD) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Stadens riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal är utformade för att möjliggöra en flexibilitet av åtgärder som gör att delar av det som lyfts i motionen redan idag är möjligt. Exploateringsnämnden ska tillsammans med trafiknämnden revidera riktlinjerna för projektspecifika och gröna parkeringstal för att se hur dessa ytterligare kan förbättras. Enligt stadens budget 2021 ska exploateringsnämnden även pröva friköp vid byggande av garage under mark för att sträva efter att göra parkeringsköp till ett mer ekonomiskt attraktivt alternativ.

**§ 30****Stockholms stads Trygghetsprogram 2020-2023. Svar på remiss från kommunstyrelsen**

T2020-02650

**Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

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

**Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 19 november 2020.

## Nämndens behandling av ärendet

### Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Jan Tigerström m.fl. (M), Patrik Silverudd (L), Johan Fällidin (C), Mikael Valier (KD), vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Mads Lundgaard (SD) föreslår (se beslutet).
- 2) Jan Valeskog m.fl. (S) föreslår att nämnden delvis godkänner kontorets förslag till beslut samt anför därutöver följande:

Arbetet för jämlikhet och mot segregation är avgörande om vi ska skapa ett tryggare Stockholm. Vi vill att alla stadsdelar ska vara trygga. Att Stockholm är och upplevs som en trygg och säker stad är ett ansvar som vilar på samtliga nämnder och bolagsstyrelser. Det är genom förebyggande systematiskt säkerhetsarbete, riktade insatser och trygghetskapande åtgärder i den fysiska miljön, samt ett omfattande preventivt socialt arbete som trygghet kan uppnås.

Den gängkriminalitet som plågat vissa av Stockholms stadsdelar måste brytas. Att rekryteringen till gängen tillåts fortsätta är ett misslyckande för inte minst Stockholms stad som får sägas ha huvudansvaret för att bryta denna utveckling i Stockholm. Historiskt dåliga förutsättningar för socialtjänsten under tidigare mandatperioder och till skolan under innevarande år bidrar till detta. Det räcker inte att det står fina skrivningar i programmet om hur viktigt det är med arbetsmarknadsinsatser för unga eller att skolan är en av de viktigaste skyddsfaktorerna för att förhindra att barn och unga hamnar i kriminalitet om resurser inte avsätts.

Verksamheterna som utgör grunden i trygghetsarbetet måste ges förutsättningar att bedriva sitt arbete. Minskade resurser till förskolan, avskaffad 90-dagarsgaranti och nedläggning av fritidsgårdar är fel väg att gå.

I förslaget till trygghetsprogram framhålls vikten av samverkan. Det är oerhört viktigt med både intern och extern samverkan för ett framgångsrikt trygghetsarbete. Samtliga nämnder och bolagsstyrelser behöver bli ännu bättre i att samverka med varandra och med andra aktörer som polisen, regionen, näringslivet och föreningslivet. Men för att kunna samverka krävs det att varje verksamhet är medveten om hur den egna verksamheten bidrar till ett tryggare Stockholm både kortsiktigt och långsiktigt. Tyvärr har vi sett hur stadens ledning vid ett flertal tillfällen försökt fransäga sig ansvaret för trygghetsarbetet. Istället för att höja ambitionerna för stadens förebyggande arbete har ledningen önskat att flytta fokus till vad regeringen och andra aktörer bör göra. Det

sänder fel signaler till stadens verksamheter. Staden förfogar över många verktyg som kan användas för att stärka tryggheten.

Vi vill understryka de synpunkter som miljöförvaltningen lyfter om att programmet hade tjänat på att lyfta oron och rädslan för miljön och klimatet som medborgarna känner. Oron har en stor påverkan för stockholmarnas upplevelse av trygghet. Vi anser att ett miljöperspektiv ska tillföras i programmet.

Vidare saknar vi i programmet skrivningar om segregationens effekter på trygghet. Att blunda för vilka risker som sociala skillnader innebär kan försvaga stadens förståelse och beredskap för social oro. Man kan ställa sig frågande till varför majoriteten inte vill ta upp sociala skillnader och om det finns en koppling till de senaste årens nedskärningar på det förebyggande arbetet som till exempel förskola, skola och feriejobb till unga. De besparingar som majoriteten tror sig göra idag kommer att kosta staden ofantliga summor i framtiden när färre barn klarar kunskapsmålen och segregationen ökar.

Det offentliga rummet tillhör alla. Alla, oavsett kön och ålder, ska kunna känna sig trygga överallt i vår stad. Men verkligheten är att många stockholmare upplever otrygghet i det offentliga rummet. Det var därför som vi i den dåvarande majoriteten år 2018 införde en trygghetsfond med 200 miljoner kronor. Fonden syftar till att möjliggöra stadsmiljöåtgärder som förebygger brott och bidrar till ökad trygghet, säkerhet och trivsel. Det kan exempelvis handla om bättre belysning, kameror, pollare, offentlig närvaro och liknande projekt för att förstärka den fysiska tryggheten.

Fonden har varit uppskattad av nämnderna. Tyvärr ser vi hur den borgerliga majoriteten under sina två år har byråkratiserat, försvårat och stoppat insatser. Syftet med fonden om att öka tryggheten och säkerheten genom att låta stadsdelar och nämnder lokalt identifiera otrygga platser tillsammans med polis, näringsliv, föreningsliv och medborgare har försvårats. Till exempel har flertalet nämnder identifierat otrygga platser och ansökt medel men sett hur deras ansökan avslagits med en uppmaning att inkomma med en ny ansökan igen. Viktiga trygghetsinvesteringar har tyvärr uteblivit.

Programmet knyter an till översiktsplanen vilket vi anser är bra. Problemet är återigen att majoritetens handling inte

överensstämmer med målsättningarna och insatserna som lyfts i programmet. Fokus Skärholmen lyfts fram som ett positivt arbete samtidigt som man har valt att omorganisera projektet och minska resurserna. Man talar även varmt om de strategiska sambanden samtidigt som man stoppar många av ambitionerna i det samband som kommit längst, nämligen Spångadalen.

Under våren 2020 beslutade kommunfullmäktige om Stockholms stads säkerhetsprogram. Det är beklagligt att majoriteten valde att remittera ut säkerhetsprogrammet och trygghetsprogrammet vid olika tillfällen eftersom trygghet och säkerhet hänger ihop i en väldigt stor utsträckning. Det hade varit av stort värde om stadens verksamheter hade getts möjlighet att framföra synpunkter med båda programmen framför sig.

### **Beslutsgång**

Ordföranden Daniel Helldén (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag som stöds av ordföranden Daniel Helldén (MP), Jan Tigerström m.fl. (M), Patrik Silverudd (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD), vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Mads Lundgaard (SD).

### **Reservation**

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

### **Särskilt uttalande**

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

När nu majoriteten valt att dela upp program för säkerhet och trygghet borde programmen gått ut på remiss samtidigt för att det ska vara möjligt att få överblick över helheten i hur trygghets- och säkerhetsarbetet ska bedrivas. Istället har programmen delats upp och säkerhetsprogrammet behandlades under 2019, något vi tycker är beklagligt. Vad gäller trygghetsprogrammet ska gälla från och med 2020 vilket av uppenbara skäl inte är möjligt, det bör korrigeras till 2021-2023.

Programmet fäster stor vikt vid brottsprevention och stadsmiljöfrågor. Det är två mycket viktiga delar i att skapa en trygg stad men vi saknar ett tydligare fokus på sociala förebyggande insatser som leder till ökad jämlikhet i staden. Det räcker inte med en ren och välskött stadsmiljö för att stärka tryggheten och förebygga brottslighet. En stabil och

väl fungerande socialtjänst som invånarna känner högt förtroende för är helt avgörande för ett lyckat trygghetsarbete. Vi vill sänka trösklarna för tidiga insatser och ge ytterligare förutsättningar för god samverkan med förskola, skola, fritidsverksamheter, civilsamhälle och andra myndigheter utifrån bland annat de rekommendationer som lämnades i Kommissionen för ett socialt hållbart Stockholm.

Trygghetsprogrammet pekar ut stadsdelsnämnderna som en av de mest centrala aktörerna för genomförandet av programmet. Stadsdelsnämnderna får genom programmet även ett stort ansvar för uppföljning och samordning av trygghetskapande insatser. Förskola, socialtjänst samt fritidsverksamheter och aktiviteter för barn och unga beskrivs som högt prioriterade områden. Vi håller med om detta men kan samtidigt konstatera att den borgerliga majoriteten under tre års tid genomfört kraftiga besparingar inom dessa områden. Stadsdelsnämnderna har redan ett mycket omfattande ansvarsområde och bedriver stor del av stadens viktiga kärnverksamhet och skulle behöva en stärkt finansiering. Även skolan pekas ut som viktig aktör i trygghetsarbetet, ett verksamhetsområde som också drabbats hårt av nedskärningar.

Liksom som i säkerhetsprogrammet efterfrågar vi tydligare skrivningar om socioekonomisk segregation i staden. Det finns forskning om segregation och dess effekter, bland annat från Stockholms universitet som kan vara behjälplig i dessa analyser. Programmet bör också kompletteras med analyser av vilka effekter den ökade ekonomiska ojämlikheten i staden får på säkerhetsarbetet, bland annat i form av tillit i samhället i stort, vilket lyfts i programmet som en del av det övergripande målet med stadens säkerhetsarbete.

Trygghetsprogrammet skulle även kunna lyfta fram vilka åtgärder som behövs för att öka tillit och tilltro till staden. Även när det rör ekonomisk ojämlikhet och tillit finns det forskning som kan vara vägledande. Det faktum att Sverige har gått från att vara ett av de länder vars skattesystem omfördelar mest till att ha det minst omfördelade skattesystemet inom EU:s kärnländer sätter fokus på att enbart ett kommunalt trygghetsprogram aldrig kan öka tryggheten för de mest otrygga. Trygghet är liksom det mesta i samhället en klassfråga.

Slutligen vill vi också framhålla att det när det kommer till kommunikation är mycket viktigt att komplettera programmet

med skrivningar om hur kommunikationen ska vara tillgänglig för alla oavsett funktionsvariation.

### § 31

#### **Öka trafiksäkerheten för barn och unga kring Järvabadet. Svar på skrivelse från Rikard Warlenius m.fl. (V)**

Dnr T2020-02143

#### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen.

#### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 9 november 2020.

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

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

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Jan Tigerström m.fl. (M), Patrik Silverudd (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 bifalla skrivelsen samt att därutöver anföra följande:

Det är glädjande att kontoret delar vår bild av behovet att ordna en bättre trafiksituation kring Järvabadet och vi är positiva till de åtgärder som genomförts och planeras för framtiden. Vi menar dock att det behövs bättre gång- och cykelväg längs Krällingegränd. Vi anser att det tydligt ska framgå att hela vägen från Krällingegränd och fram till badet bör göras bilfri och istället ägnas åt bättre gång- och cykelmöjligheter. Vi välkomnar samtidigt förslagen till hållbara parkeringslösningar i närheten sommartid och uppmanar staden att närmare undersöka möjligheterna till sommarparkering på en avgränsad del av fältet.

#### **Beslutsgång**

Ordföranden Daniel Helldén (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Daniel Helldén (MP), Jan Tigerström m.fl. (M), Patrik Silverudd (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.

**§ 32****Cykelåtgärder på Igeldammsgatan, Mariebergsgatan och i korsningen med Drottningholmsvägen och Lilla Västerbron. Genomförandebeslut**

Dnr T2020-01045

**Beslut**

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

- 1 Trafiknämnden godkänner i huvudsak förslag till genomförande av projekt ”Cykelåtgärder på Igeldammsgatan, Mariebergsgatan och i korsningen med Drottningholmsvägen/Lilla Västerbron” till en investeringsutgift om ca 35 mnkr.
- 2 Trafiknämnden ger trafikkontoret i uppdrag att samlat studera en fortsättning av cykelinfrastruktur på Igeldammsgatan samt förutsättningar att kompensera för parkeringsplatser som skulle utgå och återkomma till trafiknämnden
- 3 Trafiknämnden anför därutöver följande:

Mariebergsgatan och Igeldammsgatan utgör viktiga förbindelselänkar mellan pendlingsstråken på Kungsholms strand, Fleminggatan och Drottningholmsvägen och har en potential som länk i relationen Solna/Sundbyberg-Hornstull/Liljeholmen. Vi instämmer i kontorets resonemang om att undvika stora kostnadsökningar på Igeldammsgatan, men vi anser att enklare åtgärder med dubbelriktad cykelinfrastruktur avskild med till exempel tuff curbs bör studeras.

Kontoret ska även studera om det går att inrymma fler parkeringsplatser på andra närliggande gator för att kompensera för de parkeringsplatser som i så fall skulle utgå. Kontoret får återkomma till trafiknämnden med en redovisning för en föreslagen lösning på Igeldammsgatan.

**Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 26 oktober 2020. Kontoret förslår att nämnden beslutar följande:



- 1 Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt ”Cykelåtgärder på Igeldammsgatan, Mariebergsgatan och i korsningen med Drottningholmsvägen/Lilla Västerbron” till en investeringsutgift om ca 35 mnkr.

## Nämndens behandling av ärendet

### Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Jan Tigerström m.fl. (M), Patrik Silverudd (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:

Sverigedemokraterna anser att förslaget behöver prövas mot behovet för cyklisterna gentemot framkomligheten för gående, bil, buss och liknande trafikslag. Vi anser också generellt att cykelstråk ska förläggas på parallellgator till huvudstråken för att öka säkerheten och framkomligheten för alla trafikslag.

### Beslutsgång

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

### Reservation

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

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

## § 33

### Program för hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden. Revidering

Dnr T2020-01704

**Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner för egen del redovisningen och Program för hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden och begär gemensamt med övriga nämnder och styrelser att kommunfullmäktige ger trafiknämnden, genom trafikkontoret, i uppdrag att genomföra Program för hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden.

**Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets, miljöförvaltningens, Östermalms stadsdelsförvaltnings, Stockholms Hamn AB och Stockholm Vatten och Avfall AB:s gemensamma tjänsteutlåtande.

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

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Jan Tigerström m.fl. (M), Patrik Silverudd (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD), vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Mads Lundgaard (SD) föreslår (se beslutet).
- 2) Jan Valeskog m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
  - 1 Att delvis godkänna kontorets förslag till beslut.
  - 2 Att använd energi (nettoenergi) mäts istället för köpt energi.
  - 3 Att staden ska driva att spårvägen förlängs från city till Norra Djurgårdsstaden och Ropsten.
  - 4 Att därutöver anföra följande:

**Klimatsmart uppvärmning**

En viktig del i klimatarbetet handlar om att bygga energieffektiva byggnader. I Norra Djurgårdsstaden är stadens ambition att vara ett nationellt och internationellt föredöme för hållbar stadsutveckling. Det görs genom att väva samman traditionella stadsbyggnadsfrågor och framåtsyftande hållbarhetsambitioner. Vi menar att detta är en mycket bra ambition, men att den grönbå majoritetens praktiska politik leder till något annat i verkligheten. Norra Djurgårdsstaden har inte en sund inriktning för varken klimatet eller resursanvändningen.

Anledningen är att staden idag styr bort från fjärrvärme och istället styr mot ökad elanvändningen för uppvärmning och minskad elproduktionen i kraftvärmesystemet.

Varför är fjärrvärmen viktig i klimatomställningen? Historiskt har omställningen av bebyggelsens uppvärmning har tack vare fjärrvärmesystemet varit banbrytande. Fjärrvärmen är dock mer än en historisk framgångssaga, den är banbrytande än idag. Stockholm Exergi minskade sina utsläpp med 300 000 ton koldioxid när de år 2016 öppnade det bioeldade kraftverket i Värtan. I år minskar utsläppen med ytterligare 300 000 ton när de stänger kolkraftverket. Till år 2030 är Stockholm Exergis ambition att inte bara vara klimatneutral utan även en kolsänka. Detta är möjligt tack vare den teknik de utvecklar för att fånga in och lagra koldioxidutsläpp från förbränning av biobränslen (BECCS). Så mycket som 800 000 ton koldioxid per år kan samlas in vid biokraftvärmeverket i Värtan, ett stenkast ifrån Norra Djurgårdsstaden. På sikt är potentialen 2 miljoner ton koldioxid per år när fler av Exergis kraftverk får tekniken, det är mer än samtliga utsläpp från staden idag.

Varför är elbaserad uppvärmning dåligt för klimatet? I Stockholm råder idag effekt- och nätkapacitetsbrist. Det innebär att Stockholms effektuttag redan är lika stort som den tillgängliga effekten och att det saknas utrymme för ökade effektuttag. Samtidigt krävs ett ökat effektuttag för klimatomställningen, eftersom vi behöver elektrifiera bilar, bussar, lastbilar och flyg samt elansluta fartyg. Många aktörer är därför överens om att den rådande effekt- och kapacitetsbristen är så pass allvarlig att den utgör ett hinder för att staden ska kunna nå sina klimatmål. För klimatomställningen har vi alltså inte råd att låta effektuttaget gå till uppvärmning där det finns bättre alternativ.

Varför styr de grönblå bort från klimatpositiv fjärrvärme och dess effektproduktion för att istället premiera elbaserad uppvärmning? Anledningen är att staden mäter *köpt* energi istället för faktiskt *använd* energi (nettoenergi).

Det innebär att lokalt producerad energi, inom byggnadens systemgränser, inte räknas som använd energi. Om till exempel eldrivna värmepumpar installeras i ett hus istället för att ansluta det till fjärrvärme innebär det med denna mätmetod att huset verkar dra mindre energi eftersom den köpta energin minskar. I verkligheten är huset inte mer energieffektivt, exakt lika mycket energi används som om det hade varit

anslutet till fjärrvärme, det är bara den köpta energin som har minskat. Siffrorna blir alltså missvisande.

Utöver att siffrorna blir missvisande så innebär mätmetoden alltså att viss energiproduktion främjas, och annan hindras. Att köpa klimatkompenserad fjärrvärme missgynnas jämfört med eldriven värmepump. Ett mer korrekt och neutralt sätt att mäta är därför att redovisa faktisk använd energi. På så sätt får vi både rättvisande siffror samt möjlighet att styra mot mer energieffektiva byggnader och minskade klimatutsläpp.

Att mäta köpt energi går också emot vad flera tunga organisationer förordar. Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) anser att förnybar energi som produceras i anslutning till byggnaden eller på dess tomt inte ska räknas bort från byggnadens energianvändning. Anledningen är att det ger en godtycklig styrning till vissa energianläggningar och till mindre energieffektiva byggnader. Att fokusera på köpt energi styr bort från fjärrvärme i flerbostadshus och lokaler och ökar elanvändningen för uppvärmning och minskar elproduktionen i kraftvärmesystemet.

Resultatet av den förda politiken är att alltfler byggherrar i Norra Djurgårdsstaden tvingas välja bort att ansluta till den snart klimatpositiva fjärrvärmens ett stenkast bort och istället installerar eldrivna värmepumpar.

Varför den grönbå majoriteten driver att köpt energi ska mätas istället för använd energi är ett mysterium. Det är inte bra för klimatet, det ger inte rättvisande statistik och det går emot vad tunga organisationer förespråkar.

#### Spårväg till Norra Djurgårdsstaden

I programmet för hållbar stadsutveckling i Norra Djurgårdsstaden finns generella skrivningar om kollektivtrafik. Det står att kollektivtrafiken ska utgöra en ryggrad i forandet av stadsdelens struktur och att kollektivtrafiken ska vara frekvent, kapacitetsstark och lättillgänglig. Kollektivtrafikens rum ska formas som en integrerad del av staden för att både stärka stadslivet och dra nytta av stadsmiljön. Samtidigt saknas en av de viktigaste kollektivtrafikfrågorna för området, nämligen spårtrafikutbyggnaden från city till Norra Djurgårdsstaden och Ropsten.

I mitten av september i år kom från Region Stockholm den tredje i raden av studier om den framtida kollektivtrafikförsörjningen av Norra Djurgårdsstaden. Tre

spårlösningar och två olika buslösningar presenteras men inga besked lämnades om varken finansiering eller bedömning av den praktiska genomförbarheten av de olika alternativen. Grundmaterialet i utredningarna är dock goda för att nu kunna ta beslut om hur området ska trafikförsörjas, utöver den tunnelbanekapacitet som redan finns i området.

Problemet är dock att Region Stockholm återigen inte avser att ta några beslut de närmaste åren om den ur kapacitetssynpunkt bästa lösningen med spårväg. Trafikregionrådet Kristoffer Tamsons (M) som tidigare hävdade att det är stadens fel att spårvägen blir försenad säger nu att ”det är spännande på längre sikt att spårvagn är den lösningen som ger bäst kapacitet. Men det förutsätter att fler står för notan.”

Således inga besked om varken finansiering eller tidplan. Staden måste få besked från regionen om vilka markbehov som finns för att genomföra antingen spår eller busstrafik i området. Att dessa besked inte kommer från den blågröna ledningen i regionen är upprörande. Stockholms stad arbetar just nu med att planera övriga etapper i Norra Djurgårdsstaden och en exploatering av mark för spårväg tar betydligt större ytor och områden i anspråk än vad busstrafik gör. Dessa brister på besked är uppseendeväckande och dessutom påstår trafikregionrådet att ”vi kommande år nu kan ha en grund för konstruktiva samtal om vägen framåt” (vår understrykning). Detta sista uttalande visar på en okunnighet hos Moderaterna i regionen om hur stadsplanering går till. Staden måste få besked om vilken lösning som är aktuell för att på ett ekonomiskt ansvarsfullt sätt kunna kollektivtrafikförsörja Norra Djurgårdsstaden. Istället skjuter de blågröna i regionen upp spårfrågan på obestämd framtid.

Det bästa ur kapacitetssynpunkt är att trafikförsörja med spår. Vi menar att avtal om detta måste slutas omgående. Det kan inte vänta i flera år till. Stockholms stad kan i mindre omfattning också medfinansiera projektet, men huvudparten måste Region Stockholm som trafikhuvudman ansvara för. Programmet för hållbar utveckling i Norra Djurgårdsstaden måste innehålla denna avgörande fråga för områdets kollektivtrafikförsörjning.

### **Beslutsgång**

Ordföranden Daniel Helldén (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag som stöds av ordföranden Daniel Helldén (MP), Jan Tigerström m.fl. (M), Patrik Silverudd (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD), vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Mads Lundgaard (SD).

**Reservation**

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

\*\*\*

Ordföranden Daniel Helldén (MP) tackar nämnden och kontoret för ett gott samarbete under det gångna året och önskar alla en god jul och ett gott nytt år.

Vice ordföranden Rikard Warlenius (V) tackar ordföranden och önskar honom detsamma.

\*\*\*

Vid protokollet

Åse Geschwind