

Tid Torsdagen den 11 mars 2021 kl. 16.00 – 16.50
Plats Bolindersalen, Tekniska Nämndhuset
Justering Tisdagen den 23 mars 2021, §§ 1-7, 9, 12-14, 19, 21, 22

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 11 mars 2021, §§ 8, 10, 11, 15-18, 20, 23

Daniel Helldén

Rikard Warlenius

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Daniel Helldén (MP), ordföranden
Rikard Warlenius (V), vice ordföranden
Ulla Hamilton (M)
Jan Tigerström (M) §§3-23
Eva Ekmehag (M)
Patrik Silverudd (L)
Johan Fälldin (C)
Mikael Valier (KD)
Jan Valeskog (S)
Inger Edvardsson (S)
Emmelie Renlund (S)
Marlene Karlén (V)
Peter Wallmark (SD)

Tjänstgörande ersättare:

Tomas Tetzell (M) §§1-2 för Jan Tigerström

Ersättare:

Tomas Tetzell (M) §§3-23
Bo Arkelsten (M)
Bo Lindner (M)
John Backvid (M)
Maria Johansson (L)
Camilla Kylanfelt (MP)
Svante Linusson (C)
Bengt Ohlsson (S)
Emil Stensson (S)
Joel Höglund (V)
Katja Jassey (V)
Inge Pihlström (SD)

Tjänstemän:

Tillförordnade förvaltningschefen Philip Hall, Barbro Edlund, Ulrika Falk, Anna Green, Inga-Lill Hultin, Sara Högne, Mattias Lundberg, Rakel

Nilsson, Bengt Stenberg, Gustaf Swedlund §§ 1-2 och
personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-11 samt borgarrädssekreteraren
Thomas Karlsson.

§ 1

Val av justerare och tid för justering

Beslut

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

Justering sker tisdagen den 23 mars 2021.

§ 2

Frågor för beredning och information från kontoret

Skrivelser för beredning

Anmälan görs av inkomna skrivelser till trafiknämnden enligt
följande:

- 1 Angående den kommande utformningen och gestaltningen av
Östermalmstorg från stadsbyggnadsborgarrådet Joakim Larsson
(M) och trafikborgarrådet Daniel Helldén (MP), inlämnad till
trafiknämnden av Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton (M),
Patrik Silverudd (L), Johan Fälldin (C) och Mikael Valier (KD)
Dnr T2021- 00785
- 2 Förlikningsavtal mellan Logistikhus Vanadisberget
Kommanditbolag och Stockholms stad, från Peter Wallmark
(SD)
Dnr T2021-00786

Beslut

Trafiknämnden överlämnar skrivelserna till trafikkontoret för
beredning.

Svar på frågor om halka på Guldbron och på de vita strecken vid övergångsställen

Vid sammanträdet den 18 februari ställdes frågor om kontoret
kan göra något åt halkan på de vita strecken vid
övergångsställen och om kontoret fått in klagomål på att det
är halt på Guldbron.

Avdelningschefen Bengt Stenberg svarar på frågorna.

Förlikningsavtal mellan Logistikhus Vandisberget
Kommanditbolag och Stockholms stad, ärende 20
Stadsadvokat Gustaf Swedlund föredrar ärendet.

Beslut

Trafiknämnden tackar för informationen.

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

Inkomna skrivelser m.m. till trafiknämnden enligt förteckning från den 26 februari 2021 respektive den 11 mars 2021 anmäls.

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

Dnr T2020-03341

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner redovisningen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 1 mars 2021.

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 T2021-00078

Protokoll 1/2021 från den 15 februari för trafiknämndens och Stockholms stads Parkering AB:s gemensamma råd för funktionshinderfrågor anmäls.

§ 6**Anmälan av ekonomisk uppföljning månad 02 2021**

Dnr T2021-00325

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden beslutar att lägga anmälan till handlingarna.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 5 mars 2021.

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**Skyfallsåtgärder inom Östermalms avrinningsområde.****Utredningsbeslut**

Dnr T2021-00063

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner förslaget till utredning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projektet Skyfallsåtgärder inom Östermalms avrinningsområde upp till 5 mnkr, som underlag för kommande inriktningsbeslut.
- 2 Trafiknämnden anmäler beslutet till Östermalms stadsdelsnämnd.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 10 februari 2021.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

§ 8**Cykellösningar på Sandåkravägen. Genomförandebeslut**

Dnr T2019-01571

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt Cykellösningar på Sandåkravägen till en investeringsutgift om 25,0 mnkr och en investeringsinkomst om 8,3 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 10 februari 2021.

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**Trygghetsåtgärder, Bromstensplan. Genomförandebeslut**

Dnr T2021-00142

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt Trygghetsåtgärder, Bromstensplan till en investeringsutgift om 9,0 mnkr.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 25 februari 2021.

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

Trygga tunnlar. Genomförandebeslut

Dnr T2021-00283

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt trygga tunnlar till en investeringsutgift om 13 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 28 januari 2021.

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) Peter Wallmark (SD) föreslår att nämnden beslutar att avslå kontorets förslag samt anför därutöver följande:

Det är av största vikt att en ordentlig utvärdering görs med projektering och planering. Trafikkontoret har själva belyst problemen. Sverigedemokraterna föreslår att en ordentlig utvärdering görs samt att kontoret projekterar och planerar vilka tunnlar som skall omfattas av projektet och vilka åtgärder som ska ingå.

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

Peter Wallmark (SD) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

§ 11**Verksamhetsberättelse 2020 för trafiknämnden**

Dnr T2021-00085

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner verksamhetsberättelse och bokslut för 2020 och överlämnar ärendet till kommunstyrelsen.
- 2 Trafiknämnden godkänner förslag till begäran om ombudgetering av medel om 13,1 mnkr avseende trygghetsskapande åtgärder.
- 3 Trafiknämnden godkänner förslag till begäran om ombudgetering av medel om 8,5 mnkr avseende klimatinvesteringar.
- 4 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 14 februari 2021.

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:

År 2020 var förstås ett mycket speciellt år på grund av pandemin, där det omfattande hemarbetet skapade lättnader i stadens trafiksystem och åtgärder vidtogs för att underlätta för stockholmarna att undvika kollektivtrafiken. Men trots den särskilda situationen 2020 finns en underliggande utveckling som syns även detta år och borde väcka oro. Dit hör tendensen till ökad biltrafik och ökande utsläpp från transportsektorn, trots att stadens mål går i rakt motsatt riktning. Trots pandemin var motorfordonstrafiken i slutet av året uppe i nästan lika höga nivåer som året innan. Risken är uppenbar att biltrafiken och utsläppen ökar ytterligare i takt med att pandemin klingar av. Vänsterpartiet har under året föreslagit tydligare åtgärder för att främja gång- och cykeltrafiken, inte minst eftersom cykeltrafiken nådde rekordhöga flöden på många mätplatser, och begränsa biltrafiken genom att omdisponera gaturummet. Som konstateras i verksamhetsberättelsen: "När andelen som går, cyklar och åker kollektivt ökar, samtidigt som biltrafiken minskar, ökar möjligheten till ett effektivare utnyttjande av gaturummen, och minskar trafikens påverkan på både miljö och klimat." Vi menar att en historisk chans att vidta åtgärder i den riktningen försattes av den grönbå majoriteten. Biltrafiken behöver minska för att nå klimatmålen. Det kan nog stämma att "statliga åtgärder kommer att krävas" för att nå ända fram, som det står i verksamhetsberättelsen, men det har tyvärr blivit en ursäkt för den grönbå politiska majoriteten i staden att inte göra vad den faktiskt kan för att nå målen.

Utöver en minskning av biltrafiken kräver klimatomställningen även en snabb elektrifiering av återstående person- och godstrafik. Tyvärr görs inga framsteg på den sidan heller. Målen för etablering av publika laddplatser av elfordon nås inte, och takten har rent av minskat. Nuvarande modell bygger på att privata aktörer själva bekostar större delen av investeringen för att anlägga laddplatsen och får de intäkter som genereras, men uppenbarligen fungerar inte modellen. Inte i innerstaden, och än mindre i ytterstaden där många elbilsägare nu tvingas dra sladdar till sina bilar från balkonger och genom fönster. Vänsterpartiet menar att det nu är dags att ge ett tydligt uppdrag till Stockholm Parkering AB att inte bara etablera laddplatser i sina egna garage, utan även på gatumark över hela staden. Omställningen till elfordon går snabbt, men just nu förhindrar staden det snarare än uppmuntrar den.

Snarare än helhetsgrepp för att minska föroreningar och utsläpp från vägtrafiken har den blågröna majoriteten ägnat

sig åt symbolpolitik, som den miljözon för lätta fordon som införts på Hornsgatan och nu visar sig ha haft marginell påverkan på föroreningarna. Vi noterar också att majoriteten fortfarande inte har fått ett fungerande låncykelsystem på plats, och att staden inte heller fått ordning på de 'friflytande' elsparkcyklarna, som alltför ofta parkeras eller slängs på ställen där de utgör hinder för gående och cyklande stockholmare.

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

Trots en lovande utveckling med fler miljöbilar och biobränslen fortsätter vägtrafiken och dess utsläpp att öka. Av de territoriella utsläppen i Stockholms stad kommer hela 42 procent från transporter och utsläppen från transporterna ökar. Att arbeta för att vända denna trend är en av trafiknämndens viktigaste uppgifter.

Genom att prioritera kapacitetsstarka trafikslag som gång, cykel och kollektivtrafik kan fler människor klara sin mobilitet utan att behöva använda bilen. På så sätt kan klimatpåverkan minskas och gaturummet bli mer inbjudande. Det kräver investeringar och prioriteringar. Samtidigt måste fordonsflottan ställas om och fossila bränslen fasas ut. Trafiknämndens arbete med framkomlighet behöver växla upp så att fler kommer fram i tid.

En viktig åtgärd för att minska privatbilismen och göra staden mer attraktiv handlar om att minska skillnaden i parkeringsavgift mellan gatumark och tomtmark i syfte att styra över parkeringen till garage. Vi socialdemokrater förslog därför i vår budget för år 2020 att höja avgiften för besöksparkeringar med 2 kronor per timme i taxezon 1, 2 och 3. Målet är att öka andelen lediga parkeringsplatser i gatumark till 15 procent, i enlighet med stadens parkeringsstrategi. I verksamhetsberättelsen ser vi nu att andelen lediga avgiftsbelagda parkeringsplatser i innerstaden dagtid ligger kvar långt under målet, nämligen på 11,9 procent. Detta trots att coronapandemins lett till kraftigt minskad trafik. Med Socialdemokraternas budget hade denna trend kunnat vändas.

Vinterväghållningen har framgångsrikt utvecklats med sopsaltning av cykelbanor, vilket under vintern har resulterat i fina och rena cykelbanor i innerstaden. Samtidigt har motsvarande gångbanor varit i mycket dåligt skick. Vinterväghållningen för gångtrafikanter måste förbättras. Trots detta omfattar de gjorda upphandlingarna av kommande

års vinterväghållning ingenting om att gångbanor ska kunna sopsaltas samtidigt som cykelbanorna. I upphandlingen ingår inte heller teknikutveckling för särskilda sopsaltningsmaskiner som fungerar på trottoarer. Detta är inte acceptabelt. I den socialdemokratiska budgeten för år 2020 prioriterade vi 20 miljoner kronor mer till snöröjning av för gående i hela staden. Vi har också föreslagit att staden omgående genomför en särskild upphandling av ny teknik så att snöröjning av prioriterade gångbanor generellt kan genomföras i Stockholm.

Elsparckyklarna innebär för många stockholmare något positivt. De gör det enklare för många personer att ta sig från en plats till en annan. Samtidigt finns det problem med elsparkcyklarna som blir alltmer uppenbara. Framkomligheten som för somliga förbättras av elsparkcyklarna försämrar för många andra. Den ökande otrygghet som många upplever till följd av ökad nedskräpning är ytterligare en negativ aspekt. För att elsparkcyklar ska kunna bli ett positivt transportmedel krävs att staden använder gällande regelverk så som ordningslagen. De försök med frivilliga samarbetsavtal som staden skrivit med en del elsparkcykelföretag har visat sig verkningslösa. Att staden under förra året fortfarande inte tagit tag i frågan är under all kritik. Istället för att behandla näringsidkare på lika sätt, öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter och inte minst följa gällande lagstiftning har den hittillsvarande blågröna linjen varit att sprida desinformation.

Slutligen är det beklagligt att kontoret inte når målet om andel bygg- och anläggningsentreprenader i stadens regi som uppfyller stadens krav avseende användning av Byggvarubedömningen (BVB) eller därmed jämförliga system. Att använda BVB är en hygienfaktor för att kunna bygga hållbart.

§ 12

Handlingsplan för skadedjursbekämpning. Svar på uppdrag från kommunfullmäktige

Dnr T2020-02753

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner föreliggande tjänsteutlåtande och bifogad handlingsplan som svar på uppdraget från kommunfullmäktige.
- 2 Trafiknämnden hemställer till kommunfullmäktige att besluta att central upphandling ska vara normalförfarande för inköpskategorin skadedjursbekämpning.
- 3 Trafiknämnden föreslår att, efter kommunfullmäktiges beslut i frågan, beslutet gäller med successiv start i samband med att nämndernas och bolagens befintliga avtal upphör att gälla.
- 4 Trafiknämnden föreslår att kommunstyrelsen ges i uppdrag att genomföra upphandlingen.
- 5 Trafiknämnden föreslår att trafiknämnden utses till kategoriägare för stadens skadedjursbekämpning och har därmed, tillsammans med kommunstyrelsen genom servicenämnden, ansvar för avtalsförvaltning och samordning av insatser enligt denna handlingsplan.
- 6 Trafiknämnden hemställer till kommunfullmäktige att godkänna förslaget till handlingsplan för skadedjursbekämpning samt att besluta om de förslag som trafiknämnden lagt fram i detta ärende.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 7 december 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 instämmer med handlingsplanens grundläggande analys att en effektiv skadedjursbekämpning i staden kräver centralt samordnade insatser, men är inte övertygade om att de åtgärder som föreslås kommer att leda dit. Tyvärr är erfarenheten av upphandlade tjänster på området inte entydigt positiva, och det finns en risk att stora, centraliserade

upphandlingar bara förstör dessa brister och problem och samtidigt avhänder politiken möjligheten att åtgärda dem. Vi menar att inriktningen framöver måste vara att stadens trafikkontor själv i växande grad övertar det centrala ansvaret för skadedjursbekämpning. Det kan men behöver inte innebära att själva utförandet kommunaliseras. Exempelvis kan en central upphandling med ramavtal ingås med flera leverantörer av tjänster som kan åtgärda problem genom avrop från förvaltningar och bolag. Det kan vara ett sätt att behålla en större del av kontrollen och ansvaret inom kommunen.

§ 13

Utbyggnaden av laddplatser. Svar på motion från Maria Mustonen (V). Svar på remiss från kommunstyrelsen

Dnr T2020-02501

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 25 januari 2021.

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 Peter Wallmark (SD) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Jan Valeskog m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar att tillstyrka motionen samt att därutöver anföra följande:

Vi ser att det är ett kommunalt ansvar att säkra tillgången till laddinfrastruktur i stadens alla delar. Vi välkomnar det kommande arbetet med handlingsplan för utbyggd laddinfrastruktur, men befarar att den kommer att bli verkningslös om politiken inte ger ett tydligt uppdrag åt Stockholm Parkering att i samverkan med trafikkontoret bygga ut laddplatser även på trafikkontorets mark. Den marknadsstyrda modellen som staden har tillämpat har lett till en ojämlik tillgång till laddplatser mellan innerstaden och

ytterstaden. Utan att ändra den modellen kommer denna ojämlikhet snarare växa än minska.

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 Peter Wallmark (SD).

Reservation

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

§ 14**Införande av miljözon klass 2 på Hornsgatan. Slutrapport och utvärdering av effekter. Svar på uppdrag från kommunfullmäktige**

Dnr T2019-00971

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner slutrapporten av införandet av miljözon klass 2 på Hornsgatan och utvärderingen av dess effekter.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 19 januari 2021.

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 Peter Wallmark (SD) föreslår (se beslutet).
- 2) Jan Valeskog m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - 1 Att i huvudsak godkänna rapporten ”Införande av miljözon klass 2 på Hornsgatan”.
 - 2 Att trafiknämnden konstaterar att en miljözon på en enda gata (Hornsgatan) i praktiken saknar betydelse för halterna kväveoxider i stadens gatumiljö.
 - 3 Att minskningen på ”ca 2 % i jämförelse med ett nollalternativ” kan vara inom felmarginalen samt saknar

mätbar hälsoeffekt, i enlighet med miljöförvaltningens tidigare beräkningar.

- 4 Att påståendet i rapporten att miljökvalitetsnormen endast ”klaras vid full efterlevnad av både miljözon klass 1 och klass 2” är felaktigt, rapportens beräkningar av kväveoxider bygger på gamla genomsnittsvärden för åren 2017-2019.
- 5 Att nämnden konstaterar att alla miljökvalitetsnormer för kväveoxider klaras på Hornsgatan sedan år 2019 och även att de mycket ambitiösa statliga miljömålen för kväveoxider (delvis på grund av pandemin) nästan klaras år 2020 samt att därutöver anför följande:

Slutrapporten bekräftar ånyo att en miljözon på Hornsgatan är en symbolhandling som saknar effekt på mängden kväveoxider i staden. Det är tragiskt att inte åtgärder som verkligen får effekt på utsläppen istället vidtas, som agerande mot tunga fordon som olovligen kör i hela Stockholms innerstad, både tidigare och särskilt nu från den 1 januari 2021 då endast Euro 6-lastbilar är tillåtna.

Inga politiska uppdrag finns om uppföljning eller agerande från stadens förvaltningar för att åstadkomma en högre efterlevnad av miljözonen för tunga fordon. Äldre lastbilar släpper ut ca 12 gånger mer kväveoxider än äldre personbilar och närmare 10 000 tunga fordon kör normalt, dagligen in i innerstaden. Inte heller andra åtgärder som höjda parkeringsavgifter på besöksparkeringar vidtas för att minska trafikarbetet och utsläppen i innerstaden.

I trafikkontorets redovisning om rapporten står att:
”Miljökvalitetsnormen till skydd för människors hälsa (dvs. alla normvärden) klaras endast vid full efterlevnad av både miljözon klass 1 och klass 2. Timmedelvärdet klaras även vid full efterlevnad av miljözon klass 2”. Detta påstående är inte sant, alla miljökvalitetsnormerna klaras redan år 2019 och kommer att klaras även åren framöver. De tre största förklaringarna till detta är att växlingen till miljöanpassade fordon går snabbt, att äldre personbilar fasas ut i hög takt (ca 15 % eller ca 30 000 personbilar i Stockholms län försvinner varje år) samt att de nya miljözonsreglerna för tunga fordon börjar gälla från januari i år. Även nya resvanor och mer hemarbete som en effekt av pandemin kommer troligtvis att leda till minskat resande. Allt detta bidrar alltså till att normerna klaras utan problem samt att även miljömålen förhoppningsvis kommer att klaras inom överskådlig tid på innerstadsgatorna.

Dessvärre har antalet bensinbilar ökat på Hornsgatan. Detta visar tydligt baksidan av miljözonen för personbilar. Dieselbilar släpper ut ca 45 % mindre koldioxid än motsvarande bensinbilar. Att dieselbilar byts ut till bensinbilar innebär alltså radikalt ökade koldioxidutsläpp. Desinformation kring miljözonen på Hornsgatan har tyvärr fått väldigt många att även köpa bensinbilar vilket bara av detta skäl ökat landets koldioxidutsläpp med många 100 000 ton sedan diskussionen startade om miljözonen på Hornsgatan.

Vi konstaterar slutligen att det är viktigt för stadens legitimitet i miljöarbetet att initiativ, resurser och skattemedel läggs på åtgärder som får verklig effekt för en bättre miljö. De blågröna ägnar sig tyvärr alltför ofta åt symbolhandlingar som inte leder miljöarbetet framåt, miljözonerna på Hornsgatan är ett sådant tydligt exempel. Vi beklagar starkt de stora resurser detta har kostat staden utan några mätbara hälsoeffekter.

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 Peter Wallmark (SD).

Reservation

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

Särskilt uttalande

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

Vänsterpartiet tackar för utvärderingen av miljözon klass 2 för lätta fordon på Hornsgatan. Vi förstår att miljözonen infördes med goda ambitioner – frisk luft är ett viktigt miljömål som vi tyvärr inte har uppnått, även om utvecklingen i ett längre perspektiv går åt rätt håll. Där har bland annat miljözon klass 1 för tunga fordon som täcker nästan hela innerstaden spelat en stor roll.

Vi finner att våra farhågor som vi framförde inför implementeringen av miljözonen bekräftas av rapporten - förbättringarna som rapporten visar är ytterst marginella. Det är också olyckligt att de sociala konsekvenserna som vi varnade för inte alls har inkluderats i analysen. Underlagsrapporten som uppskattade att miljözonen inte skulle få den önskade effekten prognostiserade även ökade

koldioxidutsläpp som beror dels på styreffekten mot bensinbilar som har sämre klimatprestanda än dieslbilar, och dels på att fordon som inte längre får köra på Hornsgatan tar omvägar och därmed kör längre sträckor. Rapporten visar att styreffekten mot bensinbilar verkar stämma. Längre körsträckor och miljözonens effekter på totala koldioxidutsläpp har tyvärr inte inkluderats i analysen. Detta är beklagligt.

Vi delar uppfattningen att det är viktigt att arbeta för att miljökvalitetsmålen gällande luftkvalitén ska nås och att trafikens utsläpp därför behöver minskas. Detta arbete behöver genomföras på ett sätt som inte riskerar andra miljömål och framför allt klimatmålen. Då behövs åtgärder som har effekt, inte symbolpolitik. Vi hoppas att vi politiker i Stockholm kan enas över partigränserna om ett åtgärds paket som driver utvecklingen åt rätt håll.

Det finns mycket Stockholms stad kan göra för att minska transportsektorns utsläpp av klimatgaser och luftkvalitetsförsämrande ämnen. Att följa framkomlighetsstrategins principer och andemening i all trafikplanering är då en ypperlig utgångspunkt. Det viktiga är att styra mot minskad bilism och ökad användning av kollektivtrafik, cykling och gång. Där har staden stora möjligheter som infrastrukturhållare. Satsningar på förbättrad cykelinfrastruktur har pågått under flera mandatperioder oavsett politisk majoritet. Vi vill se lika kraftiga satsningar på busskörfält så att kollektivtrafiken verkligen blir ett attraktivt alternativ både för arbetspendling och för fritidsresor. Ett transportsnålt tankesätt behöver integreras i all samhällsplanering för att möjliggöra bilfritt liv för flera stockholmare. Vi vill se inrättande av betydligt fler gånggator i innerstaden och kring förortscentra. Dessa kombinerat med åtgärder som minskar privatbilismens attraktivitet är ett framgångsrecept.

Vi ser satsningar på elektrifiering och utbyggnad av laddinfrastruktur som sätt att styra den kvarstående bilismen mot både klimat- och luftkvalitetsmål. Även här har staden stora möjligheter att styra utvecklingen, och då behöver politiken ta den styrande rollen.

Den tunga trafiken behöver elektrifieras och effektiviseras. Vänsterpartiet vill se en elektrifiering av all godstrafik i staden till år 2030. Genom striktare kommunala upphandlingskrav, tillåta ellastfordon använda kollektivtrafikkörfält där det är lämpligt stimuleras

utvecklingen dithän. Möjliga effektivitetsåtgärder är att se över bärighetsklasserna och fordonslängderna så att man kan minska antalet lastbilar; ökad användning av sjötransporter; kommunala och privata samlastningscentraler; ökad samordning; bättre logistiklösningar både i distributionstrafiken, avfallstransporter och transporter av byggmaterial; aktiv styrning av leveranstider på stadens gator och transportsnål verksamhetsplanering. Stadens upphandlingar har också en stor potential att styra utvecklingen åt rätt håll och vi är väldigt positiva till att det arbetet pågår.

Det behövs ett helhetsgrepp för att förbättra luftkvaliteten och minska trafikens klimatutsläpp. Det är viktigt att det sker samtidigt, och inte genom att försöka främja luftkvaliteten på klimatets bekostnad eller tvärtom. Miljözoner med större geografisk omfattning kan vara en del av lösningen, vilket det lyckade arbetet med miljözon klass 1 för tunga fordon i innerstaden har visat. Vi hoppas att politiken i Stockholms stad har mod att vidta effektiva och heltäckande åtgärder i stället för lokala nödlösningar som miljözonen på Hornsgatan.

Peter Wallmark (SD) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Sverigedemokraterna har länge kritiserat logiken i debatten runt miljözon klass 2 på Hornsgatan och noterar nu att:

- a) En stor del av fordonen som kör på Hornsgatan är av icke tillåten typ (18% av personbilarna). Det betyder att medborgarna i stor utsträckning ignorerar reglerna, vilket troligtvis beror på att reglerna åsamkar medborgarna olägenheter samt att kontroller och uppföljning saknas.
- b) Minskningarna av både NOx- och NO₂-utsläpp är väldigt små (2% respektive 1%). Då förändringarna är marginella kan man ifrågasätta om de är statistiskt säkerställda. Det borde också vara av intresse att mäta om utsläppen på omkringliggande gator har ökat eller minskat för att räkna på en nettoeffekt.

Vi kan konstatera att de ansevärd resurser som gått åt till att diskutera, utreda och genomföra den omstridda miljözonen och de olägenheter och komplikationer initiativet medfört för Stockholms bilister och medborgare, haft en mycket liten om ens en nettominskning av utsläppen vilket är precis vad Sverigedemokraterna påtalat inför införandet av miljözonen.

§ 15**Uppdatering av åtgärdsprogrammet för havsmiljön 2022-2027. Svar på remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2020-03219

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 29 januari 2021.

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**Inbjudan till samråd inom vattenförvaltning. Svar på remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2020-03220

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 21 januari 2021.

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**Regional cykelplan för Stockholms län. Svar på remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2021-00151

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 9 februari 2021.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

Särskilt uttalande

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

Den regionala cykelplanen är viktig för samordningen av arbetet med att skapa förutsättningar för ett ökat resande med cykel. För att cykeln ska vara ett attraktivt transportmedel i Stockholmsregionen så behövs ett nära samarbete mellan kommunerna och Region Stockholm. En viktig del för att fler ska se cykeln som ett alternativ är att göra det lättare att kombinera cykel och kollektivtrafik. Därför är det viktigt att understryka att planen bör bli tydligare när det gäller att undersöka möjligheten att ta med cykeln i kollektivtrafiken i högre utsträckning än vad som är fallet i dag. Erfarenheter från andra storstäder visar att detta är möjligt och ger positiva effekter. Frågan borde dock vara högst relevant även för Stockholm.

I förslaget till regional cykelplan ses också informationsinsatser och kampanjer som ett utvecklingsområde för att nå nya potentiella cyklister. Det finns dock skäl att rikta sådana insatser inte bara gentemot potentiella cyklister utan även mot arbetsgivare och fastighetsägare. Till exempel visar erfarenheten att en av de saker som gör att människor väljer bort cykeln är bristande tillgång till exempelvis omklädningsrum och säker cykelparkering i anslutning till arbetsplatsen. Därför vore det naturligt att genom dialog med berörda aktörer sträva efter att avhjälpa dessa brister och på så sätt göra cykeln till ett mer attraktivt alternativ vid resor till och från arbetet.

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

Vi välkomnar varmt denna nya regionala cykelplan, med tydliga krav och riktlinjer. Cykelfrämjande åtgärder ligger i linje med den utveckling Vänsterpartiet vill se av minskade emissioner från personbilsarmadan och transportbilismen i Stockholms kommun.

Flera krav och rekommendationer har goda möjligheter att kraftigt öka förtroendet för Storstockholm som en cykelregion, om de väl omsätts i praktiken. Dit hör saker som att inte använda hinder för att begränsa hastigheten utan att söka en bättre utformning och att utgå från att en cyklist aldrig ska behöva anmäla sig vid en tryckknapp vid trafiksignaler.

Vi instämmer i flera av kontorets kommentarer, men har följande invändningar:

- Vi delar inte kontorets syn att texterna om utformningsstandard är för detaljerade, utan ser det som positivt att alla regionens kommuner får tydliga riktlinjer.
- Även om vi förstår utmaningarna med att följa måtten för avstånd till sidohinder, körbana och parkering i täta stadsmiljöer så bör inte det hindra att de sätts som norm, och att avstegen bör motiveras.

Förutom dessa synpunkter vill V lyfta några områden vi tycker förtjänar att belysas.

Säkerheten för barn som cyklar

Så länge den upplevs som otillräcklig kommer de föräldrar som kan välja att skjutsa, vilket ökar bilanvändningen på

sträckor som annars skulle kunna cyklas av barnen, med bättre hälsa och mindre trängsel som följd. Planen behöver skullkrav för att öka tilliten till att vägar upplevs som säkra och skyltade på ett sätt så ett barn förstår. Att lära ut trafikbeteende i skola och barnomsorg är bra kompletterande åtgärder.

Cykeln som alternativ i mer utsatta områden

Enligt framlagd kartläggning cyklar kvinnor mer sällan och även barnen i områden som signaleras som mer utsatta socioekonomiskt. Här behöver långsiktiga delplaner tas fram och trafikbeteende i pedagogisk utformning ges plats i övergripande plan. Att skapa egenmakt med att kunna lita på sin förmåga att ta sig fram och orientera sig är utvecklande och hälsofrämjande. Att kunna förvara sin cykel på ett svåråtkomligt sätt för stöld är också viktigt. Cykelförvaring ska planeras i nybyggen och läggas till vid befintliga bostäder. Här kan kommunen ha stor nytta av kontakt med lokala cykelföreningar för både fritidscyklning och transportcyklning.

Promenera, gå och cykla

Många gående har dålig uppsikt över cyklister och vice versa. Detta blir extra viktigt vid busshållplatser och liknande, så här blir tydligheten i infrastrukturen av yttersta betydelse. Där den fysiska planeringen har begränsade möjligheter i stadsdelar av äldre natur, är det i första hand utrymmet för bilen som måste tas bort, med undantag för tillgänglighetsanpassning för boende.

Cykelbud istället för motoriserat bud

Att ersätta motortrafik med cykel för leveranser är en önskad utveckling; där brevbäraren kan ta sig fram, kan också andra bud ta sig fram. Vinterväglag utgör utmaningar, där V sedan tidigare framfört synpunkter på skullkrav på framkomlighet och säkerhet för den snöröjning som upphandlas eller tas i kommunal regi.

Peter Wallmark (SD) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

För Sverigedemokraterna är det angeläget att högt ställda mål om ökad cyklning inte medför så stora kostnadshöjande åtgärder att de riskerar att bli alltför betungande ekonomisk börda. Markanspråk som finns för att åstadkomma önskad standard och kvalitet för cykelinfrastruktur kan komma i konflikt med andra mål och anspråk. Här behöver det tydligare framgå att önskade satsningar görs utifrån medvetna prioriteringar.

Vi ser dock positivt på en utbyggnad av cykelinfrastrukturen i länet. En förstärkning av regionala cykelstråk och tvärkopplingar är önskvärt. För detta talar både miljöhänsyn, folkhälsa och inte minst säkerhetsaspekter. Förvaltningen önskar i sitt remissvar ett resonemang om prioriteringar av olika insatser. Av de fem insatsområden som presenteras i planen ingår: cykelinfrastruktur, kommunikation och kampanjer, trafikinformation, smidiga kombinationsresor samt folkhälsa.

Vi menar att två områden bör prioriteras högre: i första hand cykelinfrastruktur, i andra hand trafikinformation. Eftersom budgetutrymmet är begränsat är det viktigast att erbjuda mer säkra och gena cykelstråk, inte minst på regional nivå. Om medborgarna erbjuds mer praktiska, gena och inte minst säkra cykelvägar, kan fler komma att välja cykeln. Frågan om trafikinformation innefattar såväl digital information som hänvisningar och skyltning.

Vi ställer oss samtidigt frågande på vilken grund och med vilka argument som cykelplanen fastslår att just 20 procent av alla resor i länet ska göras med cykel. Det är visserligen positivt med tydligt mätbara mål. Men definitionen av ”antal cykelresor” kan göras på ett flertal sätt – antal resor, antal personkilometer, antal cykelresor utöver en viss sträcka, etc. Det kan därför uppstå flera problematiska avvägningar med ett sådant mål. Om det som skrivs i sammanfattningen av cykelplanen att ”Nästan 70 procent av länets invånare skulle ha mindre än 30 minuter till arbetet om cykling tillåts på alla vägar.” Av detta följer inte med någon automatik att en så stor andel av befolkningen skulle välja att cykla till jobbet om cykling tilläts, särskilt inte vintertid.

Det bör också tas hänsyn till att en viss del av befolkningen inte arbetar (dvs är barn, går i skola, är pensionärer och därför inte har en arbetsplats att resa till. En stor del av resandet har också andra målpunkter än just arbete. Till detta kommer att en trolig effekt av Corona-pandemin kan vara ett fortsatt ökat hemarbete. Vi menar sammanfattningsvis att mål bör sättas med tydliga motiv och vara möjliga att uppnå – samtidigt som insatser bör göras för att underlätta cykling och cykelparkering, särskilt i anslutning till knutpunkter och hållplatser för kollektivtrafik.

§ 18**Översyn av lagstiftningen om flyttning av fordon m.m.
Svar på remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2021-00290

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 4 februari 2021.

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**Årsavtal 2021 för målning av belysnings- och
trafiksinalstolpar. Upphandling**

Dnr T2021-00182

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner genomförande av upphandling avseende årsavtal för målning av belysnings- och trafiksinalstolpar till ett sammanlagt värde av 16 mnkr.
2. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att fatta tilldelningsbeslut och teckna avtal med utsedda entreprenörer.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 8 februari 2021.

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**Förlikningsavtal mellan Logistikhus Vanadisberget
Kommanditbolag och Stockholms stad**

Dnr T2021-00554

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner förlikningen mellan Stockholms stad och Logistikhus Vanadisberget Kommanditbolag.
- 2 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 19 februari 2021.

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:

Det är alltid beklagligt när staden drabbas av stämningar som resulterar i dyra skadestånd eller förlikningar. Förmodligen är det oundvikligt för en så pass omfattande verksamhet att ibland drabbas av det, men när det sker behöver orsakerna analyseras noga för att lära och undvika att eventuella misstag upprepas. Vi hoppas och utgår ifrån att en sådan analys blir följd även av den här förlikningen.

§ 21**Handlingsplan för minskat klotter. Svar på uppdrag från
kommunfullmäktige**

Dnr T2020-02752

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden överlämnar kontorets förslag enligt tjänsteutlåtandet som svar på kommunfullmäktiges uppdrag.
- 2 Trafiknämnden hemställer till kommunfullmäktige att godkänna förslaget till handlingsplan för minskat klotter samt att besluta om de förslag som trafiknämnden lagt fram i ärendet.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 7 januari 2021.

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**Trafikanordningsplaner och schakt- och öppningstillstånd. Revidering av viten. Återtagande av beslutssats om hemställan**

Dnr T2020-02560

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Beslutssats 3 från tjänsteutlåtandet som behandlades 10 december 2020, Dnr 2020-02560, om att hemställa till kommunfullmäktige att fastslå beslutet, upphävs.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 23 februari 2021.

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**Förlängning av åtgärder inom parkeringsverksamheten och förändrade avgifter för näringsidkare på offentlig plats med anledning av Coronapandemin**

Dnr T2021-00611

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 den 1 maj 2021 till dess att nytt beslut fattats, dock längst till och med den 31 dec 2021.
- 2 Trafiknämnden godkänner kontorets förslag att sätta avgiften till noll kronor för upplåtelser som ingår under rubriken ”Försäljning” i ”Taxa för upplåtelse av offentlig plats med polistillstånd” under perioden 1 april 2021-31 dec 2021.
- 3 Trafiknämnden godkänner kontorets förslag att sätta taxan för torghandel till noll kronor för perioden 1 april 2021-31 dec 2021.
- 4 Trafiknämnden godkänner kontorets förslag att sätta avgiften för Nyttoparkeringstillstånd C för foodtrucks till noll kronor för perioden 1 april 2021-31 dec 2021.
- 5 Trafiknämnden hemställer åt kommunfullmäktige att fastslå förslagen i tjänsteutlåtandet.
- 6 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 23 februari 2021.

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

Peter Wallmark (SD) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Det är oerhört glädjande att flera och tillkommande förslag som Sverigedemokraterna tidigare har förordat gällande reducerade avgifter för att minska effekterna Corona-epidemin nu blir verklighet. Det ligger helt i linje med den politiska inriktningen som vi har haft i frågan sedan våren 2020. Näringslivet har drabbats hårt av Coronapandemin och genom att kontoret nu stödjer delar av näringslivet som har sin verksamhet på offentlig plats får de en chans att överleva. Att stödja dessa verksamheter är också positivt då det ur smittspridningssynpunkt är säkrare att vara utomhus. För att ytterligare stödja näringslivet kommer kontoret, där det är möjligt, att fortsätta att ha en generös hållning vid bedömning av ytor för uteserveringar, vilket har en positiv effekt av minskad smittspridning. Vi hoppas också att majoriteten stödjer vårt förslag om att permanent ta bort avgiften för MC-parkering.

Vid protokollet

Sara Högne