

Tid Torsdagen den 12 november 2020 kl. 16.00 – 16.25
Plats Bolindersalen, Tekniska nämndhuset
Justering Tisdagen den 24 november 2020, §§ 1-7, 9, 11-14, 16-18, 20, 22, 23

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 12 november 2020, §§ 8, 10, 15, 19, 21, 24, 25

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)
Patrik Silverudd (L)
Johan Fälldin (C)
Mikael Valier (KD)
Jan Valeskog (S)
Inger Edvardsson (S)
Emmelie Renlund (S)
Marlene Karlén (V)
Mads Lundgaard (SD)

Ersättare:

Tomas Tetzell (M)
Bo Arkelsten (M)
Bo Lindner (M)
Maria Johansson (L)
Camilla Kylenfelt (MP)
Svante Linusson (C)
Bengt Ohlsson (S)
Joel Höglund (V)
Peter Wallmark (SD)
Malin Ericson (Fi)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Gunilla Glantz, Ulrika Falk, Åse Geschwind, Anna Green, Philip Hall, Sara Högne, Bengt Stenberg och personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-13 samt borgarrådssekreteraren Thomas Karlsson.

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

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

Justering sker tisdagen den 24 november 2020.

§ 2**Frågor för beredning och information från kontoret**Information om Covid-19

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

Beslut

Trafiknämnden tackar för informationen.

Fråga om Guldbron

Ersättaren Peter Wallmark (SD) ställer fråga om hur kontoret arbetar för att förhindra olyckor på Guldbron till följd av nivåskillnader mellan gång- och cykelbana.

Beslut

Trafiknämnden ger trafikkontoret i uppdrag att besvara frågan skriftligt till nämnden.

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

Inkomna skrivelser m.m. till trafiknämnden enligt förteckning från den 29 oktober 2020 respektive den 12 november 2020 anmäls.

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

Dnr T2020-00091

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner redovisningen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 29 oktober 2020.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

§ 5**Anmälan av protokoll från rådet för
funktionshinderfrågor**

Dnr T2020-00195

Protokoll 4/2020 från den 26 september 2020 för trafiknämndens och Stockholms stads Parkering AB:s gemensamma råd för funktionshinderfrågor anmäls.

§ 6**Anmälan av ekonomisk uppföljning månad 10 2020**

Dnr T2020-00326

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden beslutar att lägga anmälan till handlingarna.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 6 november 2020.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

§ 7**Utbyggnad av cykelpendlingsstråk och breddad
gångbana längs Katarinavägen och Renstiernas gata.
Inriktningsbeslut**

Dnr T2020-01406

Beslut

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

- 1 Trafiknämnden godkänner i huvudsak förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projektet cykel Katarinavägen och Renstiernas Gata upp till 6 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut. Projektets totala utgift beräknas till 44 mnkr.
- 2 Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att i arbetet med detaljplaneändring för vändslingan och parken möjliggöra för att vid behov i ett senare skede kunna tillskapa ett busskörfält på Katarinavägen.
- 3 Att därutöver anföra följande:

Till det kommande genomförandebeslutet är det av stor vikt att säkerställa en trafiksäker utformning av övergången från dubbel- till enkelriktade cykelbanor. Det är också angeläget att de döda ytor som illustrerats mellan cykelbanor och körbanan minimeras och viks åt cykelbanornas yta i syfte att tillskapa fullvärdiga breddmått anpassade för de stora cykelflöden som prognostiseras för stråket.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 29 september 2020.
Kontoret föreslår att nämnden beslutar följande:

- 1 Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projektet cykel Katarinavägen och Renstiernas Gata upp till 6 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut. Projektets totala utgift beräknas till 44 mnkr.

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

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

- 3) Mads Lundgaard (SD) föreslår att nämnden beslutar att avslå förslaget samt anför därutöver följande:

Vi anser att detta i första hand är en lokalgata och ett turiststråk. Belastningen av buss-, cykel-, och biltrafik är så ringa att cykeltrafikanterna inte behöver ha egna körfält i den omfattning som förslaget föreslår. Den absoluta merparten av cykeltrafiken går västerut mot Götgatan efter att ha passerat Slussen och belastar därför inte Katarinavägen.

Beslutsgång

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

Reservation

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

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

Vi välkomnar förslaget om att bygga ut cykelpendlingsstråket och bredda gångbanan längs Katarinavägen och Renstiernas gata.

I cykelplanen är både Katarinavägen och Renstiernas gata utpekade som pendlingsstråk. Idag saknas dock en tydlig och sammanhängande cykelinfrastruktur mellan Slussen och de sydöstra delarna av Södermalm. Idag sker cykling längs Katarinavägen och Renstiernas gata på både cykelbanor, cykelfält och i blandtrafik. Cykelpendlingsstråket uppnår inte cykelplanens utformningskriterier.

Förslaget omfattar dock endast sträckan från Slussen till Folkungagatan. På Renstiernas gata från Folkungagatan till Ringvägen finns varken cykelbanor eller cykelfält, fastän sträckan är utpekad som pendlingsstråk för cyklister. Istället sker all cykling i blandtrafik, tillsammans med bland annat stombusslinje 3. Cykelinfrastrukturen är god från Slussen fram till Folkungagatan och längs hela Ringvägen. Idag är det dock ett glapp mellan Folkungagatan och Ringvägen där cykelinfrastruktur helt saknas.

Den viktigaste konsekvensen av detta är bristande trafiksäkerhet för cyklister. En annan konsekvens är att det enda säkra alternativet för cyklister som vill ta sig mellan Slussen och sydöstra Södermalm är att välja Götgatan, ett redan mycket hårt belastat cykelpendlingsstråk.

Det är viktigt att i närtid jobba vidare med sträckan Folkungagatan-Ringvägen så att cykelinfrastrukturen blir tydlig och sammanhängande. Kontoret bör därför återkomma med ett inriktningsförslag under år 2021 för genomförande senast år 2023.

Ersätтарыttrande

Malin Ericson (Fi) instämmer i särskilt uttalande från vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Jan Valeskog m.fl. (S).

§ 8**Gång- och cykeltunnel genom Fruängslinjens banvall.
Reviderat genomförandebeslut**

T2017-01339

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner förslag till reviderat genomförandebeslut för gång- och cykeltunnel genom Fruängslinjens banvall i enlighet med kontorets tjänsteutlåtande och till en beräknad investeringsutgift om 31,0 mnkr.
- 2 Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för föreliggande genomförandebeslut.
- 3 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 24 september 2020.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

§ 9**Utbyggnad av cykelpendlingsstråk över Bällstabro.
Genomförandebeslut**

Dnr T2020-01481

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt utbyggnad av cykelpendlingsstråk över Bällstabro till en investeringsutgift om 13 mnkr och investeringsinkomst om 6 mnkr.
- 2 Trafiknämnden godkänner för egen del genomförandebeslut avseende utbyggnad av cykelpendlingsstråk över Bällstabro med Sundbybergs stad.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 2 oktober 2020.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

§ 10**Torgbildning vid Liljevalchs konsthall samt del av
Falkenbergsgatan. Genomförandebeslut**

Dnr T2020-01556

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt Torgbildning vid Liljevalchs konsthall samt del av Falkenbergsgatan till en investeringsutgift om 21 mnkr och investeringsinkomst om 0,4-0,9 mnkr.

- 2 Trafiknämnden anmäler beslutet till fastighetsnämnden.
- 3 Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för föreliggande genomförandebeslut.
- 4 Trafiknämnden justerar beslutet omedelbart.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 5 juni 2020.

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

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Patrik Silverudd (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD) och Mads Lundgaard (SD) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Jan Valeskog m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - 1 Att delvis godkänna kontorets förslag till beslut.
 - 2 Att ge kontoret i uppdrag att redovisa konsekvenserna av den uteblivna sopsugsanläggningen samt att därutöver anföra följande:

Många spännande och helt nya projekt planeras nu runt området kring Gröna Lund, ett område som redan idag har många besökare. Djurgården beräknas få över 15 miljoner besökare årligen och de investeringar som planeras kommer att innebära ett ytterligare ökat intresse.

Liljevalchs har renoverats och fått en ny konsthall. Vid den nya huvudentrén ska ett nytt torg skapas på en plats som tidigare använts som parkering. Vi välkomnar detta efterlängtnade torg men beklagar att den grönbå majoriteten stoppat nödvändiga investeringar som skulle gjort torget mycket bättre.

I oktober 2019 behandlade kommunfullmäktige ärendet om Liljevalchs konsthall. En del av ärendet bestod av att investera upp till 40 miljoner kronor i en gemensam sopsugsanläggning för både torra sopor och matavfall. Den grönbå majoriteten röstade dock nej till investeringen i en gemensam sopsugsanläggning. Detta trots att trafikkontoret i en utredning (Ramböll 2018-11-15) bland annat skrev följande: ”Backande avfallsfordon på torget är direkt olämpligt. Lösningen bygger in ett trafiksäkerhetsproblem

som trafikkontoret inte kan acceptera. Lösningen på problemet är att ansluta konsthallen och Blå Porten till en sopsug som kan hantera olika avfallsfraktioner.”

När sopsugen nu inte blir av får det flera konsekvenser för torgmiljön. Sopbilen måste korsa gångbanan med oskyddade trafikanter två gånger för att kunna vända. En stödmur behöver anläggas för att uppnå god tillgänglighet för sopbilar och för att så gott det går undvika backande trafikrörelser. För att sopbilar ska kunna vända runt på torget behöver minst en kontaktledningsstolpe flyttas. Gestaltning av torget har anpassats efter sopbilarnas krav på svängradier, beläggning etc.

Den totala investeringsutgiften för att anlägga torget har ökat från 5 miljoner kronor till 21 miljoner kronor. Utgiftsökningen beror bland annat på åtgärder för att transporter av sopor ska kunna ske, exempelvis behöver delar av Falkenbergsgatan byggas om.

Om de grönbå inte hade stoppat investeringen i en sopsug hade torget kunnat anläggas för besökare istället för tunga fordon för sophämtning. Den besparing som gjordes på att stoppa sopsugen innebär istället ökade utgifter för att anpassa torget efter sophämtning.

Kontoret behöver redovisa för nämnden vad denna olyckliga lösning får för konsekvenser för gestaltning, attraktivitet, trafiksäkerhet, logistik, miljö och projektekonomi.

Lösningen på problemet är att ansluta Liljevalchs och Blå Porten till en sopsug som kan hantera olika avfallsfraktioner. På så sätt kan staden undvika att sopbilar dagligen behöver trafikera dessa befolkningstäta turistplatser för att ta hand om tonvis av torra sopor och matavfall. Detta är en viktig fråga för både miljön, trafiksäkerheten och områdets attraktivitet. Varför det inte är en viktig fråga för de grönbå är svårt att förstå.

Beslutsgång

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

Reservation

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

Särskilt uttalande

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

Torgbildningen vid Liljevalchs konsthall kommer att utgöra en viktig del av konsthallens närmiljö och i princip vara en integrerad del i Liljevalchs då den är helt anpassad för konsthallens tillbyggnad och behov. Marken fördes i ett tidigare skede över till trafikkontoret så som allmän platsmark. Vi bedömer dock att den inte kommer att fungera som allmän platsmark och välkomnar därför att ett detaljplanearbete igångsätts i syfte att göra platsen till fastighetsmark och därefter föras över till konsthallen. Driften av det nya torget kommer att bekostas av kulturförvaltningen, något som är en förutsättning för trafiknämndens genomförandebeslut.

Mads Lundgaard (SD) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Då utformningen av tillbyggnaden av Liljevalchs konsthall helt saknar ett hänsynstagande till befintlig bebyggelses arkitektur och områdesanpassning hoppas vi att den nya parken delvis uppväger den negativa upplevelsen av tillbyggnaden.

Ersättaryttrande

Malin Ericson (Fi) instämmer i förslag till beslut från vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Jan Valeskog m.fl. (S).

§ 11**Reinvesterings- och investeringsmedel för trädåtgärder 2021. Genomförandebeslut**

Dnr T2020-02416

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt reinvesterings- och investeringsmedel för trädåtgärder 2021 till en investeringsutgift om 25 mnkr.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 29 september 2020.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

§ 12

Ny bro mellan Rinkeby och Stora Ursvik. Slutredovisning

Dnr T2012-420-01644

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner slutredovisning av ny bro mellan Rinkeby och Stora Ursvik.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 21 september 2020.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

Särskilt uttalande

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

Det är synnerligen ovanligt att nämnden får en slutredovisning av ett byggprojekt som slutbesiktigats tre år tidigare men samtidigt inte väntas tas i drift förrän två år senare. Vi misstror inte tjänsteutlåtandets uppgifter om att det är exploateringsarbeten som ska genomföras av Sundbyberg kommun som orsakar detta femåriga glapp mellan färdigställande och invigning, men vi menar inte desto mindre att det är olyckligt. Främst för att brons nyttor inte kommer till bruk, men även på grund av att förseningen gett upphov till ryktesspridning om att Sundbybergs kommun och/eller invånarna i Ursvik inte vill att bron mellan dessa socioekonomiskt olika områden ska öppnas. Vi menar att ett

visst ansvar därför åligger även Stockholms stad att tydligt kommunicera orsaken till fördröjningen, exempelvis genom en upplysande skylt vid brofästet, och även bör diskutera med Sundbyberg om det är möjligt att öppna bron åtminstone för gående och cyklister tidigare än planerat, förslagsvis under 2021.

Ersättaryttrande

Malin Ericson (Fi) instämmer i särskilt uttalande från vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Jan Valeskog m.fl. (S).

§ 13**Arbetsprogram år 2019 för reinvestering av gatuytor med tillhörande anordningar. Slutredovisning**

Dnr T2018-03398

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner slutredovisning av projekt Arbetsprogram år 2019 för reinvestering av gatuytor med tillhörande anordningar.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 24 september 2020.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

§ 14**Strategisk funktion för skyfallshantering. Svar på uppdrag från kommunfullmäktige**

Dnr T2020-01541

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets redovisning enligt vad som följer av tjänsteutlåtandet som svar på kommunfullmäktiges uppdrag.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 16 september 2020.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

Särskilt uttalande

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

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

Vi välkomnar att kontoret inrättat en ordinarie tjänst som skyfallsstrateg. I tjänsten ingår bland annat att samordna arbetet i staden, utgöra expertstöd i skyfallsfrågor, förvalta och utveckla skyfallsmodellen samt ta fram åtgärdsplaner för skyfall.

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

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

Arbetet inom svensk vattenförvaltning sker i sexåriga planeringscykler där den nuvarande planeringscykeln pågår åren 2015-2021. Enligt stadens handlingsplan för god vattenstatus ska Stockholms sjöar, kustvatten och vattendrag uppnå miljökvalitetsnormerna för vatten. Det innebär i de

flesta fall god ekologisk och kemisk status till år 2021 eller senast till år 2027. Många parter är inblandade i vattenarbetet, både inom och utom stadens organisation. Inom staden finns ett antal styrdokument och processer, framför allt inom infrastruktur och miljö, som påverkar vattenplaneringen. Genom bättre samordning skulle vattenarbetet inom staden underlättas väsentligt, med tanke på att så många parter är inblandade.

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

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

Slutligen bör arbetet med skyfallsplanen likt handlingsplanen för god vattenstatus, utgå från lokala områdesplaner likt de lokala åtgärdsprogrammen, där förvaltningarna och bolagen i samarbete bedömer risker, tar fram konkreta åtgärdsbehov och kostnader för dessa. Trafikkontoret bör leda detta arbete eftersom kontoret ansvarar för allmän platsmark. Områdesplanerna kan förslagsvis utgå från vattenförekomsternas avrinningsområden inklusive avrinningsområden för avloppsreningsverken. De kan också utgå från områden där det är störst risker, till exempel vattendjup och/eller flödes hastigheter. Dessa alternativ kan med fördel kombineras. Som ett alternativ till detta skulle möjligen områdesplanerna kunna utgå från en administrativ indelning, till exempel från stadsdelarna, men då behöver de utgå från en övergripande riskanalys för att kostnadseffektiviteten avseende åtgärderna inte äventyras. Det viktiga är att områdesindelningen omfattar hela stadens yta och att denna går igenom metodiskt i syfte att identifiera de största riskområdena och prioritera dessa. En tidplan bör upprättas för arbetet med framtagandet av områdesplanerna.

Trafikkontoret har påbörjat ett pilotprojekt på Östermalm som bör utgöra grund för det vidare arbetet.

Ersättaryttrande

Malin Ericson (Fi) instämmer i särskilt uttalande från vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Jan Valeskog m.fl. (S).

§ 15**Stockholms stads EU-policyarbete inom området digitalisering. Svar på remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2020-02010

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

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

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 15 september 2020.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

§ 16**Kulturstrategiskt program för Stockholms stad. Svar på remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2020-02223

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden överlämnar tjänsteutlåtandet som svar på remissen från kommunstyrelsen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 29 september 2020.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

Särskilt uttalande

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

Vi uppfattar denna strategi mer som en vision än en strategi, den innehåller inga konkreta mål att uppnå utan snarare önskemål.

Programmet är på det sättet typiskt för den kulturpolitik som de två senaste åren präglat Stockholms kulturpolitik. Det är ingen brist på fina ord om kulturen men betydligt sämre med praktiska förutsättningar och en politik som leder till de fina ord som präglar förslaget. Det konstateras i programmet att ”Stockholm sedan millennieskiftet haft en positiv utveckling med växande befolkning, ett expansivt näringsliv och en stark kommunal ekonomi. Det har gett förutsättningar för satsningar på kulturområdet. Denna ambition ligger fast också för framtiden men att satsningar är beroende av en hållbar finansiering, krav på prioriteringar och kostnadsmedvetenhet.” Det är i mycket en omskrivning för att kulturbudgeten ökade mellan åren 2014 och 2018 för att därefter ha varit utsatt för betydande sparkrav.

Samverkan mellan olika aktörer är en viktig insats som skapar förutsättningar för mervärde både sett till innehåll, form och utbud. Om förhoppningar om samverkan däremot används som skäl för att minska det egna ansvaret och den egna finansieringen blir det mer problematiskt. Det är därför avsaknaden av tydliga mål blir problematisk. Krav på ”prioriteringar, hållbar finansiering och kostnadsmedvetenhet” samtidigt som konkreta ambitioner lyser med sin frånvaro riskerar att leda till fortsatt sänkta ambitioner för kulturen i Stockholm.

Förslaget till program utgår från två perspektiv: 1. Lika möjligheter att ta del av och skapa kultur och 2. Ett kreativt och attraktivt Stockholm. Till att börja med skulle vi vilja se att det första perspektivet var än mer framåtsträvande och inte bara handlade om lika möjligheter att ta del av och skapa kultur utan också att alla ska få lika och större möjligheter att

ta del av och skapa kultur.

Inom det första perspektivet står att stadsplaneringen därför redan i tidiga skeden ska identifiera eventuella behov och pröva möjligheten att inkludera lokaler och platser för kulturupplevelser och föreningsliv. I Stockholm ska alla invånare även ha förutsättningar till eget skapande och därmed bidra till en levande och öppen stad. Vi håller med om detta men anser att det behövs mer styrande mål, vi menar att staden aktivt måste bestämma sig för att inneha lokaler i alla stadsdelar och i alla stadsutvecklingsområden för att tillgodose behov av lokaler för kultur och föreningsliv.

Vi vet redan att det finns ett stort behov av lokaler både för förenings- och kulturlivet runt om i staden och att staden äger lokaler är enda garanten för att lokaler långsiktigt upplåts till förenings- och kulturlivet. Därför behöver staden ha styrande mål om att utveckla, behålla och tillskapa lokaler i egen ägo.

Vad gäller stadsplanering skulle vi vilja se att ett kulturstrategiskt program vågar ha som mål att staden i sin planering prövar att införa kulturytefaktor som riktvärde, på samma sätt som parkeringsnorm och grönytefaktor är etablerade riktvärden när bostadsområden och städer planeras. Att göra kulturen till en prioriterad planfråga är ett självklart mål för ett program som ändå inleder med att Stockholm växer med kultur.

Vi hade gärna sett mål om att till exempel stödja och utveckla evenemang i ytterstaden, vi kan konstatera att detta helt saknas i remissen. Om alla ska få lika möjligheter att ta del av och skapa kultur behöver ytterstaden prioriteras. Det räcker inte att skriva ”alla stadsdelar”. Vi saknar också skrivningar om kultursekreterarna som borde vara en given samarbetspartner i målet lika möjligheter att ta del av och skapa kultur.

Vidare nämns inte stadens program för lika rättigheter och möjligheter oavsett sexuell läggning, könsidentitet eller könsuttryck, där exempelvis barn och elever som lever i regnbågsfamiljer ska bemötas likvärdigt och deras familjeförhållanden ska speglas i pedagogiska material, samtal och kulturaktiviteter i förskolan och skolan. Hur strategin förhåller sig till detta eller ämnar ta steg framåt går inte att utläsa av förslaget till program.

Slutligen kan vi konstatera att det inte står någonting om de nationella minoriteterna i hela programmet, detta ser vi som

en stor brist. I synnerhet som Stockholms stad är förvaltningskommun för finska, samiska och meänkieli, utvecklingskommun för romsk inkludering samt att många från den judiska och romska minoriteten bor i staden. Programmet behöver kompletteras i detta avseende för att framhålla hur staden strategiskt ska lyfta och stärka de nationella minoriteternas språk och kultur i staden och förhoppningsvis samtidigt sprida kunskap och intresse om de nationella minoriteterna i staden.

Vi menar vidare att man även behöver lyfta andra minoritetsgruppers språk och kulturuttryck samt involvera det i stadens alla olika arrangemang för att synliggöra de språk och kulturer som finns i staden. Det här arbetet menar vi är viktigt inte bara för de som tillhör en minoritet, oavsett om det är inom de nationella minoriteterna eller andra minoritetsgrupper, utan också för att öka förståelse, samhörighet och integration.

Ersätтарыttrande

Malin Ericson (Fi) instämmer i särskilt uttalande från vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Jan Valeskog m.fl. (S).

§ 17**Årsavtal vägmärken, räcken och gatujour 2022.****Upphandling**

Dnr T2020-02019

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner upphandling av årsavtal för vägmärken, räcken och gatujour till ett belopp om 25 mnkr per år samt ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingen och teckna avtal inom ramen för föreliggande beslut.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 14 augusti 2020.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

§ 18**Årsavtal för trädvård i stadens parker och gaturum 2021.****Upphandling**

Dnr T2020-02306

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner upphandling av årsavtal för trädvård i stadens parker och gaturum till ett belopp om 20 mnkr per år samt ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingen och teckna avtal inom ramen för föreliggande beslut.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 24 september 2020.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

§ 19**Avgift för kort flytt av elsparkcyklar och moped klass 2.****Fastställande**

Dnr T2020-02434

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden hemställer till kommunfullmäktige att fastställa avgiften för kort flyttning av cykel och moped klass 2, till 250 kronor. Avgiften föreslås gälla fr.o.m. den 1 mars 2021.
- 2 Trafiknämnden justerar beslutet omedelbart.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 2 oktober 2020.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

Särskilt uttalande

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

Vi finner det lovvärt och inte en dag för tidigt att Stockholms stad nu har hittat ett sätt att avgiftsbelägga felparkerade och trafikhindrande elsparkcyklar och föreslagit en avgiftsstorlek på 250 kronor. Vi hoppas att avgiften är tillräckligt avskräckande för att de uthyrande bolagen själva ska se till att deras elsparkcyklar står parkerade på lämpliga ställen. Men vi är tyvärr inte övertygade om att denna åtgärd är tillräcklig för att få bukt med de omfattande problem med elsparkcyklar som har rapporterats de senaste åren. Därför fortsätter vi att kräva att uthyrning av elsparkcyklar ska göras tillståndspliktigt enligt ordningslagen. Då kan en uppsättning regler uppställas och om de inte efterlevs, kan tillståndet enkelt dras in så att verksamheten måste upphöra. Det tror vi skulle utgöra en starkare drivkraft för uthyrningsbolagen att efterleva reglerna och utgöra ett bra komplement till den avgift för kortflytt som föreslås i detta ärende.

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

Det offentliga utrymmet tillhör oss människor. Våra gator och gångbanor är till för stockholmarna. Men de senaste åren har den grönbå majoriteten i Stockholm valt att upplåta våra gemensamma utrymmen till elsparkcyklar som parkeras varsomhelst. Det här sker inte av sig självt. Det här är ett resultat av att de grönbå i Stockholm prioriterar företagen bakom elsparkcyklar framför stockholmarnas rätt att röra sig tryggt. Ett besynnerligt ledarskap.

I mer än två år har funktionsnedsatta haft svårt att komma fram. Äldre skadas. Och cyklister tvingas väja undan för elsparkcyklarna som står parkerade överallt.

Vi socialdemokrater har länge krävt att staden omedelbart flyttar felparkerade elsparkcyklar och fakturerar bolagen för det. Vi har också påtalat att företag måste ansöka om tillstånd enligt ordningslagen för att få ställa ut elsparkcyklar och att de måste betala för den mark de tar i anspråk. Detta krav har dock den styrande majoriteten vägrat tillämpa på just elsparkcykelbolagen.

I andra städer runt om i Sverige så forslas elsparcyklarna bort och ordningslagen tillämpas. Men här i Stockholm vägrar de grönbå agera.

Ersätтарыttrande

Malin Ericson (Fi) instämmer i särskilt uttalande från vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V).

§ 20**Miljözon klass 1. Revidering av undantagna gator**

Dnr T2020-02432

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden ger trafikkontoret i uppdrag att införliva följande gator i miljözon klass 1 i 12 § Stockholms lokala allmänna trafikföreskrifter:
Nordenflychtsvägen,
Elersvägen,
Franzéngatan,
Kellgrensgatan mellan Stadshagsavfarten och Warfvinges väg,
Hornsbergs Strand väster om Nordenflychtsvägen,
Götgatan,
Lindhagensgatan,
Långholmsgatan,
Västerbron,
Västerbroplan,
Gjörwellsgatan.
- 2 Trafiknämnden beslutar att Långholmsgatan, Västerbron, Västerbroplan, Gjörwellsgatan och Lindhagensgatan skall vara fortsatt undantagna miljözon klass 1 när Essingeleden är avstängd.
- 3 Förändringen ska gälla fr.o.m. 1 januari 2021.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 2 oktober 2020.

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

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Patrik Silverudd (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD),

vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Jan Valeskog m.fl. (S) föreslår (se beslutet).

- 2) Mads Lundgaard (SD) föreslår att nämnden beslutar att avslå förslaget samt anför därutöver följande:

Enligt trafikkontorets egen rapport innebär förslaget ökade kostnader för näringslivet och privatpersoner. Förslaget riskerar dessutom att utsläppen ökar.

Enbart de samhällsekonomiska kostnaderna över några år för att införa miljözon 2 i hela innerstaden kan bli upp till 10 miljarder kronor enligt trafikkontorets egen rapport.

Som man kan läsa i miljözonrapporten minskar utsläppen i Stockholm stadigt och ligger nu på en tredjedel av vad de var på åttiotalet.

Majoritetens förslag motverkar tillväxten utan att uppnå ett positivt utfall för miljön.

Beslutsgång

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

Reservation

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

Särskilt uttalande

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

Arbetet med att förbättra Stockholms luftkvalitet ska vara högt prioriterat. Under de senaste årtiondena har luftkvaliteten stadigt förbättrats och de allra flesta stockholmarna andas frisk och ren luft. Dock finns det arbete kvar att göra, på flera platser är partikelhalten för hög och fortfarande riskerar stockholmarna att dö i förtid på grund av dålig luft.

I debatten om luftkvaliteten i Stockholm skiljer man inte alltid på problemen med å ena sidan kvävedioxid (NO₂) och å andra sidan utsläppen av gaser som påverkar vårt klimat, som exempelvis koldioxid (CO₂).

Det är också allvarligt att stadens politiker idag kommunicerar en ensidigt negativ bild av luftkvaliteten i Stockholm samtidigt

som lösningar som ibland är kontraproduktiva mot vårt prioriterade klimatarbete beslutas.

Det finns många rimliga åtgärder för att förbättra Stockholms luftkvalitet, tyvärr var införandet av miljözon på Hornsgatan inte en av dessa. Införandet av miljözon II på Hornsgatan saknar mätbara hälsoeffekter. Orsaken är att endast cirka 10 procent av trafiken (hälften av trafikarbetet för euroklass 0-4) kommer att sluta köra på Hornsgatan och istället främst köra på intilliggande gator. Det beror på att många verksamma euroklass 0-3-fordon är äldre företagsbilar som troligtvis används för regelbundna transporter. Även om 10 procent av dagens trafik på Hornsgatan helt skulle försvinna skulle åtgärden ändå inte ge någon mätbar hälsoeffekt.

Trafikarbetet framgår av tabellen nedan som är en prognos för Hornsgatan år 2020. Trafikarbetet av miljözonen 2020 för berörda euroklasser 0-4 är betydligt lägre än antalsprocenten vilket den borgerliga majoriteten helt bortser från. Minst hälften av berörda fordon beräknas inte anpassa sig till miljözonen, på motsvarande sätt som gäller för efterlevnaden för dubbdäcksförbudet på berörda gator. SLB-analys på miljöförvaltningen konstaterar att det inte ens går att beräkna hälsoeffekten av en miljözon II på Hornsgatan år 2020, så lite kommer åtgärden att påverka luften lokalt. Att politiskt göra en miljözon på Hornsgatan till en viktig hälsofråga är att lura Stockholmarna.

Tabell: Andel trafikarbete på Hornsgatan år 2020, lätta fordon (källa: miljöförvaltningen)

Euroklass	Trafikarbete	Antal	Antalsprocent
0-3	15 %	99 381	13 %
4	6 %	158 144	20 %
5	9 %	174 449	22 %
6	70 %	352 511	45 %

Något som kan få verklig och mätbar effekt för att förbättra luftkvaliteten i Stockholm är miljözoner för tunga fordon. Beräkningar visar att antalet förtida dödsfall kommer kunna halveras från år 2021 när de högre kraven införs. Totalt i innerstaden kommer utsläppen av kvävedioxid att halveras från fordonstrafiken år 2021. Efterlevnaden av miljözonerna för tunga fordon är således det som kan ge störst effekt för förbättrad luftkvalitet i Stockholm. Miljöförvaltningen konstaterar att efter ett tillslag av polisen ökar efterlevnaden till 95 procent i ett helt år efter tillslaget. Att arbeta för en hög

efterlevnad av miljözonen för tunga fordon är en verklig hälsofråga. Exempelvis utgör turistbussar en stor andel av dem som kör olovligt och polisens åtgärder här har haft en stor effekt. Att arbeta för en hög efterlevnad av miljözonen för tunga fordon är en verklig hälsofråga.

År 2018 växladess dieselbilar till bensinbilar motsvarande drygt 700 000 ton i ökade koldioxidutsläpp, eftersom varje bensinbil släpper ut 25 procent mer koldioxid per fordon (beräknat på medellivslängd på 18 år för en bensinbil). Uppskattningsvis ökar koldioxidutsläppen med omkring 500 000 ton på grund av pågående växling till bensinbilar under år 2019, vilket i huvudsak beror på budskapen om att införandet av miljözoner för personbilar i Stockholm innebär att "dieselbilar inte får köras i Stockholms innerstad". Ett exempel på detta är trafikborgarrådets uttalande: "Jag skulle råda alla som har dieselbilar att inte köra dem i innerstan. Jag skulle rekommendera att man köper en bensin- eller elbil." (*Trafikborgarrådet: "Alla dieselbilar kan förbjudas"*, Svenska Dagbladet, 2017-11-19).

Varje år avregistreras cirka 15 procent av de äldsta fordonen. Av ovanstående 258 000 euro 0-4-bilar kommer således cirka 40 000 att utgå varje år framöver, vilket får en verklig effekt på kvävedioxidhalterna på stadens hårt trafikerade gator, i motsats till lokala miljözoner för personbilar i Stockholm.

Beslutet om miljözon på Hornsgatan syftar till att ge politiska signaleffekter vars motiv ur miljösynpunkt är svåra att förstå. Zonerna saknar enligt både stadens egen rapport och miljöförvaltningens bedömning mätbara hälso- och miljöeffekter. Istället medför beslutet ett negativt budskap om möjligheten att kunna köra dieselbilar i Stockholm, med stor nationell inverkan som förorsakar kraftigt ökade utsläpp av koldioxid under tiotals år. Åtgärden med miljözoner kommer att innebära en fortsatt kraftig växling av dieselbilar till nya bensinbilar motsvarande en ökning med flera miljoner ton koldioxid åren framöver. Detta beslut skadar Stockholms rykte och medför att legitimiteten i stadens övriga miljöarbete riskerar att undergrävas. Ett mycket högt pris för denna symbolpolitik.

§ 21**Delegationsordning för trafikkontoret. Revidering**

Dnr T2020-02387

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets förslag till revidering av delegationsordningen.
- 2 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 13 oktober 2020.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

§ 22**Sammanträdestider 2021 för trafiknämnden**

Dnr T2020-02595

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden fastställer datum för sammanträdestider 2021 enligt följande:

18 februari	(verksamhetsplan 2021)
11 mars	(verksamhetsberättelse 2020)
22 april	(flerårsbudget)
27 maj	(tertialrapport 1)
17 juni	
26 augusti	
30 september	(tertialrapport 2)
21 oktober	
18 november	
16 december	(verksamhetsplan 2022)

- 2 Trafiknämnden fastställer datum för möte med trafiknämndens och Stockholm Parkering AB:s gemensamma råd för funktionshinderfrågor till den 18 november 2021 i anslutning till nämndens ordinarie sammanträde.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 16 oktober 2020.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

§ 23**Framkomlighetsåtgärder för stomlinje 176 och 177.****Inriktningsbeslut**

Dnr T2020-02421

Beslut

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

- 1 Trafiknämnden godkänner i huvudsak förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projektet Framkomlighetsåtgärder för stomlinje 176 och 177 upp till 3 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut. Projektets totala utgift beräknas till 22 mnkr.
- 2 Trafiknämnden uppdrar till trafikkontoret att ta fram ett förslag på reversibelt busskörfält på Drottningholmsvägen, mellan Brommaplan och Nockebybron där busskörfält i båda riktningarna inte är möjligt att inrymma.
- 3 Att därutöver anföra följande:

Det är angeläget att stombussarnas framkomlighet förbättras på hela sträckningarna för buss 176 och 177. För detta behöver prövas nya metoder i syfte att både skapa bussframkomlighet och utnyttja vägutrymmet så effektivt som möjligt. Idag finns ett busskörfält in mot Brommaplan från Nockebybron. För att skapa tillräcklig framkomlighet ut mot Ekerö i eftermiddagsrusningen skulle ytterligare ett busskörfält behöva tillskapas. Då geografien inte

tillåter detta behöver det utredas hur ett reversibelt körfält skulle kunna införas på platsen och vilka effekter det skulle ge. Med denna typ av lösning skulle vi kunna lösa flera problematiska platser runt om i staden varvid vi ser denna fråga som mycket angelägen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 2 september 2020.
Kontoret föreslår att nämnden beslutar:

- 1 Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projektet Framkomlighetsåtgärder för stomlinje 176 och 177 upp till 3 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut. Projektets totala utgift beräknas till 22 mnkr.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Patrik Silverudd (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 (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Patrik Silverudd (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

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

Stomlinje 176 och 177 har omkring 16 000 påstigande per dygn och Brommaplan är den största bytespunkten med cirka 11 200 påstigande och 9 800 avstigande bussresenärer per dygn. Stomlinjerna är en viktig kollektivtrafikkoppling till Brommaplan och fortsatt resa mot innerstaden för boende på Ekerö och i Nockeby. I ärendet kan vi läsa att

framkomligheten för stombusstrafiken är lägst på sträckan förbi Brommaplan.

Varje dag passerar uppemot 100 000 personer Brommaplan i olika transportslag, utöver de som reser med tunnelbana. Platsen är en viktig nod för kollektivtrafiken, samtidigt som den hanterar ett stort antal gående, cyklister och bilister. Brommaplan är dock förknippad med olyckor, köer, låg framkomlighet och dålig pålitlighet. Gående och cyklister upplever trafiklösningen som otrygg och otillgänglig. Brommaplan är stadens näst mest olycksdrabbade plats.

Förra mandatperioden tillsatte vi socialdemokrater en utredning för att se över möjligheter till en förbättring av Brommaplan. Utredningen blev klar i mars 2019 och visar på så stora restidsnyttor för fordons- och kollektivtrafiken att trafikkontoret vill gå vidare med en fördjupad studie av de föreslagna lösningarna samt eventuellt även andra lösningar. Men istället för att gå vidare i arbetet med att förbättra Brommaplans trafikplats konstaterar kontoret att det saknas resurser. Det har nu gått 1,5 år sedan utredningen blev klar och majoriteten har ännu inte presenterat vare sig resurser till en fördjupad utredning eller några som helst initiativ till att förbättra situationen. Detta trots att vi socialdemokrater flera gånger har lyft förslag på sätt att gå vidare, trots att trafikkontoret väntar på nya uppdrag för att kunna gå vidare och trots att media har skrivit om den ohållbara situationen.

§ 24

Vinteruteserveringar. Tillfällig revidering av avgift med anledning av coronapandemin

Dnr T2020-02815

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner trafikkontorets förslag att sätta avgiften till noll kronor för serveringsyta på offentlig plats under perioden 1 december 2020-31 mars 2021.
- 2 Trafiknämnden hemställer åt kommunfullmäktige att fastslå beslutet.
- 3 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 2 november 2020.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

Särskilt uttalande

Mads Lundgaard (SD) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Sverigedemokraterna la redan tidigt i april i år ett förslag om avgiftsbefrielse för uteserveringar då entreprenörerna förbjöds att använda halva ytan men betala full avgift.

Beslutet om att fortsätta betala för hela ytan men endast få använda halva, är svårt att förstå särskilt under en rådande pandemi.

Även om beslutet om avgiftsbefrielse för uteserveringar från majoriteten kom alldeles för sent gläder det oss Sverigedemokrater som tidigt tog höjd för de problem som med tiden blivit allt mer tydliga.

§ 25**Förlängning av åtgärder inom parkeringsverksamheten med anledning av coronapandemin**

Dnr T2020-01998

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner förslaget att förlänga tillfällig taxeändring för MC och moped klass 1, i enlighet med tjänsteutlåtandet. Beslutet ska gälla från och med den 1 januari 2021 till dess att nytt beslut fattats, dock längst till och med den 30 april 2021.
- 2 Trafiknämnden hemställer till kommunfullmäktige att fastslå tillfällig taxeändring för MC och moped klass 1, i enlighet med tjänsteutlåtandet. Beslutet ska gälla från och

med den 1 januari 2021 till dess att nytt beslut fattats, dock längst till och med den 30 april 2021.

- 3 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 10 november 2020.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Patrik Silverudd (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD), vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Jan Valeskog m.fl. (S) föreslår (se beslutet).
- 2) Mads Lundgaard (SD) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - 1 Att avslå förslaget.
 - 2 Att trafiknämnden inför permanent avgiftsbefrielse för MC och moped klass 1.
 - 3 Att trafiknämnden hemställer till kommunfullmäktige att fastslå permanent avgiftsbefrielse för MC och moped klass 1. Beslutet ska gälla från och med den 1 januari 2021.
 - 4 Att trafiknämnden justerar beslutet omedelbart.
 - 5 Därutöver vill vi anföra följande:

Sverigedemokraterna har tidigare lämnat en motion om permanent avgiftsbefrielse för nämnda kategori av fordon. Redan innan pandemin utbröt ansåg vi att avgift för aktuella fordon inte var relevant, och inte heller kommer att vara relevant i framtiden.

Beslutsgång

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

Reservation

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

Vid protokollet

Åse Geschwind