

Trafiknämnden

2019-12-12

AI

Skrivelse

Daniel Helldén Ordf, (MP)

Ulla Hamilton m.fl. (M)

Peter Backlund (L)

Johan Fälldin (C)

Mikael Valier (KD)

Trafiksituationen vid Gullmarsplan

Gullmarsplan är en av Stockholms största knypunkter för kollektivtrafik och på torget med omkringliggande butiker och restauranger rör sig ett stort antal människor. In- och utfarten till Södra Länken gör att biltrafiken i området är omfattande.

Torget vid Gullmarsplan kan vissa tider bli överbelamrat av bilar som stoppar upp trafiken i den närliggande rondellen och in-/utfarten till Södra länken. Framkomligheten för både gång-, cykel-, kollektiv- och biltrafik påverkas och det blir i dagsläget störningar och irritation mellan olika trafikanter.

Det finns planer för en översyn och upprustning av Gullmarsplan på lång sikt, men det borde kunna gå att förbättra trafiksituationen även på kort sikt. Orienteringen behöver förbättras för samtliga trafikslag. Särskilt gångtrafikanterna behöver känna en ökad trygghet i gaturummet. Eventuellt skulle biltrafiken in på torget kunna begränsas genom att möjligheten för bilister att släppa av och på medpassagerare säkerställs på annan närliggande plats.

Vi vill

1. Att trafikkontoret utreder hur trafiksituationen på Gullmarsplan enligt ovanstående kan förbättras på kort sikt.

Maria Mustonen m.fl. (v)
Malin Ericson e.y. (Fi)

Platsspecifika jämställdhetsanalyser i kontorets tjänsteutlåtanden

Vi välkomnar att trafikkontoret numera inkluderar jämställdhet i alla tjänsteutlåtanden gällande bland annat investeringsbeslut. Jämställdheten ingår i de transportpolitiska målen. Transportsystemet ska vara utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Därför ska kvinnors och mäns transportbehov och värderingar väga lika tungt vid planeringen av transportsystemet.

Genusskillnaderna i mobilitet är väldokumenterade i olika studier, och man kan se statistiska skillnader mellan kvinnors och mäns mobilitetsmönster. Till exempel åker män längre sträckor och använder bil i högre utsträckning än kvinnor. Man kan också se att kvinnors dagliga resmönster består av flera delsträckor än mäns. Generellt tenderar kvinnor att lägga större vikt på hållbarhet vid sina val av transportsätt. Även om verkligheten självklart är mer komplicerad än dessa statistiska skillnader bör dessa kunskaper spela roll i den kommunala planeringen.

För att åstadkomma ett jämställt transportsystem på kommunal nivå är det viktigt att relevant beslutsunderlag angående jämställdhet finns tillgängligt till exempel vid investeringsbeslut. Det bör framgå från beslutsunderlaget hur det aktuella projektet kommer att påverka kvinnors och mäns mobilitet och hur projektet bidrar till att uppnå det transportpolitiska målet om ett jämställt transportsystem. Av denna anledning ser vi att det finns behov av mer platsspecifika jämställdhetsanalyser i tjänsteutlåtanden.

Med hänvisning till ovanstående vill vi ha svar på följande frågor:

1. Avser kontoret att utveckla mer platsspecifika jämställdhetsanalyser i sitt fortsatta arbete?
2. Har kontoret tillräckligt med kompetens och resurser för detta arbete?

2019-12-12

43

Skrivelse

Åsa Odin Ekman m.fl. (S)

Skrivelse om möjligheten att minska utsläppen från transportsektorn genom att koppla upp trafiksignaler till fiberinfrastrukturen

Trots en lovande utveckling med fler miljöbilar och biobränslen fortsätter vägtrafiken och dess utsläpp att öka. Av de territoriella utsläppen i Stockholms stad kommer hela 42 procent från transporter och utsläppen från transporterna ökar. Att arbeta för att vända denna trend är en av trafiknämndens viktigaste uppgifter, både för att minska Stockholms klimatavtryck och för att Sverige ska klara det nationella etappmålet om att minska trafikens utsläpp med 70 procent till år 2030.

Därför var det glädjande att majoriteten under budgetdebatten framförde att stadens budget innehåller en åtgärd av "helt revolutionerande" karaktär, nämligen att koppla upp trafiksignaler till fiberinfrastrukturen. Enligt de besked som gavs av majoriteten från talarstolen kommer detta att möjliggöra en helt annan kontroll på trafiksituationen i Stockholms stad, och stora förändringar för trafiken, miljön och för stockholmarna.

Vi välkomnar att majoriteten vill använda modern teknik för att minska utsläppen från transportsektorn i Stockholm. Vi socialdemokrater vill gärna bidra i arbetet på ett konstruktivt sätt. Däremot står det förhållandevis lite om detta i majoritetens budget, varför det är svårt att bilda sig en uppfattning om planernas omfattning.

Därför önskar vi en kortfattad redogörelse från förvaltningen om arbetet med att koppla upp trafiksignaler till infrastrukturen och vilken effekt förvaltningen bedömer att detta kommer att ha på utsläppen från transporter i Stockholms stad.

B1

TN 2019-12-12

Mindre framkomlighetsåtgärder
för busstrafiken 2020-2022.
Genomförandebeslut

Ärende 8

Maria Mustonen m.fl. (V)
T2019-03125

Särskilt uttalande

Vänsterpartiet ser att framkomlighetsåtgärder för busstrafiken är nödvändiga och välkomnar de åtgärder som beslutas om i och med detta ärende. Vi ser dock att behovet av åtgärder för busstrafiken, inte minst för stombussarna, är större. Det mest effektiva sättet att främja busstrafikens framkomlighet är att bygga separata och sammanhängande busskörfält och Vänsterpartiet efterlyser en snabbare utbyggnad av dessa och prioriteringar utifrån framkomlighetsstrategins principer.

B2

Trafiknämnden
2019-12-12
Diarienummer: T2019-03125

Mads Lundgaard (SD)

Punkt 8

Mindre framkomlighetsåtgärder för busstrafiken 2020-2022. Genomförandebeslut (Tp)

Särskilt uttalande

Det är glädjande att majoriteten vill förbättra framkomligheten för stombussarna. Samtidigt motarbetar M, Mp, L, C, KD byggandet av Östra länken och försvårar medvetet framkomligheten för alla typer av fordon i huvudstaden. En schizofren politik som tyvärr backas upp av "oppositionen" V, Fi och S.

Trafiknämnden
2019-12-12
Dnr T2019-02531

Mads Lundgaard (SD)

Punkt 9

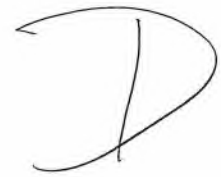
Förslag till beslut

1. Att avslå förslaget.
2. Därutöver vill vi anföra följande:

Det primära syftet med projektet är att förbättra framkomligheten för cyklister och bygga ytterligare hinder för annan nyttotrafik.

Detta är en felaktig prioritering i ett Stockholm där det halva året råder vinterklimat som exempelvis i går 191211 där tunnelbanan hade ett stort avbrott och annan avlastningstrafik inte kunde ta sig fram.

TN 2019-12-12



Trafikantförbättrande åtgärder
2020,

Ärende 11

Jan Valeskog m.fl. (S)
Maria Mustonen m.fl. (V)
Malin Ericson e.y. (Fi)
Dnr T2019-03156

Särskilt uttalande

Vi välkomnar de åtgärder som beskrivs i ärendet om trafikantförbättrande åtgärder. De är mycket efterlängtade för att både minska skaderiskerna och underlätta framkomligheten för stadens gående och cyklister. Vi ser därför fram emot att dessa åtgärder svarar mot, och kan generera återkoppling på, många av de sedan tidigare inrapporterade fel och brister som stadens medborgare har lämnat in genom Tyck till-tjänsten. Detta vore en välkommen bekräftelse för alla de som tar sig tid att rapportera in brister, som skulle kunna stärka förtroendet för systemet.

TN 2019-12-12

E1

Reinvesteringsprogram för
gatuytor

Ärende 12

Jan Valeskog m.fl. (S)
Maria Mustonen m.fl. (V)
Malin Ericson e.y. (Fi)
Dnr T2019-02921

Särskilt uttalande

Vi välkomnar de åtgärder som beskrivs i ärendet om Reinvesteringsprogram för gatuytor. De är mycket efterlängtade för att både minska skaderiskerna och underlätta framkomligheten för stadens gående och cyklister. Vi ser därför fram emot att dessa åtgärder svarar mot, och kan generera återkoppling på, många av de sedan tidigare inrapporterade fel och brister som stadens medborgare har lämnat in genom Tyck till-tjänsten. Detta vore en välkommen bekräftelse för alla de som tar sig tid att rapportera in brister, som skulle kunna stärka förtroendet för systemet.

E2

Trafiknämnden
2019-12-12
Diarienummer: T2019-02921

Mads Lundgaard (SD)

Punkt 12

Reinvesteringsprogram för gatuytor med tillhörande anordningar 2020-2023. Genomförandebeslut

Särskilt uttalande

Det är glädjande att majoriteten nu försöker att laga de potthål som breder ut sig i stadens 2500 km långa vägnät men 120 miljoner kronor årligen är alldeles för lite pengar.

Hur har det då kunnat gå så långt med denna undlåtenhet att sköta stadens vägnät?

Det går att illustrera med ett annat ärende som var uppe på trafiknämnden den 19 juni.

I det ärendet tog majoriteten bestående av M, MP, L, C och KD samt S och V ett beslut om att godkänna en kostnadsökning för utbyggnaden av cykelbanorna på Vasagatan med 57 miljoner till 109 miljoner kronor.

Beslutet om att förhindra framkomlighet för bilar och andra nyttofordon och istället bygga cykelbanor har under ledning av det miljöpartistiska trafikborgarrådet sedan han tillsattes 2014 varit vägledande.

En besatthet som moderaterna och alliansen verkar dela som gav trafikborgarrådet förnyat förtroende 2018.

De finns numera bara ett parti i huvudstaden som inte tycker illa om bilister och tillväxt nämligen Sverigedemokraterna.

TN 2019-12-12

F1

Verksamhetsplan 2020 för
trafiknämnden

Ärende 14

Maria Mustonen m.fl. (V)
Dnr: T2019-03073

Förslag till beslut

- Att Delvis bifalla förvaltningens förslag till verksamhetsplan och i övrigt godkänna förslag enligt vad som anges i Vänsterpartiets budgetreservation 2020
- Att Därutöver anföra följande

De senaste klimatrapporterna visar att det skyndsamt krävs stora och genomgripande insatser för att kunna avvärja de allra värsta konsekvenserna av klimatförändringen. Det senaste året har miljontals ungdomar demonstrerat världen över för att politiker och andra beslutsfattare ska göra vad som krävs för att avvärja en klimatkatastrof. Klimatrisen hotar vår lokala miljö och ekonomi och bör därför tas på största allvar i alla kommunalpolitiska ärenden. Därför krävs djärva åtgärder som säkerställer att Stockholms stad är världsledande i klimatomställningen.

Trafikens andel av Stockholms utsläpp är mycket hög och stigande, ändå är den grönblå majoritetens verksamhetsplan för Trafiknämnden 2020 så gott som tom på åtgärder som kan minska vägtransporternas utsläpp. Det faktum att den grönblå majoriteten inte ens har lyckats få fram ett nytt miljöprogram i tid för behandling innan det föregående miljöprogrammet upphör bidrar till att 2020 riskerar att bli ytterligare ett förlorat år i Stockholms klimatomställning. Det förstärker intrycket av att den här majoriteten, hur grönblå den än kallar sig, är ointresserad eller oförmögen att ta tag i vår tids största utmaning.

Vänsterpartiet föreslår däremot kraftfulla klimatåtgärder, inte minst för att ställa om trafiken i riktning mot en långsiktigt hållbar stad. Vi vill se en snabb elektrifiering av den tunga vägtrafiken i Stockholm, med målet att alla godstransporter och all busstrafik i innerstaden ska vara elektrifierade senast 2030. Vi vill i samverkan med godstransportbranschen och

1(2)

andra aktörer genomföra åtgärder som bidrar till att skapa ett effektivare, säkrare och mer miljöanpassat transportsystem, med till exempel off-peak-leveranser och samlastningsprojekt. Staden ska erbjuda off peak-leveranser för eldrivna lastfordon i hela kommunen såväl som införa möjligheten att låta eldrivna lastfordon utnyttja busskörfält på infartsleder i kommunen. Vi vill se att fler gator görs till permanenta gånggator i innerstan och runt stadsdelscentra i ytterstaden för att minska biltrafiken och göra staden mer levande och vänlig. En lämplig stadsdel att börja med är Södermalm, där "storkvarter" skulle kunna skapas genom att ungefär varannan gata i både nordsydlig och öst-västlig riktning stängs av för biltrafik med samma regelverk som gäller i Gamla stan.

Vi vill även förbättra gång och cykeltrafiken genom att genomföra en informationskampanj riktad till stadens fotgängare, cyklister och motorfordonsförare som syftar till att öka kunskapen om och efterlevnaden av viktiga trafikregler, som att fordon eller gående inte får uppehålla sig på cykelbanor och att cyklister har väjningsplikt för fotgängare vid övergångsställen. Vi vill även utreda möjligheterna att endast tillåta eldrivna mopeder klass II på cykelvägar i innerstan och säkerställa att minst 2000 nya lånecyklar tillhandahålls i ytterstaden samt att det finns lånestationer vid alla kollektivtrafikknutpunkter

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

Vänsterpartiet är slutligen trött på de ideologiska privatiseringar och privata upphandlingar av kommunal kärnverksamhet som andra partier ägnat sig åt allt för länge. Vi menar att det är dags att successivt och planerat återkommunalisera funktioner som snöröjning och gatuskötsel, i syfte att tillgodose hög kvalitet i utförandet likaväl som goda arbetsförhållanden och högsta tänkbara miljöprestanda.

2019-12-12

F2

Verksamhetsplan 2020

Ärende 14

Jan Valeskog m.fl. (S)

Förslag till beslut

- att avslå kontorets förslag till beslut med hänvisning till Socialdemokraternas budgetreservation i kommunfullmäktige.
- att därutöver anföra.

Trots en lovande utveckling med fler miljöbilar och biobränslen fortsätter vägtrafikens andel av utsläppen av klimatgaser att öka. Av de territoriella utsläppen i Stockholms stad kommer hela 42 procent från transporter och utsläppen från transporterna ökar. Trots att Stockholm har en kraftigt växande befolkning och landets lägsta biltrafik per person måste denna trend vändas.

Genom att prioritera kapacitetsstarka trafikslag som gång, cykel och kollektivtrafik kan fler människor klara sin mobilitet utan att behöva använda bilen. På så sätt kan klimatpåverkan minskas och tillgängligheten öka. Det kräver investeringar och prioriteringar. Fordonsflottan måste ställas om och fossila bränslen fasas ut. Biobränslen kommer också att vara mycket viktiga under en övergångstid. Trafiknämndens arbete med framkomlighet och ökad tillgänglighet i transportsystemen måste bli av högsta prioritet. Det är mycket viktigt att staden vidtar verkliga åtgärder som förbättrar luftkvaliteten i staden och inte lutar sig mot symboliska åtgärder. Det sker inte nu.

Vinterväghållningen behöver förbättras och det är olyckligt att inte socialdemokraternas ambitionsnivå och budgetanslag blivit gällande. Då hade bland annat sopsaltningen kunnat genomföras på betydligt fler gångbanor än vad som nu enligt verksamhetsplanen blir fallet. Risken är uppenbar att de blågrönas betydligt lägre ambitionsnivå kommer att leda till ett fortsatt stort antal halkolyckor om vintervädrät blir som förra året.

Det är allvarligt att trafikplanen för city nu har blockerats i över två år. I trafikplanen finns det många förslag som antingen kan genomföras inom kort, inom en mellanlång period eller på längre sikt. Med de blågrönas hantering av frågan har två år gått förlorade för bättre miljöinsatser i innerstaden. Likaså är hanteringen av upphandlingen av låncyklar illa skött. Ett problem är uppenbarligen att upphandlingskraven är så omfattande och komplicerade att väldigt få anbud lämnats till staden och att det dessutom därmed blir lätt att på sakliga grunder överklaga besluten. Staden kommer troligtvis inte att få några låncyklar till sommaren 2020 heller, vilket är ett stort misslyckande.

Kaoret med elsparkcyklar kommer förhoppningsvis att upphöra när polisens och åklagarmyndighetens utredningsarbete blir klart. Det kommer sannolikt att klarläggas att ordningslagens regler även omfattar dagens omfattande kommersiella uthyrningsverksamhet

1(2)

med elsparkcyklar. Denna utredning har i praktiken kommit till via ett socialdemokratiskt initiativ och det är mycket beklagligt att den blågröna majoriteten konsekvent motarbetat försöken att få en fungerande ordning med elsparkcyklarna.

Av trafiksäkerhetsskäl är det viktigt att det på de platser som hastigheten begränsas till 30 km/h, inte minst där många barn rör sig i trafikmiljön utan medföljande, också sker investeringar i fysiska åtgärder som tvingar eller påverkar fordon att hålla dessa låga hastigheter. Sker inte detta är risken stor att allvarliga olyckor inträffar när inte bilisterna blir uppmärksammade på att hastigheten måste hållas nere. Vi ser med oro på att besluten kring hastighetsplanerna inte följs av sådana nödvändiga hastighetsdämpande investeringar.

Åtgärder för att förenkla möjligheterna att återvinna förbrukat material för boende i alla stadsdelar i staden måste öka. I vissa delar av staden, som exempelvis på Östermalm och i Vasastan med ca 150 000 invånare, saknas fortfarande denna möjlighet. Det vore därför rimligare att staden bygger om Vanadisberget så att det åter kan användas för återvinning istället för att främst bli ett garage.

Förslaget till verksamhetsplan för trafiknämnden är ett resultat av den budget som kommunfullmäktige antagit. Det är en budget som prioriterar skattesänkningar framför en väl fungerande välfärd. Moderaterna, Liberalerna, Centerpartiet, Miljöpartiet och Kristdemokraterna har drivit igenom en budget med låga ambitioner för Stockholms utveckling. Vi Socialdemokrater har högre ambitioner. Vi vill fortsätta arbetet för att Stockholm ska vara en stad för alla. En stad som håller samman med höga ambitioner för ekologisk, ekonomisk och demokratisk hållbarhet. Det är möjligt – men inte om man väljer skattesänkningen före välfärden och passiviteten före samhällsbyggandet och den ekologiska hållbarheten. Med anledning av att vi Socialdemokrater har reserverat oss mot kommunfullmäktiges budget reserverar vi oss även mot verksamhetsplanen för nämnden.

2(2)

Trafiknämnden
2019-12-12

FA

Ärende 14

Verksamhetsplan 2020 för
trafiknämnden

Malin Ericson (Fi)

Ersättaryttrande

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

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

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

Tillgängligheten för personer med funktionsnedsättningar är ännu långt ifrån tillräckligt bra. Dålig beläggning, smala trottoarer och olika slags hinder på trottoarer och gångvägar gör att den som inte har full rörelseförmåga eller nedsatt syn har svårt att röra sig obehindrat. Feministiskt initiativ vill därför se ett utökat samarbete mellan trafiknämnden och stadsdelsnämnderna för att framkomligheten på stadens gångytor ska bli godtagbar.

Biltrafiken i Stockholm fortsätter att öka, och det räcker inte att hänvisa till statliga och regionala åtgärder och förhoppningar om sådana för att komma åt den minskningen. Det är inte heller en lösning att hänvisa till att andra, mer hållbara trafikslag ökar; staden behöver arbeta med egna åtgärder för att göra bilen mindre attraktiv som dagligt transportmedel.

Vi vill se ett tydligt program för att kraftigt begränsa biltrafiken, där fysiska åtgärder är en viktig del. Sommargångator ska göras permanenta, och ytterligare gågator eller gångfartsområden behöver utredas, med fokus på ytterstadens centrum och utanför skolor och förskolor. För bättre framkomlighet för kollektivtrafiken vill vi se över vilka gator som kan stängas för privatbilism. Utgångspunkten är bättre och säkrare trafikmiljö för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Bilfria söndagar ska införas på prov i innerstaden, utifrån exempel från städer som Paris och Bogotá. Vi vill också att trafiknämnden ska ta fram en strategi för att skapa större zoner som är permanent fria från biltrafik, varav en i ett område som omfattar hela eller stora delar av Gamla stan och City, samt i ytterstadsområden.

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

1 (2)

och med frågan som övergripande mål.

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

Punkt 14

Verksamhetsplan 2020 för trafiknämnden (Adm + Stab)

Förslag till beslut

1. Att avslå förslaget.
2. Därutöver vill vi anföra följande:

Trafiknämnden ska inte ställa sig bakom det av M, Mp, L, C och KD bestämda uttalandet att: "Statliga åtgärder kommer att krävas t.ex. förändrade (höjda) bränsleskatter". Tvärtom bränsleskatterna är nu på en så hög nivå att de måste sänkas.

Sverigedemokraterna delar majoritetens uppfattning att Stockholm ska ha Sveriges bästa företagsklimat 2025 men då måste planeringen för Östra länken måste påbörjas.

Framkomligheten för fordon måste öka med färre avstängda gator. Inga "miljö"zoner som försvårar för företagens transporter införs - och tiggeri som skapar ordning i det offentliga rummet förbjudas. Trafikkontoret bör även minska som en arbetsmarknadsåtgärd i sig, de subventionerade jobb konkurrerar ut privata företag.

Att underlätta för bildelningstjänster samt att bygga ut laddningsstruktur för den alltmer elektrifierade fordonsflottan som kör i huvudstaden måste dock främjas och de behöver vägar att åka på.

Majoriteten bestående av M, MP, C, L och KD gör precis tvärtom.

Kontoret ska inte heller användas som testkontor för politiskt ideologiskt driven verksamhet. Stockholm stad ska inte gå längre än de av riksdagen beslutade stränga miljöregler. Utsläppen, inte minst grundat nya miljövänliga fordon, minskar stadigt i Stockholm.

Att staden vill främja cyklandet ser Sverigedemokraterna som positivt vi noterar dock att investeringarna i cykelfrämjande åtgärder är mycket stora jvf framkomligheten för bilar och andra nyttofordon. Tagit i beaktande den mängd individer som transporteras.

Under vinterhalvåret kan inte cyklar ersätta bilar som transportform. Prioriteringen av cyklisterna framför andra transportslag lämnar Sverigedemokraterna med en känsla av att detta är ideologisk drivna frågor och inte alltid med stockholmarnas bäst för öga.

Biltrafiken ska inte som M, Mp, L, C och Kd förespråkar minska utan Stockholm växer och det bör planeras för en ökning. Det är därför viktigt att planeringen för östra länken sätts igång. De alltmer fossilfria bilarna, lastbilarna och bussarna måste ha vägar att åka på istället att för att stå i kö.

Trafikkontorets driftsavtal ska inte innehålla krav på att människor som står långt från arbetsmarknaden ska anställas – utan kvalitet och pris ska avgöra. Gratis parkering för alla tvåhjuliga fordon bör införas.

Det ska inte finnas etiska riktlinjer för utomhusreklamen. Det räcker att följa svensk lagstiftning. Det ska inte användas "inkluderande bilder" som speglar samhällets sammansättning av individer i trafikkontorets kommunikation. Den kommunikation som är billigast och effektivast ska användas. Precis som gällande de etiska reglerna för utomhusreklamen, staden satt upp är politiskt styrd begränsning av yttrandefriheten ett sluttande plan.

Trafikkontoret ska inte sträva efter att öka mångfalden utan enbart kompetens ska tillämpas vid rekryteringar. Trafikkontorets anställningsannonser ska inte utformas så att ingen grupp känner sig exkluderat utan på ett sätt som attraherar bästa möjliga kompetens.

Arbetet med att bygga ut och försäkra viktiga cykelstråk är bra men måste alltid föregås av samhällsekonomiska beräkningar och beräkningar av hur de påverkar framkomligheten för biltrafiken.

Att Alliansen och Miljöpartiet under ledning av Moderaterna använder stadens förvaltningar och verksamheter till olika projekt och experiment tar tjänstemännens resurser i anspråk till saker som inte tillhör stadens kärnverksamhet samt komplicerar ledningen och styrningen av staden. Oavsett om det handlar om mera eller mindre, jämställdhetsanalyser eller feministisk snöröjning är oseriöst.

Denna typ av experimenterande i de politiskt styrda verksamheterna i huvudstaden måste få ett slut.

2(2)

G1

TN 2019-12-12

2019-12-12

Ärende 17

Stockholms stads säkerhetsprogram
2020-2023

Dnr T2019-03239

Maria Mustonen m.fl. (V)

Särskilt uttalande

Det är välkommet att ett nytt säkerhetsprogram kommer ut på remiss, men om tanken är att programmet ska börja gälla från och med 2020 är det i senaste laget. Beslut om att anta programmet kommer inte hinna fattas innan årsskiftet 2019-2020 och därför finns det inte möjlighet för stadens verksamheter att inarbeta programmet i sina verksamhetsplaner för 2020. Eftersom nu gällande För ett tryggare och säkrare Stockholm Stockholms stads trygghets- och säkerhetsprogram 2018-2021 är styrande till och med 2021 vore det bättre om det nya programmet gavs ett startdatum som är realistiskt i förhållande till när beslut kan fattas om antagande. Det skulle också ge verksamheterna utrymme att ta in nya program i sina verksamhetsplaner. I annat fall riskerar program som tas fram inte få verkningsgrad från antagande ändå.

När nu majoriteten valt att dela upp program för säkerhet och trygghet bör båda programmen gå ut på remiss samtidigt för att det ska vara möjligt att få överblick över helheten i hur trygghets- och säkerhetsarbetet ska bedrivas.

Programmet saknar skrivningar om den geografiska och socioekonomiska segregationen i staden. Skrivningar om segregation och vilka effekter segregation kan få på säkerhet och trygghet borde belysas. 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. Programmet 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.

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.

2019-12-12

**Stockholms stads
säkerhetsprogram 2020-
2023. Svar på remiss från
kommunstyrelsen**

Ärende 17

Jan Valeskog m.fl. (S)

Särskilt uttalande

Vi har inget i stort att erinra mot förslaget till säkerhetsprogram. Det framtagna förslaget är till stor del en kopia av det gällande trygghet- och säkerhetsprogram som togs fram under förra mandatperioden. Skillnaden framträder inom två områden. Programmet skulle stärkas om hänsyn togs till de synpunkter som framförs nedan.

Majoriteten har valt att ta bort stycket om segregationens effekter på trygghet och säkerhet. 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 nedskärningarna som görs 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. Stycket om segregationen bör återföras i programmet.

I det nya förslaget är uppföljning och vilket ansvar nämnder och styrelser har borttaget. De flesta av stadens program, särskilt de som har antagits de senaste åren, innehåller stycken om uppföljning och ansvar. Det är något som nämnder och bolag uppskattar i och med att programmen blir tydligare med ansvarsfördelning och uppföljning. Programmet skulle tjäna på att ha med skrivningar om ansvarsfördelning och hur uppföljning ska göras.

Stycken som rör trygghet har plockats bort med motiveringen att det ska ingå i ett nytt trygghetsprogram. Tyvärr har vi inte sett något sådant program än. Det hade varit av värde att få båda de ”nya” programmen på remiss – trygghet och säkerhet hänger ihop i stor utsträckning. Nu riskerar viktiga synpunkter som hade kunnat förbättra programmen att utebli.

Trafiknämnden
2019-12-12



Ärende 17

Stockholms stads säkerhetsprogram
2020–2023. Svar på remiss från
kommunstyrelsen

Malin Ericson (Fi)

Ersättaryttrande

Det säkerhetsprogram som är ute på remiss är i mångt och mycket detsamma som säkerhetsprogrammet för 2020–2023. Dock har delar av det tidigare programmet tagits bort, eftersom det ska ingå i det nya trygghetsprogrammet. Eftersom det inte finns än, är det svårt att jämföra delar som plockats bort och hur de formulerats, samt vilken påverkan det kommer ha för helheten. De båda programmen borde ha färdigställts och gått på remiss samtidigt.

En av de delar som tagits bort ur säkerhetsprogrammet är hur segregationen påverkar trygghet och säkerhet. Feministiskt initiativ menar att det är en nödvändig del av programmet eftersom segregationen har avgörande effekt på trygghet och säkerhet. Vi behöver fler åtgärder för ökad tillit och förtroende för stadens förvaltningar. Oavsett om meningen är att faktorer kopplade till segregation ska in i trygghetsprogrammet, är det en viktig del av säkerhetsarbetet och bör också vara närvarande i det.

Vidare vill Feministiskt initiativ inkludera ett tydligare jämställdhetsperspektiv. Det är förvånande att varken jämställdhet eller kvinnor berörs med ett enda ord. Sedan FN:s säkerhetsråd antog resolution 1325 om Kvinnor, fred och säkerhet har normen varit att kvinnors situation i kriser och konflikter ska vara ett perspektiv som genomsyrar all diskussion och alla strategier rörande säkerhet. Nämnas kan exempelvis att närhetsprincipen innebär att Stockholms stad är ansvarig för kvinnor som på grund av konflikt tvingats lämna sina hem ska ges tillbörligt skydd, enligt resolutionen. Ett stycke om det bör snarast införas i strategin. Vi vill också se fler åtgärder och förebyggande arbete vad gäller sexuella trakasserier, diskriminering och rasism.

Vi noterar att också att formuleringar om ansvar och uppföljning numera saknas, något som är en mycket viktig del i ett program som tydligt riktar sig mot nämnder och styrelser. Det är problematiskt att de delarna nu är borttagna, och de bör därför läggas tillbaka.

Trafiknämnden
2019-12-12
Diarienummer: T2019-02100

Mads Lundgaard (SD)

Punkt 18

Installera solcellsdrivna parkbänkar. Motion av Peter Wallmark (SD). Svar på Remiss från kommunstyrelsen.

Förslag till beslut

- 1) Avslag kontoret
- 2) ~~Bifall till~~ motionen.

Tillskick

TN 2019-12-12

Burmanstorp 1 m.fl. detaljplan
inom Telestaden.

Ärende 19

Jan Valeskog m.fl. (S)
Maria Mustonen m.fl. (V)
Malin Ericson e.y. (Fi)
Dnr T2019-03116

Särskilt uttalande

Vi instämmer i flertalet av synpunkterna som förs fram i kontorets remissyttrande och vill särskilt betona följande.

Säkra skolvägar: Det bör inte finnas några tvivel om att stadens övergripande beslut att skapa trygga möjligheter att ta sig till och från skolor till fots eller cykel ska få fullt genomslag.

Gång, broar, cykel och kollektivtrafik: Även här ser vi med tillförsikt fram emot att kontoret får fullt genomslag för sina synpunkter i överensstämmelse med stadens övergripande framkomlighetsstrategi. Åtskilliga tidigare erfarenheter visar att det är värt tid och pengar att skapa goda förutsättningar för klimatsmarta transporter när man har chansen i planeringsstadiet, jämfört med att försöka bygga bort underdimensionerade konfliktytor i efterhand.

TN 2019-12-12



Kylfacket 1 m.fl. detaljplan inom
Slakthusområdet.


Ärende 20

Jan Valeskog m.fl. (S)
Maria Mustonen m.fl. (V)
Malin Ericson e.y. (Fi)
Dnr T2019-03185

Särskilt uttalande

Vi välkomnar kontorets ställningstagande för en tillgänglig stadsmiljö för stadens alla invånare i sina remissvar. Det gäller såväl personer med funktionsnedsättningar som gående och cyklister. Vi vill särskilt betona vikten av att dessa nya stadsdelar som nu planeras inte enbart får goda möjligheter för klimatsmarta transporter inom stadsdelarna utan även goda anslutningar till stadens övergripande gång- och cykelstråk.

TN 2019-12-12



Ramavtal för årsentreprenörer
avseende trafiksäkerhetsåtgärder
inom ramen för
hastighetsplanens fysiska
åtgärder. Upphandling

Ärende 24

Maria Mustonen m.fl (V)
Malin Ericson e.y. (Fi)
Dnr T2019-03200



Förslag till beslut

- Att i upphandlingen ställa krav på kollektivavtalsliknande villkor hos de upphandlade entreprenörerna.
- Att i upphandlingen ställa krav på högsta möjliga miljöprestanda för entreprenörens arbetsmaskiner och användning av förnybart bränsle i dessa.
- Att i övrigt bifalla kontorets förslag till beslut.

Vi hänvisar till stadens program för upphandling och inköp som har utgångspunkten att kvaliteten i verksamheterna ska stärkas och anställdas rättigheter värnas samtidigt som höga miljökrav uppfyllas. Staden ska i all upphandling ställa tydliga kvalitetskrav, exempelvis krav på bemanning och utbildningsnivå. Offentlig upphandling ska vara ett medel för att driva utvecklingen i en socialt, ekologiskt och ekonomiskt hållbar riktning. All upphandling ska genomföras med inriktningen att den internationella arbetsorganisationens (ILO) kärnkonventioner respekteras.

TN 2019-12-12

Årsavtal för kommuncentrala
parker. Upphandling

Ärende 25

Maria Mustonen med flera (V)
Dnr T2019-01913

Förslag till beslut

Vänsterpartiet föreslår att nämnden uppdrar trafikkontoret

Att ta fram en plan för återtagandet av parkskötseln, barmarksrenhållningen och vinterväghållningen i de aktuella kommuncentrala parkerna i egen regi och återkomma till nämnden om denna. I planen ska behov av organisation, bemanning och maskinflotta samt tidtabell belysas.

Att om nödvändigt, under övergångstiden handla upp de aktuella arbeten med ett korttidskontrakt som säkrar upp leveransen till att egen regi-lösningen kan implementeras.

Vänsterpartiet föreslår att de kommuncentrala parkerna blir ett pilotområde där egen regi testas och utvecklas för bredare implementering för motsvarande arbeten i stadens parker och på dess gator.

Vi ser flera fördelar med att driva parkskötseln, barmarksrenhållningen och vinterväghållningen i egen regi. Man får en full rådighet över verksamheten, vilket ger mer flexibilitet och möjlighet att vid behov göra snabba ändringar i upplägget. Man får bättre kontroll över kvalitén av arbeten, och den administrationen kring upphandling och uppföljning blir överflödig. Detta är en mer effektiv användning av skattepengar än den nuvarande modellen.

Om nämnden väljer att avslå vårt förslag till beslut vill vi se att man ställer krav på kollektivavtalsliknande villkor och hög miljöprestanda och användning av förnybara bränslen i upphandlingen med hänvisning till stadens program för upphandling och inköp.

TN 2019-12-12

Renovering av Norra
Danviksbron.

Ärende 26
Dnr T2019-03185

Maria Mustonen m.fl. (V)
Malin Ericson e.y. (Fi)

Särskilt uttalande

Vi anser att det är mycket positivt att trafikkontoret och trafikförvaltningen har vägt in kulturvärdena och kommit fram till lösningen med totalrenoveringen av Norra Danviksbron.

Vi önskar att möjligheterna att förbättra för gående och cyklister i anslutningarna till bron ska fortsätta att utredas, även om det innebär ökande kostnader. Det vore olyckligt att inte ta den chans som en ombyggnad innebär att även bredda den nu kraftigt underdimensionerade g/c-passagen efter bron i riktning mot Nacka.

Bron är en viktig förbindelse mellan Stockholm och Nacka. Därför är det viktigt att framkomligheten för gång- cykel- och kollektivtrafiken under byggtiden säkras. Om prioriteringar behövs bör de göras utifrån framkomlighetsstrategins principer. Vi ser gärna även en analys om påverkan på sjötrafiken under byggandet. Därför ser vi fram emot att kontoret återkommer till nämnden angående dessa frågor vid genomförandebeslutet. Därutöver vill vi framföra ett önskemål om en skyndsam beredning så att arbetet kan utföras som planerat under den pågående avstängningen av Saltsjöbanan som sker på grund av Slussenprojektet.

Trafiknämnden

2019-12-12

Ärende 27

Cykelbana längs med
Engelbrektskatan. Inriktningsbeslut

Daniel Helldén Ordf, (MP)

Ulla Hamilton m.fl. (M)

Peter Backlund (L)

Johan Fälldin (C)

Mikael Valier (KD)

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner i huvudsak förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projektet Cykelbana längs med Engelbrektskatan upp till 1,5 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut.
2. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att se över möjligheten att utforma projektet med långsgående parkeringsplatser och två körfält för motorfordonstrafik.
3. Trafiknämnden beslutar att därutöver anföra följande.

Engelbrektskatan utgör en viktig länk för cykeltrafiken från Valhallavägen till Birger Jarlsgatan. Den är samtidigt idag en viktig länk för övrig trafik. I föreslaget till inriktning har ett par kvarter försetts med snedställda parkeringsplatser vilket minskar gatuutrymmet. Kontoret gör bedömningen att de dubbla så kallade kömagasin som ändå tillskapas före de större korsningarna kommer rymma den trafik som samlas upp vid rödljus. För att säkerställa att kömagasinen verkligen är tillräckliga önskar vi att långsgående parkeringsplatser provas först. Vi vill därför kontoret att återkommer i genomförandebeslutet med långsgående parkeringar på dessa kvarter.

2019-12-12

N2

**Cykelbana längs med
Engelbrektskatan.
Inriktningsbeslut**

Ärende 27

Jan Valeskog m.fl. (S)
Maria Mustonen m.fl. (V)
Malin Ericson (Fi)

Särskilt uttalande

Vi välkomnar detta ärende om att bygga om Engelbrektskatan från dagens två körfält till ett körfält samt dubbelriktad cykelbana. Förslaget innebär att trafiken med cirka 7 000 fordon rörelser från år 2021 får klara sig med endast ett körfält (dock två körfält invid korsningarna).

I media ("Ny dubbelriktad cykelbana på Östermalm", Östermalm Direkt, 2019-12-09) kan vi dock läsa att majoritetspartierna istället föreslår att båda två körfält behålls längs hela vägen. Det innebär en väsentlig ökning av kapaciteten jämfört med förvaltningens förslag och kommer relativt sett öka trafiken invid Humlegården och därmed även miljöbelastningen. Att betrakta 60 fordon som står parkerade som ett större miljöproblem än hundratals fler fordon rörelser per dag är ~~en~~ en märklig prioritering.

N3

Trafiknämnden
2019-12-12
Dnr T2019-01829

Mads Lundgaard (SD)

Punkt 27

Cykelbana längs med Engelbrektsgatan. Inriktningsbeslut.

Förslag till beslut

1. Att avslå förslaget.
2. Därutöver vill vi anföra följande:

Engelbrektsgatan trafikeras i dag av 7000 motorfordon per vardagsdygn. De två körfälten fungerar som kömagasin till signalkorsningarna vid Karlavägen och Birger Jarlsgatan. Att ett körfält i och med detta beslut tas bort utmed stora delar av sträckan är vansinne.

TN 2019-12-12



Levande Stockholm

Ärende 29

Dnr T2019-03239

Maria Mustonen m.fl. (V)

Malin Ericson e.y. (Fi)

Särskilt uttalande

Vi välkomnar fortsatta satsningar på ett levande Sommarstockholm med mer utrymme för gatuliv, aktiviteter och utsmyckningar. Samtidigt menar vi att det är dags att göra permanenta gågator året om av flera av gatorna i projekten. Bortsett från att det skapar förvirring både för bilister och övriga att gator stängs av för biltrafik tillfälligt bara för att sedan öppnas igen, är det permanenta förändringar av stadsmiljön som prioriterar gående, cyklister och kollektivtrafik som har förutsättningar att bidra till såväl lägre klimatpåverkan som en mer levande och attraktiv stadsbild – året om. En viktig del av ett sådant arbete är att omvandla fler gator till permanenta gågator, i så väl innerstaden som i centrala delar av ytterstadens stadsdelar.