

Tid Torsdagen den 14 februari 2019 kl. 16.00 – 16.20
Plats Stora kollegiesalen, Stadshuset
Justering Måndagen den 25 februari 2019, §§ 1-11, 14-18, 21

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 14 februari 2019, §§ 12, 13, 19, 20

Daniel Helldén

Rikard Warlenius

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Daniel Helldén (MP), ordföranden

Rikard Warlenius (V), vice ordföranden

Ulla Hamilton (M)
Jan Tigerström (M)
Eva Ekmehag (M)
Peter Backlund (L)
Johan Fälldin (C)
Mikael Valier (KD)
Jan Valeskog (S)
Inger Edvardsson (S)
Åsa Odin Ekman (S)
Maria Mustonen (V)
Mads Lundgaard (SD)

Ersättare:

Bo Arkelsten (M)
Bo Wilhelm Lindner (M)
Maria Johansson (L)
Svante Linusson (C)
Joel Höglund (V)
Natalia Espinosa (V)
Joakim Hedelin (SD)
Malin Ericson (Fi)

Tjänstemän:

T.f. förvaltningschefen Fredrik Alfredsson, Karin Dhakal, Ted Ell, Ulrika Falk, Åse Geschwind, Inga-Lill Hultin, Anne Kemmler, Mattias Lundberg, Elisabet Munters och personalföreträdarna Luis Lopez och Magnus Sundin §§ 1-9, 11-13 samt borgarrädssekreterarna Martin Solberg och Tom Olefors.

§ 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 måndagen den 25 februari 2019.

§ 2**Frågor för beredning och information från kontoret**Skrivelse för beredning

Anmälan görs av inkommen skrivelse till trafiknämnden enligt följande:

- 1 Bristande snöröjning som hinder för kollektivtrafiken, från vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V).
Dnr: T2019-00553

Beslut

Trafiknämnden överlämnar skrivelsen till trafikkontoret för beredning.

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

Inkomna skrivelser m.m. till trafiknämnden enligt förteckning från den 30 januari 2019 respektive den 14 februari 2019 anmäls.

§ 4**Anmälan av delegationsbeslut fattade inom trafikkontoret**

Dnr T2019-00064

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden lägger anmälan till handlingarna.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 29 januari 2019.

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 T2018-00136

Protokoll 8/2018 från sammanträde med rådet för funktionshinderfrågor vid trafiknämnden och Stockholms Stads Parkerings AB från den 3 december 2018 anmäls.

§ 6

Minnesanteckningar från nämndens möte med rådet för funktionshinderfrågor

Dnr T2018-00136

Minnesanteckningar från nämndens möte med rådet för funktionshinderfrågor vid trafiknämnden och Stockholms Stads Parkerings AB från den 15 november 2018 anmäls.

§ 7

Anmälan av rapport "Effekter av miljözoner i Stockholms stad"

Dnr T2019-00347

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt sitt förslag:

- 1 Trafiknämnden beslutar att låta ärendet utgå.

§ 8

Cykelparkering 2019-2020. Genomförandebeslut

Dnr T2018-02684

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av

cykelparkeringsåtgärder till en investeringsutgift om 27,8 mnkr.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 30 november 2018.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

Särskilt uttalande

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

Vänsterpartiet välkomnar trafikkontorets planer att fortsätta bygga nya cykelparkeringar. Vi ser positivt på den höga utbyggnadstakten och instämmer med att behovet av cykelparkeringar är stort.

Vi vill därutöver anför att det finns stora behov av lämpliga parkeringsplatser även för lastcyklar och andra typer av bredare cyklar. Lastcyklar är ett fossilfritt alternativ till bilar och kan tillgodose många vardagliga transportbehov. Det är därför de har blivit mycket populära bland stockholmare. Av denna anledning anser vi att staden ska följa med i sin tid och införa lämpliga parkeringsytor även för dem.

Satsningen på bredare cykelparkeringar är viktig även ur ett tillgänglighetsperspektiv. Om lastcyklarna parkeras korrekt på angivna lastcykelplatser står de inte i vägen för trafiken så att synskadade, rullstols- eller rullatorbundna trafikanter och personer med barnvagn kommer fram i trafiken. Dessutom finns bredare cykelmodeller som är avsedda för rörelsehindrade. För närvarande är det svårt att hitta lagliga sätt att ställa den här typen av cyklar på Stockholms gator.

Vänsterpartiet ser gärna att trafikkontoret tar hänsyn till dessa behov vid planeringen och införandet av cykelparkeringar.

broar, tunnlar och övriga konstbyggnader 2019.**Genomförandebeslut**

Dnr T2018-03425

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av mindre reinvesteringsåtgärder i konstbyggnader år 2019 upp till 50 mnkr.
- 2 Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandling av entreprenader i enlighet med vad som följer av kontorets tjänsteutlåtande.
- 3 Trafiknämnden uppdrar åt trafikkontoret att återkomma med förslag till genomförandebeslut för reinvesteringsprogram inom verksamhetsområdet för åren 2020-2022.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 17 december 2018.

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**Kommunikationssystem i ledningstunnlar city.****Genomförandebeslut**

Dnr T2018-03331

*Sekretess enligt 18 kap 8 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).**Stockholm den 7 december 2018**Stockholms stads trafikkontor***Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner förslag till genomförandebeslut för ett nytt kommunikationssystem för ledningstunnlar i city till en sammanlagd investeringsutgift om 15,0 mnkr.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 19 december 2018.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

§ 11**Levande Stockholm 2019. Genomförandebeslut**

Dnr T2018-03436

Beslut

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

- 1 Trafiknämnden beslutar att ge kontoret i uppdrag att genomföra Levande Stockholm 2019 i enlighet med kontorets tjänsteutlåtande.
- 2 Trafiknämnden beslutar att ge kontoret i uppdrag att ytterligare utveckla Levande Stockholm med berörda aktörer samt att utvärderingen och kommunikationen kring projektet stärks.
- 3 Trafiknämnden beslutar att därutöver anföra följande:

Levande Stockholm är ett uppskattat projekt som förändrar stadsmiljön och ger stockholmare och besökare möjlighet till ett ökat stadsliv och trivsammare vistelsemiljöer. Staden har möjlighet att bättre använda potentialen i våra gemensamma stadsmiljöer men nyckeln till ett framgångsrikt genomförande ligger i ett ännu tätare samarbete med näringslivet och stockholmare samt berörda inom staden. Det är även angeläget att platser och aktiviteter utvärderas för kontinuerlig utveckling av projektet samt att kommunikationen stärks såväl gentemot involverade aktörer som till stockholmare. Det är välkommet att kontoret tar fram en flerårig projektplan med arbetssätt och projektstruktur, och i och med detta kan ovanstående bättre hanteras.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 11 januari 2019. Kontoret

föreslår att nämnden beslutar följande:

- 1 Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra Levande Stockholm 2019 i enlighet med kontorets tjänsteutlåtande.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Peter Backlund (L), Johan Fälldin (C) och Mikael Valier (KD) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V), Jan Valeskog m.fl. (S) och Mads Lundgaard (SD) föreslår att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Peter Backlund (L), Johan Fälldin (C) och Mikael Valier (KD).

Reservation

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

Särskilt uttalande

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

Vi anser att Levande Stockholm och de s.k. sommargågatorna är ett positivt och välkommet inslag i Stockholms gatubild. Vi hoppas att arbetet med Levande Stockholm fortsätter och utvidgas, men vi vill framhålla vikten av att staden vidtar åtgärder för att minska bullret på de gator som blir särskilt populära sommartid. Genom en effektiv strategi för de gator som ex. Skånegatan, där många uteserveringar blir populära under sommaren, kommer de boende på dessa gator inte drabbas onödigt mycket och uppleva att Levande Stockholm är ett positivt inslag även för dem.

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

Vi socialdemokrater anser att sommargågatorna bidrar till ett dynamiskt gatuliv och en mer levande stad.
Enkätundersökningen i ärendets bilaga 1 (Levande Stockholm

2018. Resultatrapport. Totalrapport – Stockholms stad) visar i stor utsträckning på att denna uppfattning delas av de stockholmare som berörs. En sommargata sticker dock ut. På flertalet frågor, så som städning, attraktivitet för de boende, osv, ges ett högre antal negativa svar för sommargågatan på Skånegatan.

Vi ser gärna att satsningen på sommargågator utvecklas, och att nya gågator testas. Däremot är det angeläget att utformningen görs med omsorg för såväl boende som lokala näringsidkare och andra aktörer.

I förslaget anges att platsen och formerna utvecklas i samråd med näringsidkare och tillståndsgivare. Med tanke på de problem som upplevts även av boende förutsätter ett genomförande ett arbete med förankring och samråd även med de boende för att motverka att sommargågatan uppfattas som ett negativt inslag av de boende.

Ersättaryttrande

Malin Ericson (Fi) lämnar ersättaryttrande enligt följande:

Sommargågatorna har varit en stor succé, som uppfattats positivt av en övervägande del av både besökare och dem som bor och verkar på och runtomkring dem. Men det finns ändå problem, och ett av dem är de stora störningarna som rapporterats framför allt från boende på Skånegatan.

Staden är en levande plats och den som valt att bo där får acceptera gatuliv, ringande kyrkklockor och oväsen från snöröjningen på natten. Det är rimligt att den som valt att bo i kvarter med restauranger och uteliv kommer att uppleva støj och stök. Det är däremot inte rimligt att dagligen behöva genomlida nedskräpning och fylla utanför hemmet och sådana ljudnivåer kvällstid att det inte är möjligt att använda sovrummen mot gatan.

Om de så uppskattade sommargatorna ska vara en accepterad del av livet i staden för de boende måste sådana störningar åtgärdas.

§ 12

Arbetsprogram år 2019 för reinvestering av gatuytor med tillhörande anordningar. Genomförandebeslut

Dnr T2018-03398

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av arbetsprogram 2019 för reinvesteringar av gatuytor med tillhörande anordningar till en investeringsutgift om 100 mnkr.
- 2 Trafiknämnden hemställer till kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut.
- 3 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 15 januari 2019.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

Särskilt uttalande

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

Vi välkomnar arbetsprogrammet för reinvesteringar i gatuytor med tillhörande anordningar för år 2019, men beklagar samtidigt att programmets begränsningar. I den socialdemokratiska budgeten för Stockholms stad finns 100 miljoner kronor mer för viktiga och angelägna åtgärder i vår gatumiljö. Dessa medel saknas i den borgerliga budgeten som prioriterar skattesänkningar framför en väl fungerande välfärd.

§ 13**Verksamhetsplan 2019 för trafiknämnden**

Dnr T2018-02787

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner verksamhetsplanen för 2019.
- 2 Trafiknämnden godkänner omslutningsförändring om 153,0 mnkr inom driftbudgeten.
- 3 Trafiknämnden godkänner förslag till budgetjustering avseende klimatinvesteringar om 72,2 mnkr.
- 4 Trafiknämnden godkänner förslag till budgetjustering avseende medel för trygghetsskapande åtgärder om 33,7 mnkr inom investeringsbudgeten.
- 5 Trafiknämnden godkänner ansökan om investeringsmedel om 72,2 mnkr för klimatåtgärder från Central medelsreserv i enlighet med bilaga 13 till kontorets tjänsteutlåtande.
- 6 Trafiknämnden godkänner ansökan om investeringsmedel om 33,7 mnkr för trygghetsskapande åtgärder från Central medelsreserv i enlighet med bilaga 14 till kontorets tjänsteutlåtande.
- 7 Trafiknämnden fastställer tidpunkter för ekonomisk månadsuppföljning till den 7 mars, 25 april, 13 juni, 29 augusti, 24 oktober, 14 november och 12 december samt tertialrapporter till den 23 maj och 26 september.
- 8 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande.

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

- 1) Ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Peter Backlund (L), Johan Fälldin (C) och Mikael Valier (KD) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - 1 Delvis bifalla kontorets förslag till verksamhetsplan och i övrigt godkänna förslag enligt vad som anges i Vänsterpartiets budgetreservation 2019 samt därutöver anföra följande:

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

Den grönbåa majoritetens verksamhetsplan för Trafiknämnden 2019 innehåller få nyheter utan är i stora drag en fortsättning på den politik som den rödgröna majoriteten bedrev. Vänsterpartiet anser dock att detta inte är tillräckligt om Stockholm på allvar ska bemöta de hot vi står inför och för att trygga målen om en jämlik, jämställd och klimatsmart stad.

Vi föreslår därför kraftfulla åtgärder för att ställa om trafiken för att bli en långsiktigt hållbar stad. Vi vill utreda förutsättningarna för en snabb elektrifiering av den tunga vägtrafiken i Stockholm, med målet att alla godstransporter och all busstrafik i innerstaden ska vara elektrifierade senast 2030. Vi vill i samverkan med godstransportbranschen och andra aktörer genomföra åtgärder som bidrar till att skapa ett effektivare, säkrare och mer miljöanpassat transportsystem, till exempel off-peak-leveranser och samlastningsprojekt. Staden ska erbjuda off peak-leveranser för eldrivna lastfordon i hela kommunen såväl som införa möjligheten att låta eldrivna lastfordon utnyttja busskörfält på infartsleder i kommunen. Vi vill utreda hur fler gator kan göras till permanenta 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 kollektivtrafikknutenpunkter.

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.

Vi vill sist tillägga att vår skepsis mot miljözonerna står fast då de enligt stadens egen rapport inte kommer att bidra till en nämnvärt bättre luftkvalité samtidigt som de riskerar att öka utsläppen av koldioxid och försvåra för vissa socioekonomiska grupper att ha samma tillträde till innerstaden som resursstarkare grupper.

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

- 1 Avslå kontorets förslag till beslut med hänvisning till Socialdemokraternas budgetreservation i kommunfullmäktige samt därutöver anföra:

Stockholm är en av Europas snabbast växande huvudstäder. Att Stockholm växer är ett kvitto på stadens attraktivitet och att människor vill bo och verka här. Men det skapar också utmaningar, inte minst i trafiken och för det offentliga utrymmet. Fler människor ska dela på lika mycket plats. Det ställer stora krav på gaturummet och det offentliga rummets utformning. När Stockholm växer ska det ske på ett sätt som bidrar till att minska stadens klimatpåverkan och som minskar segregationen och jämnar ut Stockholmarnas livschanser.

Genom att satsa på kapacitetsstarka trafikslag som gång, cykel och kollektivtrafik kan fler människor klara sin mobilitet utan att behöva använda bilen. På så sätt kan klimatpåverkan minskas och gaturummet blir mer inbjudande. Det kräver investeringar och prioriteringar. Samtidigt måste också fordonsflottan ställas om och fossila bränslen fasas ut. Därför vill vi genomföra en större satsning på trafiknämndens arbete med framkomlighet så att fler kommer fram i tid.

Cykelbana i Söderledstunneln ska utredas enligt plan, vilket

vi inte motsätter oss. Däremot är det viktigt att en bedömning sker på hur omfattande utredningsresurser som ska läggas på ytterst svåra och mindre realistiska projekt som detta, särskilt när kontorets budget är mycket svag år 2019.

Nyttotrafiken får med fler digitala tjänster och ökad e-handel en allt större roll. Vi vill att samordningen för dessa transporter ökar och vill satsa på mer miljövänliga varutransporter. Alla människor ska kunna känna sig trygga i trafiken. För det krävs att samspelet mellan trafikanter fungerar och att trafikmiljöerna byggs på ett trafiksäkert sätt. Fler trafikseparerade cykel- och gångbanor liksom fler informationsinsatser och ökad efterlevnad av hastighetsgränser skapar en tryggare trafik där färre dör eller skadar sig. För oss är det en viktig prioritering att öka trafiksäkerheten.

Det offentliga rummet är Stockholmarens gemensamma vardagsrum. Vi spenderar allt mer tid på gemensamma platser. Valfungerande, trygga och inbjudande parker, torg och gator skapar förutom livskvalitet också fler möten i vardagen. Genom att träffas i det offentliga rummet får vi större förståelse för varandra. Rätten till ett valfungerande offentligt rum ska gälla alla Stockholmare. Därför vill vi se fler särskilda satsningar på ytterstaden. Inte minst måste städning och underhåll förbättras. Vi vill satsa 10 miljoner kronor extra på att förbättra städningen i hela staden med fokus på ytterstaden. Alla har rätt en stadsmiljö som är hel och ren.

Stockholm har naturen in på knuten. Det gör att staden fyller en viktig ekologisk funktion. I ett varmare klimat med fler värmeböljor och fler skyfall får också stadsgrönskan en viktigare roll att fylla för att mildra klimatförändringarnas effekter. Därför vill vi att stadens gröna infrastruktur utvecklas och att investeringar görs i hela staden. Vi vill också se fler investeringar för att översvämningssäkra staden, åtgärder som också kan fungera som kolsänkor för att minska Stockholms klimatpåverkan.

En bra luftkvalitet i staden har länge varit en prioriterad fråga för oss. Stockholm har gått från att vara en storstad med rejält smutsig luft till nu vara en av de storstäder som har renast luft. Nya siffror för år 2018 visar att staden på den mest belastade gatan, Hornsgatan, har allt bättre värden och redan nu klarar årsmedelvärdet för EU:s miljökvalitetsnorm. Under åren framöver kommer värdena fortsätta att minska för att år 2021, tack vare hårdare miljözonsregler för tunga fordon,

nästan halveras i Stockholms innerstad. Att införa ytterligare miljözon på Hornsgatan skulle alltså inte ge avsevärd förbättring av luftkvaliteten men skulle istället öka koldioxidutsläppen med 4,5 % för hela landet. Redan år 2018 har en kraftig ökning av nya bensinbilar skett, främst på grund av den desinformation om miljözoner som varit åren 2017-2018. Det är mycket allvarligt. Vi motsätter oss därför extra miljözon på Hornsgatan för att inte drastiskt öka Sveriges klimatutsläpp.

Föreslagen verksamhetsplan för trafiknämnden är ett resultat av den budget som kommunfullmäktige antagit. Det är en budget som prioriterar skattesänkningar framför en väl fungerande välfärd. För trafiknämnden innebär det en underfinansierad nämndbudget som inte ger utrymme för angelägna investeringar. Moderaterna, Liberalerna, Centerpartiet, Miljöpartiet och Kristdemokraterna har drivit igenom en budget med låga ambitioner för Stockholms utveckling. Med anledning av att vi Socialdemokrater har reserverat oss mot kommunfullmäktiges budget reserverar vi oss även mot verksamhetsplanen för nämnden.

- 4) Mads Lundgaard (SD) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
- 1 Gratis parkering för alla tvåhjuliga fordon införs. Inkomsterna på, ca 3 miljoner kronor under 2019 skulle enbart täcka kostnaderna för omskyltningar och dylikt för de nya taxeområdena för samma.
 - 2 Om avgiftsbefrielsen ändå generera ytterligare inkomstförluster har Sverigedemokraterna tagit höjd för samma i vår budget där denna åtgärd finns med.
 - 3 Miljözon klass II ska inte införas på Hornsgatan 1:a januari 2020. Enligt trafikkontorets egen rapport innebär det omfattande kostnader för näringslivet och privatpersoner samt riskerar att istället öka utsläppen.
 - 4 Trafikkontoret ska inte löpande pröva vilka ytterligare gator som kan bli aktuella för miljözoner.
 - 5 Majoritetens förslag om 177 miljoner kronor för vinterväghållning som bygger på ett snöfall på 14 centimeter i månaden är för lågt utan här bör 20 miljoner tillföras. Dessa 20 miljoner tas från de 37,7 miljoner majoriteten äskat från KF till förtydys armaturutbyte av befintliga fungerande armaturer med motsvarande belopp. Om detta påverkar kvalitén i de trygghetsskapande åtgärderna som belysning ju utgör. Är en annan möjlighet är omdisponering av medel från Socialnämnden. Här finns 20 miljoner avsatta för boende till 200 Afghanska män

- som inte är stadens utan migrationsverkets ansvar.
Fungerande infrastruktur i huvudstaden känns som en mera angelägen prioritering.
- 6 Förberedelse för östra länken och trafikkontorets del i planeringen inför stockholmsförhandlingarna av samma måste påbörjas. Den administrativa personella kapacitet som frigörs då SD inte vill att förvaltningen ska ägna sig åt exempelvis jämställdhetsanalyser kan användas för samma. Östra länken är den bästa möjliga miljö - och tillväxtinvestering Stockholms stad kan göra.
 - 7 Ny – och ombyggnadsprojekt som minskar framkomligheten för bilister ska inte realiserar och ytterligare 1,5 miljoner kronor inte avsättas till samma.
 - 8 Trafikkontoret ska inte fasa ut fossila bränslen i upphandling av transporter, entreprenörer och arbetsmaskiner om det blir mycket dyrare eller påverkar hur många snöröjningsfordon som kan sättas in.
 - 9 Trafikkontoret ska inte tillhandahålla flera platser för ”stockholmsjobb” utan färre. Trafikkontoret ska inte användas som en arbetsmarknadsåtgärd.
 - 10 Trafikkontoret ska inte tillsammans med stadens andra förvaltningar och bolag aktivt arbeta för att diskriminera svenskfödda och prioritera utrikes födda till arbeten i verksamheterna.
 - 11 Åtgärder för att minska biltrafiken till 2020 i staden ska inte vidtas.
 - 12 Biltrafiken ska inte 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 för att stå i kö.
 - 13 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.
 - 14 Trafikkontorets driftsavtal ska inte innehålla krav på att människor som står långt från arbetsmarknaden ska anställas – utan kvalitet och pris ska avgöra.
 - 15 Förvaltningen ska inte byråkratiseras och ges i uppdrag säkerställa att stadens utemiljöer är tillgängliga för individer med könsöverskridande identitet – eller uttryck, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning och sexuell läggning.
 - 16 Förvaltningen ska avbyråkratiseras och målen minska. I utemiljöerna ska enbart kvinnors trygghet, funktionsnedsättning och ålder prioriteras.
 - 17 Trafikkontoret bör utreda en ökat fordonslängd för

- massagodstransporter framöver. Tunnelbaneutbyggnaden, arbetet med slussen och de stadsbyggnadsprojekt som pågår kräver detta.
- 18 Insiktsutbildningar för medarbetare och entreprenörer ska inte utföras. Att sätta medarbetarna och entreprenörerna på skolbänken för att lära om sina "egna fördomar" för tankarna till politiska kommissarier och DDR.
- 19 Det ska inte finnas etiska riktlinjer för utomhusreklamen. Det räcker att följa svensk lagstiftning.
- 20 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. Vilket inte minst totalitära regimer på 30 och 40-talet visat på.
- 21 Trafikkontoret ska inte sträva efter att öka mångfalden utan enbart kompetens ska tillämpas vid rekryteringar.
- 22 Trafikkontorets anställningsannonser ska inte utformas så att ingen grupp känner sig exkluderat utan på ett sätt som attraherar bästa möjliga kompetens.
- 23 Den sparkade trafikdirektören tillika professor i framkomlighetslogistik på KTH ska erbjudas att gå tillbaka till sin gamla tjänst. Han besitter en unik kunskap för detta arbete vilket inte mist rapporten om miljözoner som tagits fram under hans ledning visar på. I tider med "Fake news" är det viktigt med faktabaserade tjänstemän som kan arbeta fram professionella underlag utan påtryckning från politiker.
- 24 Trafiknämnden bör ges i uppdrag att utreda hur många parkeringstillstånd för funktionsnedsatta från andra EU-länder och förfalskade dito som används i Stockholm då indikationer på samma kommit in.
- 25 Trafiknämnden bör ges i uppdrag att utreda möjligheten till att de entreprenörer som utför parkeringskontroll utrustas med ett dataprogram som ser om bilarna har parkeringskulder på över 5000 kronor och därvid kan identifiera målvakter direkt (Karlskronamodellen där till en så liten kostnad som 75.000 kr.).

I övrigt anförs följande:

Sverigedemokraterna delar majoritetens uppfattning att Stockholm ska ha Sveriges bästa företagsklimat 2025 men majoritetens beslut omöjliggör samma.

För detta utfall måste östra länken påbörjas. Framkomligheten

öka med färre avstängda gator. Inga miljözoner 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.

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.

MC och Mopeder klass I (härefter benämnd MC) nyttjar redan befintliga vägar effektivare än bilar. På ytan motsvarande en bil får dessutom fyra MC plats enligt trafikkontorets eget förslag. MC kräver, då de nyttjar befintliga vägar inte resurser i form av nybyggnation av cykelbanor. Tvåhjuliga fordon minskar trängseln i staden.

MC är en smidig, flexibel väldigt lite platskrävande lösning för arbetspendling. Inte minst för de som bor eller arbetar långt ifrån hållplatser och olika typer av spårbunden trafik.

Stockholms trafikkontors 400 medarbetare har en viktig funktion gällande att säkerställa en god framkomlighet i den allt tätare staden. En växande stad innebär att allt fler ska samsas om samma begränsade yta vilket ställer höga krav på en väl utvecklat infrastruktur.

Trafikkontoret spelar en central roll i det arbetet och viktiga samverkanspartners är stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, trafikverket, regionens trafikförvaltning, och grannkommunerna.

På trafikkontoret ska enbart professionella tjänstemän arbeta och i de servicefunktioner de har tillgång till, likaså.

Då trafikingenjörer och individer med teknisk bakgrund är bristvara på arbetsmarknaden är det av yttersta vikt att deras arbetstid inte läggs på att ta hand om långtidsarbetslösa eller nyanlända i arbetsmarknadsprojekt.

Biltrafiken ska inte som M, Mp, C och L föreslår i VP:n minska utan så länge Stockholms kollektivtrafik inte motsvarar behovet - är biltrafiken ett viktigt komplement.

Som även rapporten om miljözoner visar på minskar utsläppen kontinuerligt grundat teknikutvecklingen och är nu nere på en tredjedel av vad den var på åttioalet.

Politiska direktiv om ”Insiktutbildningar” för tankarna till DDR och politiska kommissarier. Politiska direktiv gällande vilka personer som ska finnas i den kommunikation trafikkontoret använder sig utav för tankarna till etnisk och religiös profilering.

Det för tankarna till totalitära regimer i Europa på trettio och fyrtiotalet.

Kraven på att stadens entreprenörer ska gå samma ”insiktutbildningar” motverkar målet om att bli Sveriges mest företagsvänlig stad 2025.

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

Under vinterhalvåret kan inte cyklar ersätta bilar som transportform vilket inte minst nuvarande vinter visar på med all tydlighet. 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.

Förberedelse för östra länken och trafikkontorets del i planeringen inför stockholmsförhandlingarna av samma måste påbörjas. Som man kan läsa i miljözonrapporten minskar utsläppen i Stockholms stadigt och ligger nu på en tredjedel av vad de var på åttiotalet. Östra länken är den bästa möjliga miljöinvesteringen Stockholms stad kan göra.

Östra länken är dessutom central för Stockholms möjlighet till tillväxt med nya bostäder och företag. Nya vägar för de alltmer fossilfria bilarna, lastbilarna och bussarna måste byggas.

Även M, MP, C, L och KD: s stopp för byggnation av samma motverkar Stockholms stads mål att bli mera företagsvänlig.

För grannkommunerna Nacka och Värmdö är byggandet av östra länken extra viktig. De riskerar en infrastrukturmässig utestängning som kraftig påverkar invånarna och näringslivets möjligheter där när majoriteten stoppat östra länken.

Slutligen:

Sverigedemokraterna är oroliga för att majoriteten vill slösa bort stockholmarnas skattemedel och stoppa tillväxten utan något egentligt positivt utfall för miljön.

Enbart de samhällsekonomiska kostnaderna för att införa miljözon 2 i hela innerstaden är 10 miljarder kronor enligt trafikkontorets egen rapport.

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.

Sverigedemokraterna noterar att internkontrollen påpekar en sannolik risk gällande kontrollen av leverantörsfakturer. De uppfyller i dag inte alltid de krav för god ekonomihushållning som finns grundat bristande spårbarhet och fakturer som inte uppfyller kontorets riktlinjer och legala krav.

Då trafikkontoret upphandlar eller är huvudman för omfattande kostsam, av skattebetalarna betalat verksamhet, ser vi gärna att extra uppmärksamhet ägnas åt detta under 2019.

Även detta påverkar målet om att bli en mera företagsvänlig kommun.

Stockholms stads förvaltningar och verksamheter ska inte användas som arbetsmarknadsåtgärder. Stockholms stad ska vara en professionell, attraktiv arbetsgivare där anställningar styrs av kompetens.

Ska Stockholms näringslivsklimat förbättras och kvalitén i stadens myndighetsutövning och tjänster till invånarna öka, måste byråkratin i Stockholms stad minska.

Att Alliansen och Miljöpartiet underledning av Moderaterna använder stadens förvaltningar och verksamheter till olika projekt och experiment.

Tar tjänstemännens resurser i anspråk till saker som inte tillhör stadens kärnverksamhet - och komplicerar ledningen och styrningen av staden.

Oavsett om det handlar är mera ellådcyklar, jämställdhetsanalyser eller feministisk snöröjning.

Är det inte att ha stadens och stockholmanas bästa för öga.

Detta är dessutom mycket kostnadsdrivande.

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

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Peter Backlund (L), Johan Fälldin (C) och Mikael Valier (KD).

Reservation

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

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

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

Ersättaryttrande

Malin Ericson (Fi) lämnar ersättaryttrande enligt följande:

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

- 1 Att delvis bifalla kontorets förslag till beslut
- 2 Att i övrigt hänvisa till Feministiskt initiativs budgetreservation samt 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.

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. Som klimatåtgärd är elektrifiering av transportsektorn är en viktig faktor, liksom utbyggnaden av laddinfrastrukturen i staden; det är dock inte åtgärder som minskar trafikarbetet, motverkar trängsel eller ger ökat

utrymme för övriga trafikslag.

Vi vill se ett tydligt program för att kraftigt begränsa biltrafiken, där fysiska åtgärder är en viktig del. Sommargångator ska göras permanenta, och ytterligare gångator 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. Vi vill också se en större zon som är fri från privatbilism, till exempel motsvarande området för I stan utan min bil.

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.

Till skillnad från den grönbå majoriteten som anser att trygghet ordnas genom bevakning och auktoritära åtgärder ser vi 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.

§ 14

Studera och redovisa möjliga effekter för trafik, parkering och stadsmiljö av självkörande fordon. Svar på uppdrag från kommunfullmäktige

Dnr T2018-03394

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner redovisningen av kommunfullmäktiges uppdrag att studera och redovisa möjliga effekter för trafik, parkering och stadsmiljö av

självkörande fordon, enligt vad som följer av kontorets tjänsteutlåtande.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 30 november 2018.

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**Effekter av försök med full prio för buss. Svar på uppdrag från kommunfullmäktige**

Dnr T2018-03387

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets redovisning av effekter av försök med full prio för buss enligt vad som följer av kontorets tjänsteutlåtande.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 3 december 2018.

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**Åtgärdsplan Gångplan 2019. Lägesrapport**

Dnr T2018-02750

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner lägesrapporten Åtgärdsplan Gångplan för 2019.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 13 december 2018.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

§ 17**Evenemang 2018. Redovisning**

Dnr T2018-03468

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets redovisning.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 6 december 2018.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

§ 18**Redovisning och utvärdering av reinvesteringsprogram för gatuytor med tillhörande anordningar 2013-2018**

Dnr T2018-03399

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets redovisning och utvärdering av reinvesteringsprogram för gatuytor med tillhörande anordningar 2013-2018.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 17 december 2018.

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**Digitalt verksamhetsstöd för gatuinformation.****Upphandling**

Dnr T2018-01249

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden uppdrar åt trafikkontoret att genomföra upphandling av nytt digitalt verksamhetsstöd för gatuinformation till en kostnad av 11 mnkr.
- 2 Trafiknämnden ger förvaltningschefen i uppdrag att fatta tilldelnings- och anskaffningsbeslut och teckna avtal.
- 3 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 29 november 2018.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

§ 20**Årsavtal för vinterväghållning och barmarksrenhållning av gatumark inom stadsdelsområde Södermalm Öst-Väst, Östermalm, Norrmalm, Kungsholmen, Spånga-Tensta, Rinkeby/Kista samt Hässelby-Vällingby.
Upphandling**

Dnr T2018-02087

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden uppdrar åt trafikkontoret att genomföra upphandlingen.
- 2 Trafiknämnden beslutar att ge förvaltningschefen i uppdrag att fatta tilldelnings- och anskaffningsbeslut och teckna avtal.
- 3 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 22 januari 2019.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Peter Backlund (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD) och Mads Lundgaard (SD) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - 1 Delvis avslå kontorets förslag samt därutöver anföra följande:

Den senaste vintern har tyvärr varit en repetition av ett alltför bekant scenario där snöröjningen inte lever upp till vad stockholmarna har rätt att förvänta sig. Framkomligheten har på vissa platser varit under all kritik vilket lett till personskador men även drabbat utsatta grupper som ex. äldre och funktionshindrade som helt enkelt inte kunnat röra sig i Stockholm. Trafikborgarrådet har bemött kritiken på ett sätt som även det är bekant från tidigare vintrar, genom att hänvisa till problemen med upphandlingsförfarandet. Mot bakgrund av denna repetition av såväl problem som förklaringar anser vi att vi inte kan godkänna ännu en upphandlingsrunda om det inte föregås av en utredning kring de hittillsvarande bristerna, följt av en tydlig strategi för att komma till rätta med dessa brister. En sådan utredning bör även ta ställning till lämpligheten i dagens upphandlingssystem och överväga möjligheten att återta snöröjningen i kommunal regi.

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

- 1 Trafiknämnden uppdrar till trafikkontoret att genomföra upphandlingen.
- 2 Trafiknämnden beslutar, efter att ha givits möjligheter att ge synpunkter på upphandlingsunderlaget, ge förvaltningschefen i uppdrag att fatta tilldelnings- och anskaffningsbeslut och teckna avtal samt att därutöver anföra följande:

Det är viktigt att upphandlingsunderlag denna gång får en sådan utformning och kravspecifikation att oskyddade trafikanter, inte minst gångtrafikanterna, får en bättre snöröjning och halkbekämpning än vad innevarande avtal innebär, som beslutades av nämnden den 15 december 2011. Dagens avtal och efterlevnad av detta avtal är klart undermålig, hundratals personer skadas nästan varje dag i Stockholm på grund av dålig vinterväghållning och då särskilt av usel halkbekämpning. Detta drabbar särskilt barn, äldre och funktionshindrade, vars möjlighet att röra sig i staden även kraftigt begränsas till följd av den dåliga halkbekämpningen. Samhällskostnaderna för denna dåliga vinterväghållning i Stockholm kan beräknas till miljardbelopp och innebär således en stor ekonomisk börda för samhället men även en stor mänsklig tragedi för de tusentals stockholmare som drabbas.

Det är inte rimligt att trafiknämnden, precis som skedde år 2011 när uppdrag om upphandling beslutades senast, ej får möjlighet att påverka upphandlingsunderlaget. Mot bakgrund av de uppenbara brister som dagens upphandlade avtal innebär måste därför trafiknämnden få möjlighet att ge sina synpunkter på upphandlingsunderlaget, vilket också var praxis före år 2006. Öppenhet är en förutsättning för att grundläggande samhällsservice, som avtal om vinterväghållning och barmarksrenhållning, får en legitimitet inför medborgarna, men även får en utformning som motsvaras av stockholmarnas förväntningar på denna service.

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Peter Backlund (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD) och Mads Lundgaard (SD).

Reservation

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

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

Ersättaryttrande

Malin Ericson (Fi) instämmer i förslag till beslut av Jan Valeskog m.fl. (S).

§ 21**Ändring av parkeringsavgifter för MC och moped klass 1 samt ändring av reducerad avgift för parkering med tillstånd för rörelsehindrad. Förslag till kommunfullmäktige**

Dnr T2018-03546

Beslut

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

- 1 Trafiknämnden beslutar att föreslå kommunfullmäktige att fastställa parkeringsavgifter samt reducerad avgift för parkering med stöd av tillstånd för rörelsehindrade i huvudsak enligt bilaga i kontorets tjänsteutlåtande. Avgifterna föreslås gälla från och med 2019-04-01.
- 2 Trafiknämnden beslutar att föreslå kommunfullmäktige att avgiften för taxa 11 lämnas oförändrad.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 20 december 2018.
Kontoret föreslår att nämnden beslutar följande:

- 1 Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att fastställa parkeringsavgifter enligt bilaga i detta tjänsteutlåtande. Avgifterna föreslås gälla från och med 2019-04-01.

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

- 1) Ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Peter Backlund (L), Johan Fälldin (C) och Mikael Valier (KD) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) föreslår att nämnden beslutar att delvis bifalla kontorets förslag till beslut samt att därutöver anföra följande:

Vi är positiva till en rabattering av parkeringsavgifterna för MC men skulle vilja gå längre och föreslå att eldrivna MC/mopeder får en ännu lägre avgift eller helt avgiftsbefrias. Detta skulle innebära en tydligare styrning mot en hållbar omställning av fordonsflottan. Vi är medvetna om att rättsläget för differentierade parkeringsavgifter med miljöhänsyn är oklart och vi menar att Stockholms stad just därför bör fatta tydliga beslut i den riktningen som därmed eventuellt kommer att leda till att rättsläget ånyo prövas och klagas.

Vi delar kontorets bedömning att ansökningsförfarandet för rörelsehindrade med särskilt tillstånd lett till färre ogiltiga tillstånd och därmed ökat tillgången till faktiskt behovande. Tyvärr har den höga avgiften gjort att många av de som har faktiska behov av ett sådant tillstånd drabbats ekonomiskt och vi vill därför behålla ansökningsförfarande men göra tillstånden gratis eller ha en symbolisk avgift på högst 100 kr/år.

- 3) Jan Valeskog m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.
- 4) Mads Lundgaard (SD) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - 1 Gratis parkering för alla tvåhjuliga fordon återinförs i Stockholms stad.

Förvaltningen beräknar inkomsterna från avgifterna inklusive boendeparkeringsavgifterna till ca 3 miljoner kronor under 2019 vilket även kostnaderna för omskyllningar och dylikt för de nya taxerområdena torde landa på. I majoritetens förslag till beslut måste tre nya taxor läggas till 13, 14 och 15. Om avgiftsbefrielsen ändå genererar ytterligare inkomstförluster är finansieringen säkerställt i Sverigedemokraternas budget för samma. I övrigt anförs följande:

MC nyttjar redan befintliga vägar effektivare än bilar. På ytan motsvarande en bil får dessutom 4 MC plats enligt trafikkontorets eget förslag. MC kräver, då de nyttjar befintliga vägar inte resurser i form av nybyggnation av cykelbanor. Tvåhjuliga fordon minskar trängseln i staden.

MC är en smidig och flexibel väldigt lite platskrävande lösning för arbetspendling. Inte minst för de som bor eller arbetar långt ifrån hållplatser och olika typer av spårbanden

trafik.

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Peter Backlund (L), Johan Fälldin (C) och Mikael Valier (KD).

Reservation

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

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

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

Särskilt uttalande

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

Det är glädjande att vi åter kan konstatera att förändringen av reglerna för parkering med tillstånd för rörelsehindrade har fått de positiva effekter som vi förutsåg men som de borgerliga partierna starkt ifrågasatte. Det är idag betydligt lättare att parkera för funktionshindrade på de reserverade parkeringsplatserna och de ogiltiga tillstånden har idag i praktiken försvunnit. Den halvering som nu föreslås med en reducerad avgift från 500 kr/år till 250/år, eller från 42 kr/månad till 21 kr/månad är att betrakta som symbolisk. Den nya avgiften påverkar inte parkeringsplanens intentioner med ökad tillgänglighet för funktionshindrade att parkera eller borttagande av falska parkeringstillstånd.

Vad avser förslaget till förändringarna av avgifter för MC ser handlar det återigen om symboliska justeringar som också är dåligt motiverade. Det är viktigt att staden har parkeringsavgifter i alla delar av staden där det är brist på parkeringsplatser och där staden genom markupplåtelse för parkering i praktiken också har kostnader för detta. Det gäller bland annat i centrala Stockholm och i närförort. I stadens parkeringsplan finns en viktig målsättning om att det alltid ska finnas minst 15 procent lediga p-platser. Parkeringsplanen har inneburit ett stort steg i denna riktning vilket är positivt, och det är nu lättare att finna parkeringsplats både för bil och MC/moped klass 1. Vad som är rimliga parkeringsavgifter för MC/moped klass 1 går att diskutera men att laborera med ojämna krontal på en låg nivå, t.ex. 2,50 kr/timme på malmarna, framstår inte som särskilt seriöst.

Det är viktigt att efter denna justering utvärdera parkeringsreglerna och nivåerna för avgifterna så att parkeringsplanens tydliga målsättningar om att det ska bli enklare att hitta parkering också gäller. Rent allmänt är nyttjande av MC något som är mycket positivt för att minska trängseln i trafiken och det är därför viktigt att de förmåner som finns jämfört med bilar på skatteområdet fortsätter att gälla, exempelvis att inga trängselavgifter gäller för MC. Staden bör också se till att det finns parkeringsplatser för MC/moped klass 1 väl fördelat på stadens gatumark och tomtmark.

Ersättaryttrande

Malin Ericson (Fi) instämmer i förslag till beslut av vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V).

Vid protokollet

Åse Geschwind