

Tid Torsdagen den 23 mars 2023 kl. 16.00 – 16.30
Plats Stora kollegiesalen, Stadshuset
Justering Måndagen den 3 april 2023, §§ 1-10, 15-23

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 23 mars 2023, §§ 11-14

Lars Strömgren

Dennis Wedin

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Lars Strömgren (MP), ordföranden
Dennis Wedin (M), vice ordföranden

Ulf Walther (S)
Johan Ekegren (S)
Irene Dolk Castellanos (S)
Tobias Johansson (V)
Katja Jassey (V)
Jonas Nilsson (M)
Anders Lindman (SD)
Sara Svanström (L)
Markus Berensson (C)
Hamid Ershad Sarabi (C)

Tjänstgörande ersättare:

Jimmy Lindgren (S) för Berit Nyberg (S)

Ersättare:

Karin Jordås (S)
Björn Erdal (S)
Joel Höglund (V)
Agneta Sundberg (V)
Anna Cederschiöld (M)
Torbjörn Erbe (M)
Ludvig Tornberg (M)
Gabriel Kroon (SD)

Tjänstemän:

Tillförordnad förvaltningschef Philip Hall, Sara Bergendorff, Mikaela Dahlberg, Elisabet Elfström, Ulrika Falk, Peter Granström, Anna Green, Kersti Hedqvist, Bengt Stenberg, nämndsekreteraren Alva Matsdotter, borgarrådssekreteraren Elin Hylander, praktikant Mattias Fürstenbach samt personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-10

§ 22**Nya inslag i stadsmiljön: laddstolpar, leveransboxar och elsparkcyklar. Svar på remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2022-02836

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 28 december 2022.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Lars Strömgren (MP) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

Särskilt uttalande

Vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Moderaterna ställer sig positiva till Skönhetsrådets förslag om att låta kommunfullmäktige uppdra åt stadens förvaltningar att samordna sig och ta fram en tydlig strategi för hur gator, torg, parker och vattenrum upplåts och hur eventuella nya objekt ska gestaltas. Det är önskvärt med bättre lagstiftning som förhindrar reklambåtar från att användas helt fritt, staden borde kunna ha ett tillståndsförfarande för sådan användning. Även om leveransboxar runt om i staden har en stor nytta, kan de inte ställas ut helt fritt. Det förfular stadsmiljön när de inte passar in på platsen.

Vi håller även med rådet om att mer behöver göras gällande elsparkcyklarna för att färre ska uppleva dem som en belastning i stadsbilden – därför är den nya lagstiftning som förbjuder framfart på trottoarer välkomnad.

Vidare menar Moderaterna att tillgängliga laddstolpar är en viktig komponent för att möjliggöra en snabbare övergång till en fossilfri stad. Skönhetsrådets och trafikkontorets synpunkt om att laddstolpar på gatumark riskerar att låsa in platser som kan behövas för annat är relevant, och är något

som behöver tas i beaktning. Staden behöver arbeta med löpande prövningar lokalt utifrån behovet och användningen av gatuutrymmet. Samtidigt som Stockholm ska vara en vacker och för alla tillgänglig stad kommer det de kommande åren krävas ett särskilt fokus för att uppnå stadens miljömål.

Markus Berensson m.fl. (C) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Ständiga förändringar innebär att Stockholms stadsliv är fortsatt spännande. Men ibland är förändringar inte till det bättre, åtminstone estetiskt, och Centerpartiet håller med Skönhetsrådet om att leveransboxar gör sig bättre på kvartersmark än på stadens gator – åtminstone så länge de ser ut som förvuxna elskåp.

När det gäller elsparkcyklar så finns det fog för irritation när de ligger slängda kors och tvärs över staden, men som mobilitetslösning har de stora fördelar. Det har alltid varit svårt att lösa problemet med ”the last mile” i trafikplaneringen, dvs. hur ska man förmå människor att utnyttja stadens utmärkta kollektivtrafik om det är för långt att gå från hemmet till tunnelbanan/bussen/spårvagnen eller från tunnelbanan/bussen/spårvagnen till målpunkten vid jobbet, skolan eller förströelsen?

Stadens låncykelsystem är en lösning, men den medför sina egna ”last mile” problem eftersom användaren måste hitta en dockningsstation vid början och slutet, samtidigt som cyklarna kan vara tunga och otympliga. Elsparkcyklarna är små, de är lätta, de kräver ingen fysisk ansträngning och de kan vara kul att åka på – vilket gör att trafikanter faktiskt använder dem.

Men för att elsparkcyklarna inte ska få sina egna ”last mile”-problem så krävs det många elsparkcyklar och många parkeringsplatser. Vi anser därför att staden har gått för långt i sin motreaktion när antalet elsparkcyklar gått ned från över 23 000 till 12 000 och att mer borde göras för att öka dagens maxtak, samtidigt som fler parkeringsplatser planeras in.

När det gäller parkeringsplatser är det emellertid viktigt att trafikkontoret gör en större ansträngning för att anlägga dessa i gaturummet, på utrymmen för befintlig parkering, snarare än på trottoaren.

Vid protokollet
Alva Matsdotter