

Tid Torsdagen den 21 april 2022 kl. 16.00 – 16:25
Plats Stora kollegiesalen, Stadshuset
Justering Tisdagen den 3 maj 2022, §§ 1-7, 9, 10, 12, 13, 16-19, 23-27

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 21 april 2022, §§ 8,11, 14, 15, 20-22

Daniel Helldén

Marlene Karlén

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Daniel Helldén (MP), ordföranden

Ulla Hamilton (M)
Jan Tigerström (M)
Eva Ekmehag (M)
Åsa Nilsson Söderström (L)
Johan Fälldin (C)
Mikael Valier (KD)
Inger Edvardsson (S)
Emmelie Renlund (S)
Marlene Karlén (V)

Tjänstgörande ersättare:

Joel Höglund (V)	för vice ordförande Rikard Warlenius (V)
Bengt Ohlsson (S)	för Jan Valeskog (S)
Tomas Tetzell (M)	för Peter Wallmark (SD)

Ersättare:

Bo Arkelsten (M)
Bo Lindner (M)
Linnéa Sandström Lange (L)
Camilla Kylenfelt (MP)
Svante Linusson (C)
Emil Stensson (S)
Katja Jassey (V)
Malin Ericson (Fi)

Tjänstemän:

Tillförordnade förvaltningschefen Philip Hall, Mikaela Dahlberg, Ulrika Falk, Kersti Hedqvist, Mattias Lundberg, Alva Matsdotter och personalföreträdaren Luis Lopez §§1-11 samt borgarrådssekreteraren Elin Hylander.

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

Trafiknämnden utser Marlene Karlén (V) att tillsammans med ordföranden Daniel Helldén (MP) justera dagens protokoll.

Justering sker tisdagen den 3 maj 2022.

§ 2**Frågor för beredning och information från kontoret**Information från förvaltningschefen

Tillförordnad förvaltningschef Philip Hall överlämnar till avdelningschef Ulrika Falk att informera om att elsparkcykelbolaget Ryde ställt ut elsparkcyklar utan tillstånd.

Beslut

Trafiknämnden tackar för informationen.

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

Inkomna skrivelser m.m. till trafiknämnden enligt förteckning från den 6 april 2022 respektive den 21 april 2022 anmäls.

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

Dnr T2022-00347

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner redovisningen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 11 april 2022.

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 T2022-00135

Protokoll 1/2022 från den 14 februari för trafiknämndens och Stockholms stads Parkering AB:s gemensamma råd för funktionshinderfrågor samt protokoll 2/2022 från den 14 mars för trafiknämndens och Stockholms stads Parkering AB:s gemensamma råd för funktionshinderfrågor anmäls.

§ 6**Anmälan av ekonomisk uppföljning månad 03 2022**

Dnr T2022-00544

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden beslutar att lägga anmälan till handlingarna.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 6 april 2022.

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**Gullmarsplan torg, mindre gatuåtgärder.****Genomförandebeslut**

Dnr T2021-02632

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag.

- 1 Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt Gullmarsplan torg, mindre gatuåtgärder till en investeringsutgift om 10,0 mnkr och investeringsinkomst om 0,2 mnkr.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 14 mars 2022.

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**Reinvesterings- och investeringsmedel för trädåtgärder 2022. Genomförandebeslut**

Dnr T2021-03398

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag.

- 1 Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av reinvesterings- och investeringsmedel för trädåtgärder 2022 till en investeringsutgift om maximalt 30 mnkr.
- 2 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 17 mars 2022.

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**Reinvesteringsåtgärder på cykelvägnätet under 2022. Genomförandebeslut**

Dnr T2022-00567

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag.

- 1 Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt reinvesteringsåtgärder på cykelvägnätet under 2022 till en investeringsutgift om maximalt 30 mnkr.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 1 mars 2022.

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**Reinvesteringsåtgärder på trafikleder 2022.****Genomförandebeslut**

Dnr T2022-00533

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag.

- 1 Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt reinvesteringsåtgärder på trafikleder 2022 till en utgift om maximalt 20 mnkr.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 8 mars 2022.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

§ 11**Underlag för budget 2023 med inriktning 2024 och 2025 för trafiknämnden**

Dnr T2022-00624

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag.

- 1 Trafiknämnden godkänner förvaltningens förslag till underlag för budget 2023 med inriktning för 2024 och 2025 och överlämnar ärendet till kommunstyrelsen.
- 2 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 31 mars 2022.

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

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Åsa Nilsson Söderström (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD) och Inger Edvardsson m.fl. (S) föreslår (se beslutet).
- 2) Marlene Karlén m.fl. (V) föreslår att nämnden beslutar att avslå kontorets förslag till beslut med hänvisning till Vänsterpartiets budgetreservation i kommunfullmäktige, samt att därutöver anföra följande:

Vi måste tyvärr återigen konstatera att den viktigaste strukturfrågan för Stockholms trafikpolitik – hur god framkomlighet ska ske utan utsläpp av växthusgaser – inte tas på allvar av den styrande grönbå majoriteten. Transportsektorn står för mer än hälften av stadens utsläpp av växthusgas. Ändå är den handlingsplan som ska styra transportsektorn mot klimatmålen, som skulle ha börjat gälla från 2020, fortfarande inte antagen eller publicerad. Det är ett stort politiskt misslyckande och gör det omöjligt att utvärdera om den här treårsbudgeten för Trafiknämnden leder mot de långsiktiga målen, exempelvis att Stockholm ska vara en helt fossilfri och klimatpositiv stad 2040.

Nu står det även klart att de möjligheter som skapades till följd av de förändrade resvanorna under pandemin inte heller togs tillvara. Vänsterpartiet anser att fler både tillfälliga och permanenta omdisponeringar av gaturummet borde ha skett i syfte att säkerställa ett fortsatt högt cyklande samtidigt som kollektivtrafiken återtar tidigare resevolym.

Nu ser vi istället en missad möjlighet till en snabbare klimatomställning.

En annan överhängande fråga med stark koppling till klimatfrågan rör utbyggnaden av laddstolpar. Många stockholmare som vill bidra till ett bättre klimat genom att byta fossilbilar till laddbara elfordon hindras av den saktfärdighet och ideologiskt färgade marknadstilltro som utmärker majoritetens syn på utbyggnad av publika laddstolpar. Det ska inte bara vara möjligt för villaägare eller boende med tillgång till inomhusgarage att kunna ladda elfordon. Även boende i exempelvis hyreshus vill bidra till klimatomställningen genom att byta fossilbil mot elbil men förhindras idag att göra det på grund av att laddmöjligheter saknas. Vänsterpartiet vill vända på alla stenar för att se till att omställningen av fordonssektorn ska gå snabbare. Ett sätt är att ge Stockholm Parkering ett utvidgat uppdrag att bygga laddstolpar på allmän platsmark, inte minst i ytterstaden. Stadens nuvarande affärsmodell bygger på att det är externa marknadsaktörer som ska stå för utbyggnaden av laddstolpar, vilket innebär att kontoret endast indirekt kan påverka etableringstakten. Det leder till att det redan ytterst blygsamma målet om 2000 laddstolpar på gatemark till år 2022 inte kommer att vara i närheten av att nås. Vänsterpartiet vill både se en väsentlig höjning av målet och att stadens bolag Stockholms parkering ges i uppdrag att bygga ut en tät infrastruktur för laddbara fordon.

I Vänsterpartiets budgetreservation föreslår vi kraftfulla åtgärder för att ställa om trafiken så att Stockholm kan bli en långsiktigt hållbar stad. Vi vill utreda förutsättningarna för en snabb elektrifiering av den tunga vägtrafiken i Stockholm, med målet att alla godstransporter och all busstrafik i innerstaden ska vara elektrifierad senast 2030. Vi vill i samverkan med godstransportbranschen och andra aktörer genomföra åtgärder som bidrar till att skapa ett effektivare, säkrare och mer miljöanpassat transportsystem, till exempel off-peak-leveranser och samlastningsprojekt. Staden ska erbjuda off peak-leveranser för eldrivna lastfordon i hela kommunen såväl som införa möjligheten att låta eldrivna lastfordon utnyttja busskörfält på infartsleder i kommunen. Vi vill utreda hur fler gator kan göras till permanenta gånggator i innerstan och runt stadsdelscentra i ytterstaden för att minska biltrafiken och göra staden mer levande och vänlig. En lämplig stadsdel att börja med är Södermalm, där ”storkvarter” skulle kunna skapas genom att ungefär varannan gata i både nordsydlig

och öst-västlig riktning stängs av för biltrafik med samma regelverk som gäller i Gamla stan.

Offentlig upphandling ska vara ett medel för att driva utvecklingen i en socialt, ekologiskt och ekonomiskt hållbar riktning. Betydligt större delar av den allmännyttiga kommunala service som bekostas av skattekollektivet också bör utföras av kommunala förvaltningar och bolag. Det gäller inte minst snöröjning och parkskötsel, som successivt bör återtas i kommunal drift.

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), Åsa Nilsson Söderström (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD) och Inger Edvardsson m.fl. (S).

Reservation

Marlene Karlén m.fl. (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Särskilt uttalande

Inger Edvardsson m.fl. (S) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Underlag för budget 2023 med inriktning 2024 och 2025 för trafiknämnden pekar på många av de utmaningar som finns på trafikområdet i Stockholm. Ambitionsnivån bör dock förstärkas inom flera områden.

Stockholms stad måste vara mer aktiv mot regionen kring de kollektivtrafikprojekt som ska genomföras inom Stockholmsöverenskommelsen, Sverigeförhandlingen, Nationell plan och den regionala länsplanen.

Spårprojekten i de två förhandlingsöverenskommelserna måste påskyndas och stadens planeringsresurser och möjligheter att finansiera stadens andelar måste förstärkas. Projekten i länsplanen som rör planmognad och investeringsresurser till senast år 2026/2027 för Brommaplan och Gullmarsplan måste säkras. Även ombyggnaden av Brommaplansrondellen måste påskyndas.

Kollektivtrafik på vatten behöver prioriteras ytterligare. Här finns en farhåga att staden och regionen går i otakt, vilket också kajstrategin är ett uttryck för. Denna samverkan tillsammans med regionen måste bli bättre efter valet.

Investeringar i fler cykelbanor och bättre kvalitet på

gångbanor måste prioriteras ytterligare. Inte minst måste mer resurser anslås för vinterväghållningen så att gångbanorna sopsaltas och får samma goda standard som många cykelbanor. Trafiksäkerhetsfrågorna måste allmänt sett och särskilt för de oskyddade trafikanterna prioriteras ytterligare.

Projekten inom Levande Stockholm behöver fortsätta att utvecklas. Det behövs fler sommargator och fler attraktiva mötesplatser. Här är det mycket olyckligt att nuvarande majoritet varken klarar av att presentera en trafikplan för city eller se till att p-avgiften på parkeringsplatser för besökande justeras så att trafikarbetet kan minska och målet om 15 procent lediga besöksplatser kan uppnås. Avgiften för besöksparkering i innerstaden har inte justerats på 13 år.

Antalet laddplatser för både bilar och tunga fordon måste öka kraftigt. Arbetet i staden går alltför långsamt inom detta område.

Kaoset med elsparkcyklar är fortfarande inte löst. Till stor del beror detta på valhant agerande från kommunledningen. Här måste tidigare redovisade förslag från Socialdemokraterna genomföras.

Det är slutligen mycket glädjande att luftkvaliteten nu snabbt förbättras genom att fler elbilar används. Just nu försvinner 15 procent av de äldsta fordonen varje år och miljözonsreglerna för de tunga fordonen har skärpts. Efterlevnaden av miljözonsreglerna för de tunga fordonen måste förbättras och trängselportalerna behöver användas för styrning mot fler helt miljöanpassade fordon i Stockholm.

Stockholm blir bättre om vi genomför fler initiativ på trafikområdet i Stockholms stad.

Ersättaryttrande

Malin Ericson (Fi) lämnar ersättaryttrande enligt följande:

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

- 1 att delvis bifalla kontorets förslag till beslut
- 2 att i övrigt hänvisa till Feministiskt initiativs budgetreservation för 2022 samt att därutöver anföra:

konsumtion där alla invånare, oavsett funktionsförmåga ska kunna röra sig obehindrat. Det ska vara enkelt för stadens invånare att välja miljö- och klimativänliga transportsätt.

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

Stadens gator och torg ska vara till för alla invånare i Stockholm och det offentliga utrymmet ska prioritera människor. Dålig beläggning, smala trottoarer och olika slags hinder på trottoarer och gångvägar gör att den som inte har full rörelseförmåga eller nedsatt syn har svårt att röra sig obehindrat. Därför menar Feministiskt initiativ att det är anmärkningsvärt att arbetet med tillgängligheten i staden för personer med funktionsnedsättningar fortfarande är långt ifrån tillfredsställande. I det föreliggande underlaget nämns tillgänglighetsbrister endast en gång, och då utan några åtgärder kopplade till dem.

Med utgångspunkt i Feministiskt initiativs budgetförslag för 2022 hade underlaget inkluderat ett utökat samarbete mellan trafiknämnden och stadsdelsnämnderna för att framkomligheten på stadens gångytor ska bli godtagbar.

Vi misstänker att de förbättringar i regelverken kring elsparkcyklar som gjorts eller föreslagits under det gångna året inte i tillräckligt hög grad kommer att lösa de framkomlighetsproblem som de orsakar.

Behovet av att utveckla snöröjningen med fokus på fotgängarna är fortfarande stort. De nödvändiga förbättringarna för cyklisterna, åtminstone bitvis, matchas tyvärr inte av väglaget på trottoarer och gångvägar. Med de nya avtal som ska upphandlas på nytt finns goda förutsättningar för att införa förbättringar och trafikkontoret nämner ”höjda miljökrav och innovativa lösningar”. Vi vill även trycka på ett problem i dagens röjning: om röjning görs enbart när snö nyss har fallit eller kontinuerligt utifrån väderomslag. Liggande snö som packas smälter till slask och

fryser sedan på till vallar och iskanor, som orsakar framkomlighetsproblem långt efter senaste snöfall. Det är av stor vikt att även sådana faktorer hanteras i den kommande upphandlingen.

Feministiskt initiativ är bekymrade över den tro på elektrifieringens nytta som idag genomsyrar stadens hantering av fordons klimatpåverkan. Elfordon orsakar inte utsläpp lokalt, men även elektriskt drivna bilar är klimatskadliga när de produceras och det finns stora både människorättsliga och miljö- och klimatrelaterade problem vid utvinning av metaller för batterier. Elen ska också produceras, vilket indirekt belastar klimatet när den totala produktionen av el ska öka under en period då vi i stor skala behöver gå från fossila bränslen till förnybart producerad energi som sol- och vindkraft.

På längre sikt minskar biltrafiken i innerstaden medan den ökar i ytterstaden. En viktig pusselbit för att motverka den ökningen är att göra det enklare för stadens invånare att använda sig av de hållbara trafikslagen, men det krävs också separata åtgärder för att göra bilen mindre attraktiv som dagligt transportmedel.

Feministiskt initiativ vill se ett tydligt program för att kraftigt begränsa biltrafiken där fysiska åtgärder är en viktig del. Sommargångator ska göras permanenta, och ytterligare gångator eller gångfartsområden behöver utredas. Särskilt fokus för detta arbete måste läggas på ytterstadens centrum och utanför skolor och förskolor. För bättre framkomlighet för kollektivtrafiken vill vi se över vilka gator som kan stängas för privatbilism. Utgångspunkten är bättre och säkrare trafikmiljö för gång-, cykel- och kollektivtrafik. När det görs omfattande arbeten på vägar och gator bör frågan inte vara hur biltrafiken ska ledas om utan hur trafikanterna ska ledas till de hållbara trafikslagen.

§ 12

Ändring av reglementen för vissa facknämnder och stadsdelsnämnder. Svar på remiss från kommunstyrelsen

Dnr T2022-00745

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag.

- 1 Trafiknämnden godkänner tjänsteutlåtandet som svar på remissen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 1 april 2022.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

§ 13**Avtal avseende störningshantering inom Stockholm Stad och Stockholms län**

Dnr T2020-01621

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag.

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets förslag att ingå i avtal avseende störningshantering inom Stockholms stad och Stockholms län.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 8 mars 2022.

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**Cykelplan**

Dnr T2021-00262

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag.

- 1 Trafiknämnden godkänner för egen del reviderad cykelplan för Stockholms stad och hemställer till kommunfullmäktige att godkänna reviderad cykelplan för Stockholms stad.
- 2 Trafiknämnden godkänner återrapporteringen av remissen av förslag till reviderad cykelplan.
- 3 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 28 januari 2022.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Åsa Nilsson Söderström (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD) och Marlene Karlén m.fl. (V) föreslår (se beslutet).
- 2) Inger Edvardsson m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar att i huvudsak godkänna förvaltningens förslag till beslut, samt att därutöver anföra följande:

För att Stockholm ska bli en hållbar stad krävs det att vi allt mer transporterar oss på andra sätt än med bil. Privatbilismen måste minska och fler ska kunna välja kollektivtrafik, cykel och gång. Det kräver förändringar av stadsrummet med fler, bättre och säkrare cykelbanor och gångmiljöer. Med minskad bilism och trängsel blir det också tryggare och trevligare att cykla och gå.

Vi välkomnar förslaget till en ny cykelplan för Stockholms stad. Samtidigt ställer vi oss frågande till varför den tagit så lång tid att få fram. I den rödgrönrosa budgeten för år 2018 fanns ett uppdrag om att ta fram en ny cykelplan, men det blev majoritetsskifte och arbetet verkar ha avstannat. År 2020 lämnade vi socialdemokrater in en motion som bland annat föreslog att en ny cykelplan skulle tas fram. Det är glädjande att den nu, till slut, presenterats.

Att cyklandet ökar är bra för vår stad. Det är bra för klimatet och det öppnar för nya möjligheter att planera staden utifrån annat än biltrafiken. Men Stockholm är fortfarande i mångt och mycket en stad där biltrafiken sätter agendan. Att staden är planerad för biltrafik innebär utmaningar. De utmaningarna får dock inte hindra utvecklingen till en stad som möter stockholmarnas efterfrågan på fler, bättre och tryggare

cykelbanor. Stockholm behöver göra mer för att på riktigt bli en cykelstad.

Cyklandet har ökat under längre tid, men sedan pandemin bröt ut har utvecklingen gått ännu snabbare. På 15 år har antalet cykelpassager vid innerstaden mer än fördubblats. Många stockholmare väljer cykeln före trängseln i kollektivtrafiken samt före bilköerna och de höga parkeringsavgifterna. Många har även börjat ersätta promenaden med det nya trafikslaget elsparkcyklar. Konsekvensen har blivit trängsel i cykelbanorna, långa cykelköer vid korsningar och fler olyckor.

Pandemin har haft stor påverkan på resvanorna. Fler arbetar hemifrån och färre anger att de reser med kollektivtrafik. Av de arbetsresor som faktiskt skett är cykelandelen nästan 25 procent. 19 procent går eller cyklar oftare till arbetet eller skolan med anledning av pandemin. Detta är sannolikt inget nytt normalläge, men det visar att många stockholmare har potential att ändra sina resvanor. Även om andelen cyklande säkerligen kommer att minska något efter pandemin så tyder mycket på att den långsiktiga trenden med ökad cykling kommer att fortsätta. Hemarbetet kommer sannolikt att minska när samhället återgår till ett nytt normalläge, men samtidigt kommer många att arbeta mer hemifrån jämfört med före pandemin. Arbetsgivare är idag mer villigt inställda till hemarbete några dagar i veckan. En del som fått in en ny rutin med att cykla till arbetet kommer att fortsätta cykla.

Socialdemokraternas motion från år 2020 handlar om att staden behöver höja ambitionerna. Vi anser att förslaget till ny cykelplan är ett steg i rätt riktning. Den är i stora delar en mycket intressant kunskapssammanställning. Förslaget saknar dock flera viktiga ambitionshöjningar och konkreta åtgärder.

Inventera och bygg om riskfyllda platser

Ökad trängsel i cykelbanorna, fler cyklister i trafiken och en större mångfald av fordon i cykelbanan innebär ökat antal olyckor. I förslaget till cykelplan kan vi läsa att nöjdheten med trafiksäkerheten för gående och cyklister har minskat och var år 2020 nere på endast 31 procent. Den upplevda bristen på trafiksäkerhet är också ett hinder för många att börja cykla.

Staden behöver därför göra trafiksäkerhetsanalyser för att identifiera riskfyllda platser och åtgärda dessa. En av de viktigaste åtgärderna för att skapa trygga och trafiksäkra miljöer är trafikseparering av cykelbanor. Åtgärder kan handla om alltifrån rödmarkeringar i marken och fler

cykeltrafikljus till att omvandla ytor för gatuparkering till trafikseparerade cykelbanor.

Gör en stor informationssatsning

Staden bedriver idag en del informationsarbete om att cykla i Stockholm. Till grund för arbetet finns en kommunikationsplan som utgår från cykelplanen från år 2012. Vi menar att ambitionerna behöver höjas och arbetet skalas upp.

I stadens samtliga skolor behöver grundläggande frågor som trafiksäkerhet vara en del, men även sådant som att faktiskt lära sig att cykla. Samtliga skolor behöver därför öva cykling med eleverna och för dessa tillfällen ha cyklar att låna ut till de elever som inte har egna cyklar.

Informationsspridning om vad som gäller i trafiken behöver utvecklas. Ett förslag är att införa en digital frågelåda där stockholmarna har möjlighet att både ställa egna frågor och läsa svar på vanliga frågor. Det kan handla om vem som har väjningsplikt vid de olika övergångsställen som används över cykelbanorna, vid breda ränder och smala ränder. Det kan handla om vad som gäller när cykelbanan saknar stopplinje vid övergångsställe, men biltrafiken har trafikljus. Det kan handla om huruvida cyklister får cykla över övergångsställen och om det är förbjudet att cykla i båda riktningarna på cykelbanor med markering i marken. Det kan handla om vilken effekt det får att använda hjälm om man ramlar. Det kan handla om vilka mopeder som är tillåtna i cykelbanorna.

Stadens trafikmiljö har fått ett nytt vanligt förekommande transportslag, nämligen elsparkcyklar. När nya transportslag slår igenom behövs information om hur dessa ska hanteras i trafikmiljön för att samspelet ska fungera bra. Det kan handla om hur de ska framföras på ett säkert sätt, exempelvis om de får köras på trottoarer och hur man bör signalera inför en sväng. Det kan också handla om hur de ska parkeras, mot husvägg eller mitt på trottoaren.

Även mopeder blir alltmer vanligt förekommande i cykelbanorna. Anledningen är främst att det blivit allt vanligare med mopedbud. Staden bör därför inleda en dialog med aktuella budföretag om att de har ett ansvar för att informera sina bud om vilka regler som gäller. Det kan handla om vilka mopeder som är tillåtna att köra, vart man ska köra dem och vilka trafikregler som gäller.

Slutligen bör staden initiera en särskild informationskampanj som har fokus just på de oskyddade trafikanternas situation i Stockholmstrafiken. Vikten av anpassning av hastigheter, betydelsen av större hänsyn till varandra för samtliga trafikslag, användning av cykelhjälm för minskning av allvarliga skador hos cyklister och inte minst en allmän information om faktiska risker för liv och hälsa som finns för trafikanter i en storstad som Stockholm.

Ordning och reda för elsparkcyklarna

Allt fler stockholmare och turister har börjat ersätta promenaden med det nya trafikslaget elsparkcyklar. Ökningen har skett under flera år och var år 2019 uppe i 13 procent av cyklarna. Sommaren år 2021 nåddes toppnoteringen 23 000 elsparkcyklar. I förslaget till cykelplan beskrivs att det initialt funnits problem med olämplig parkering av elsparkcyklar (sida 25). Problemen har dock inte endast varit "initiala". Under sommaren 2021 har problemen med olämplig parkering av elsparkcyklar funnits kvar och förvärrats.

Det är inte ovanligt att det finns elsparkcyklar parkerade eller slängda i cykelbanorna. Ett nytt fenomen har noterats i olycksstatistiken, nämligen singelolyckor där cyklister skadats på grund av elsparkcyklar som lämnats i cykelbanorna.

Trots detta saknas skarpa skrivningar om elsparkcyklarna i förslaget till cykelplan. Det är viktigt att ytterligare åtgärder prövas ifall det visar sig att vidtagna åtgärder inte fungerar tillräckligt bra. Ett tak måste införas för hur många elsparkcyklar som ska få finnas i Stockholm. En annan åtgärd är att åter pröva frågan om tillstånd för varje uppställningsplats. Ytterligare en åtgärd är att inte tillåta uthyrning av friflytande fordon i hela eller delar av staden, utan endast uthyrning av fordon med fasta platser för både uthyrning och återlämning av fordonen, som i Köpenhamns centrala delar.

Vi noterar också att bildsättningen av elsparkcyklar i cykelplanen inte är trovärdig. I förslaget till plan finns en bild från det misslyckade försöket med utmarkerade parkeringar för elsparkcyklar. Den bild majoriteten av stockholmarna har av elsparkcyklarna i gatumiljön är en helt annan.

Låncyklar

Stockholm sticker ut, både i världen och i landet, som en stad utan något låncykelsystem. Det har nu under tre års tid saknats låncyklar på stadens gator, trots Stockholms höga

miljöambitioner. Förklaringen är att staden nu genomfört två misslyckade upphandlingar av lånecyklar.

När lånecyklar nu åter ska ställas ut får vi veta att processen kommer att fördröjas. Staden måste prioritera att få ut lånecyklarna så att vi kan få en mer trafiksäker och välorganiserad offentlig miljö.

Förbättra skyltningen

Skyltningen i staden behöver ses över. Behöver vägvisningen förbättras? Borde cykelkartor sättas upp på strategiska punkter? Finns behov av tillfälliga informationsskyltar på några platser, t.ex. vid olyckdrabbade korsningar?

Trafiknämnden behöver utreda hur skyltning kan användas för att förbättra samspelet i trafikmiljön och tydligheten för cyklande, gående och bilister.

Anlägg tre cykelstrador

I flera städer anläggs nu expressvägar för cyklar. Långa matarleder för pendlare cyklister som leder flödena av cyklister genom staden på ett effektivt och tryggt sätt.

Behovet av sådana expressvägar finns också i Stockholm. I dagsläget finns pendlingsstråk för cyklister men de är på flera sätt otillräckliga. Vi föreslår därför att staden snabbt utreder hur tre sådana "cykelstrador" kan anläggas i Stockholm. En i norr, en i väster och en i söder. Det löser inte hela utmaningen med att skapa en fullgod cykelinfrastruktur i Stockholm. Men det är en viktig åtgärd som skulle innebära en tydlig kvalitetshöjning för de stockholmare som vill använda cykeln som ett redskap i vardagen.

Vårt förslag innebär att tre cykelstrador anläggs. Förslaget innebär att vissa parkeringsplatser flyttas från aktuella gator till andra platser. I vissa fall kan det krävas att körfält för bilar istället reserveras för cyklar. Exakta dragningar och hur cykelstradorna bäst ska anslutas till befintliga cykelleder ska trafikkontoret utreda, det kan exempelvis handla om att bredda befintliga primära cykelstråk.

- Norr: blåa cykelstradan i riktning med Birger Jarlsgatan eller Sveavägen.
- Väst: röda cykelstradan i riktning med Sankt Eriksgatan.
- Syd: gröna cykelstradan i riktning med Götgatan.

Inför cykelgator på lämpliga sträckor

Regeringen presenterade i oktober 2020 möjligheten för kommuner att inrätta så kallade cykelgator. Detta ger

Stockholm en bra möjlighet att göra det bättre och tryggare för stockholmare som vill ta cykeln.

Syftet med cykelgator är att motordrivna fordon ska anpassa hastigheten till cykeltrafiken. Maxhastigheten är 30 kilometer i timmen. Med cykelgator kan staden främja cykeltrafik på gator där det är blandtrafik, men utan att utesluta motorfordonstrafik. Cykelgatorna lämpar sig därför bra för täta stadsmiljöer där en ny cykelbana inte får plats.

I Stockholm finns flera platser där cykelgator skulle vara lämpliga. Ett exempel är Surbrunnsgatan, där trafikmätningar visar att cykeltrafik är det dominerande trafikslaget under förmiddagens maxtimme längs samtliga kvarter. Ett annat exempel är vissa av gatorna som staden på somrarna gör om till sommargånggator. Dessa borde kunna bli cykelgator under resten av året, exempelvis Swedenborgsgatan, Rörstrandsgatan och Hornsbergs strand.

Både i innerstaden och i ytterstaden kan det finnas gator som lämpar sig som cykelgator. Cykelgator bör inte ersätta vanlig infrastruktur i form av cykelbanor och cykelfält, utan ska ses som ett komplement för att främja cykel som transportmedel. Det är därför viktigt att den principiella frågan om vilken typ av gator i Stockholms stad som skulle kunna bli aktuella att reglera som cykelgator hanteras i ett strategiskt sammanhang.

Vi föreslog i motionen från oktober 2020 att staden fram till våren 2021 skulle utreda vilka platser som lämpar sig för att bli permanenta cykelgator. Detta har dock inte gjorts och vi beklagar att förslaget till cykelplan inte innehåller några konkreta förslag. Istället finns endast en beskrivning av vad en cykelgata är.

Cykelservicestationer

Andra kommuner, så som Malmö och Järfälla, har infört så kallade cykelservicestationer. En cykelservicestation är en extra service, ofta i ett cykelgarage, med exempelvis luftpump, cykelverktyg, laddstolpe och möjlighet att rengöra cykeln. Stockholm Parkering har idag garage med bland annat cykelboxar. Bolaget bör genomföra tester med cykelservicestationer där de har cykelparkering.

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), Åsa Nilsson Söderström (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD) Marlene Karlén m.fl. (V).

Reservation

Inger Edvardsson m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Särskilt uttalande

Marlene Karlén m.fl. (V) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Att öka andelen resor som sker med icke klimatbelastande färdmedel är helt nödvändigt för att staden ska nå sina klimatmål. Att förbättra villkoren för stadens cyklister, befintliga och potentiella, är en av de viktigaste åtgärderna staden kan vidta.

Vi noterar att flera av remissinstanserna lyfter kommentarer i linje med de synpunkter vi framförde i samband med att planen gick ut på remiss. Tyvärr kvarstår flera av de brister vi tidigare påpekat. Vi upprepar därför några viktiga delar av den kritik vi lämnat, med tillägg av kommentarer från remissvaren.

Övergripande

Den viktigaste och mest övergripande synpunkten rör stadens bitvis bristande ambitionsnivå och ansvarstagande.

Vi instämmer med kommentarerna från Region Stockholm om att Stockholms stad är den del av regionen med bäst potential för att öka andelen cykelresor, och att därför det övergripande målet om 25% av resorna ska ske med cykel 2040 är i underkant. Liknande synpunkter kommer från stadens egen miljö- och hälsoskyddsnämnd. Detta samtidigt som exploateringsnämnden i sitt remissvar ställer sig frågande till om målet kan uppnås, och i så fall kräver större insatser än vad som nu sker. Samtidigt som t ex Naturskyddsföreningen konstaterar att de nordiska grannhuvudstäderna idag ligger långt före Stockholm. Sammantaget sätter detta ljus på att stadens arbete med cykelfrågor behöver förstärkas på många plan.

Vi vill se tydligare skrivelser om att de många rimliga kraven på förbättrad infrastruktur för cyklande och gående fullt ut ska beaktas vid nybyggnationer, från första planering till genomförande. Detta kräver tydligare löften om förbättrad samordning med stadens övriga förvaltningar, inte minst exploateringskontoret.

Ett återkommande tema i den övergripande trafiksäkerhetssituationen för oskyddade trafikanter i staden har varit brister vid vägarbeten. Vi uppskattar därför det

tillkomna stycket om “Cykeltrafik vid vägarbeten”, och tar fasta på att “Potential finns för vidare utveckling av handböcker och andra regelverk, rutiner och tillämpning, liksom information och kunskapsutveckling internt och externt”. Vi hoppas att detta sker snarast, och att det tillämpas även vid nybyggnation och andra byggprojekt.

Regional potential

Även i det reviderade förslaget ges för lite utrymme åt de som bor i kranskommunerna och arbetar i staden, med potential att cykelpendla. Här instämmer vi till fullo med miljö- och hälsoskyddsnämndens synpunkter. För att nå mål om minskad biltrafik i regionen behöver även dessa potentiella cyklister tas i beaktande. Frågor om namngivning, vägvisning, underhåll och i viss mån gestaltning för cykelstråk bör samordnas över kommungränserna. I detta arbete förtjänar det regionala cykelkansliet att uppvärderas.

Underlag, faktabakgrund och uppföljning

Staden behöver höja ambitionen i fråga om uppföljning och utvärdering av arbetet med cykelfrågor. Detta gäller inte minst i frågor som rör trafiksäkerhet. Även här instämmer vi med miljö- och hälsoskyddsnämndens synpunkt att tydliga etappmål och uppföljning skulle höja planens strategiska tyngd

I övrigt hänvisar vi till vårt tidigare särskilda uttalande från 2022-04-22 i fråga om att bättre använda befintligt kunskapsunderlag från till exempel data som samlas in genom Tyck till-appen.

Mångfalden av cyklister, och bristande funktionshinderperspektiv

Förslaget till cykelplan breddar perspektiven i fråga om vilka som ska beredas möjlighet att cykla, och vilka olika typer av cyklar som infrastrukturen behöver ta hänsyn till. Detta är mycket positivt, men även den omarbetade planen brister i fråga om att tydligt inkludera ett funktionshinderperspektiv, något som även Funktionsrätt Stockholms Stad uppmärksammat i sitt remissvar.

Till exempel rullstolar med olika former av armcykelanordningar kan bereda rullstolsburna utökad frihet att förflytta sig längre sträckor, samtidigt som användarna får förbättrad hälsa. Kraven på infrastrukturen för dessa fordon är mycket snarlika de för lastcyklar, men de förtjänar att omnämnas specifikt, så att funktionshinderperspektivet mer

explicit beaktas till exempel vid nybebyggelse, trafikarbeten och annat underhållsarbete.

Ersättaryttrande

Malin Ericson (Fi) lämnar ett ersättaryttrande enligt följande:

Behovet av en cykelplan som lämnar ett ensidigt fokus på arbetspendling har Feministiskt initiativ lyft länge. Nuvarande cykelplan har sedan 2012 bidragit till utbyggnaden av cykelinfrastrukturen, men den lokala cyklingen har hamnat i skymundan: inom stadsdelar, till förskola och skola, kollektivtrafiken och stadsdelscentrum. Under de år som gått har cyklingen fått ordentlig fart och staden har inte hängt med hela vägen – en vidareutveckling av cykelplanen har dröjt för länge. Därför är föreliggande förslag på ny cykelplan mycket välkommet.

En av de saker som hindrar många av stadens invånare att börja cykla är den upplevda bristen på säkerhet i närhet av bilar. Även alltför nära kontakt med fotgängare skapar otrygghet för båda trafikslagen. Ofta är det alltså utrymmet som ställer till problem och gör att olika trafikslag hamnar i konflikt, och staden måste både planera bättre på nya sträckor och ta till åtgärder på redan existerande gator, vägar och banor. Med bättre separation och tydligare uppmärkning av respektive trafikslags utrymme kan många konflikter undvikas.

Det är viktigt och nödvändigt att barnperspektivet är mer omfattande i den föreslagna cykelplanen är viktigt och nödvändigt. Varje förälder ska kunna känna sig trygg med att skicka iväg sitt barn på cykel till skola och fritidsaktiviteter. Och trafiklösningar som gynnar barns trafiksäkerhet gynnar alla andra trafikanters säkerhet i trafiken.

Med tanke på att få cyklister inleder sin resa precis intill ett primärt stråk eller vid huvudcykelnätet måste det vara enkelt alla årstider att ta sig fram till dem. Framkomlighet definieras i förslaget som något som ska finnas på det utpekade cykelvägnätet – nog så viktigt förstås, men långt ifrån det enda slags framkomlighet som krävs. Som många cyklister kan vittna om ställer vintertid bristande snöröjning på både gator och gc-vägar till det, när man behöver pulsa genom hög snö och lyfta cykeln (om möjligt) över upplagade vallar.

Önskvärt hade också varit om planen utförligare behandlat barmarksrenhållning och vikten av att hålla efter växtlighet intill cykelbanor. Dagens situation är inte bra, och det krävs en ordentlig uppräckning på området. Det är inte rimligt att

intressegrupper för cykling själva ska röja växtlighet längs sin cykelväg.

Slutligen finner vi det anmärkningsvärt att det saknas en jämställdhetsanalys i både cykelplan och ärende. I själva cykelplanen nämns att enligt RVU 2019 utgör kvinnor och män ungefär en lika stor andel av cyklisterna, 45 respektive 55 procent män, men ingen analys görs (eller hänvisas till) om kvinnor och män cyklar samma distanser, i samma ärenden och så vidare. I ärendet nämns inte saken överhuvudtaget. Det är en stor brist.

§ 15

Trafiksäkerhetsplan

Dnr T2020-03235

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag.

- 1 Trafiknämnden godkänner återrapporeringen av remissen av Trafiksäkerhetsplan.
- 2 Trafiknämnden godkänner för egen del Trafiksäkerhetsplan och hemställer till kommunfullmäktige att godkänna Trafiksäkerhetsplan.
- 3 Trafiknämnden ger trafikkontoret i uppdrag att leda arbetet med åtgärdsplanen.
- 4 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 14 februari 2022.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Åsa Nilsson Söderström (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD) och Marlene Karlén m.fl. (V) föreslår (se beslutet).
- 2) Inger Edvardsson m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar att i huvudsak godkänna förvaltningens förslag till beslut, samt att därutöver anföra följande:

Det gläder oss att staden tagit fram ett förslag till ny trafiksäkerhetsplan. Det är något som vi har föreslagit flera

gångar, bland annat i en motion i maj 2019. Vi har lyft att fokus på oskyddade trafikanter måste öka, och vi välkomnar att detta nu görs i förslaget till ny plan.

Den i särklass vanligaste trafikolyckan är fallolyckor bland gående, det vill säga att man halkar, snubblar eller ramlar när man promenerar. Fallolyckor bland fotgängare är inte bara den absolut vanligaste trafikolyckan, utan också den olyckskategori där flest personer skadas allvarligt. De flesta som skadas i en fallolycka är kvinnor och många är äldre. Den vanligaste orsaken till fallolyckan är halka på grund av snö och is.

Den näst vanligaste trafikolyckan där trafikanten skadas allvarligt är singelolycka med cykel. Även här är halka på grund av snö och is, men också löst grus, de vanligaste vägomständigheterna.

Vinterväghållningen för gående och cyklister är således avgörande för att minska de allvarliga trafikolyckorna i Stockholm. Att stadens vinterväghållning framgångsrikt utvecklats med sopsaltning av cykelbanor är mycket bra, men det krävs mer åtgärder för de gående. Det är bra att vinterväghållningen nämns i åtgärdsplanen, men det behövs skarpare skrivningar än att staden ska ställa krav och följa upp sina krav. Ambitionerna för sopsaltning av gångbanor måste höjas.

När det kommer till vinterväghållning är det också betydelsefullt att analysera hur klimatförändringarna kommer att påverka vinterväglaget. I och med kraftigare nederbörd och snabbare temperaturväxlingar blir det svårare att klara halkbekämpningen på isbelagda gång- och cykelbanor. Med fler sådana situationer kommer de framtida kostnaderna för vinterväghållningen att öka kraftigt, särskilt med tanke på att en rimlig vinterväghållning behöver upprätthållas för att minimera antalet fallolyckor för gångtrafikanter.

Brist på säkerhet och trygghet påverkar stockholmarnas resval och är inte bara ett hinder för aktivt resande så som cykling utan också ett hinder för kollektivtrafikresande. Anledningen är att en kollektivtrafikresa måste ses från dörr till dörr – om inte gång- eller cykelbanan till kollektivtrafiken är säker och trygg så väljs även kollektivtrafik bort. Därför är en säker och trygg gatumiljö för gående och cyklister även viktig för kollektivtrafikresandet.

I motionen från maj 2019 lyfte vi att trafiksäkerhetsplanen bör kompletteras med en redovisning och analys av trafikolyckornas omfattning och samhällskostnader. Detta är särskilt viktigt mot bakgrund av bristerna i statistiken och de stora mörkertalen, främst gällande olyckor med oskyddade trafikanter som cyklister och fotgängare. Det gläder oss att förslaget till trafiksäkerhetsplan nu innehåller en analys av kostnader för olyckor. Vi kan läsa att olycksvärderingen för vägtrafikolyckor på det kommunala vägnätet i Stockholms stad uppgår till cirka 6,5 miljarder kronor per år. Av detta står fallolyckor för 2,9 miljarder kronor och singelolyckor med cykel för 1,6 miljarder kronor. Det är oerhörda kostnader. Som en jämförelse kostade all vinterväghållning 175 miljoner kronor för hela vintersäsongen 2020/2021, alltså 6 procent av kostnaderna för endast fallolyckorna. Att förbättra vinterväghållningen så att olyckorna minskar är med andra ord en samhällsekonomisk investering, utöver det ovärderliga i att det mänskliga lidandet minskar.

I förslaget till trafiksäkerhetsplan kan vi läsa att elsparkcyklarna innebär en ökning av antalet olyckor. Det handlar inte bara om singelolyckor bland elsparkcyklister, utan även fler fallolyckor för gående och fler kollisioner med andra trafikanter så som cyklister och gående. Vi anser inte att skrivningarna om elsparkcyklar i förslaget till trafiksäkerhetsplan är tillräckliga. Det behövs en fördjupad analys av elsparkcyklarnas konsekvenser för trafiksäkerheten. Staden behöver ställa krav på exempelvis hastighetsbegränsning, begränsning till en person per elsparkcykel, alkoholförbud och åldersgräns. Även en informationskampanj behövs om vilka trafikregler som gäller för elsparkcyklar och vilka riskfyllda situationer som kan uppstå i trafiken. Uppställningsplatser behövs också. Elsparkcyklar som ligger slängda runt om i vår gatumiljö bidrar inte bara till otrygghet utan även till sämre framkomlighet och fler olyckor, inte minst bland rörelsehindrade och äldre.

Nöjdheten med trafiksäkerheten för gående och cyklister har minskat och var år 2020 nere på endast 31 procent. En anledning till detta är konflikterna mellan olika trafikslag, något som ökar i och med att mångfalden av olika typer av fordon ökar. I trafikmiljön finns nu en mängd varianter på fordon, så som cyklar i olika storlekar från små barncyklar till vikingacyklar och stora lastcyklar, cyklar i olika varianter som drivs fram av elkraft istället för muskelkraft, elsparkcyklar, eldrivna skateboards och hoverboards. Mycket tyder på att utvecklingen framöver kommer att innebära en än större

variation och mångfald av olika typer av mikromobilitet. En utveckling med såväl större, bredare och längre cyklar, mindre och lättare fordon samt mikromobilitet med stor variation i hastighet ställer ökade krav på utformningen av främst cykelinfrastrukturen. Det kommer att krävas stora åtgärder för att undvika att konflikterna mellan olika trafikslag eskalerar till dess att situationen blir ohållbar för samtliga trafikslag. En av de viktigaste åtgärderna för att skapa trygga och trafiksäkra miljöer är trafikseparering av cykelbanor. En väl fungerande cykelinfrastruktur underlättar för såväl cyklister som gångtrafikanter och bilister.

Staden bör initiera en särskild informationskampanj som har fokus just på de oskyddade trafikanternas situation i Stockholmstrafiken. Vikten av anpassning av hastigheter, betydelsen av större hänsyn till varandra för samtliga trafikslag, användning av cykelhjälm för minskning av allvarliga skador hos cyklister och inte minst en allmän information om faktiska risker för liv och hälsa som finns för trafikanter i en storstad som Stockholm.

Vi tycker att det är bra att trafiksäkerhetsplanens mål och inriktning ska följas av en åtgärdsplan med konkreta och tidsatta åtgärder. Det är också bra att åtgärdsplanen och dess åtgärder ska följas upp årligen. I förslaget står det att uppföljningen gör det möjligt att ändra ambitionsnivå och prioriteringar. Det framgår dock inte vem mottagaren av uppföljningen är och vem som beslutar om ny åtgärdsplan. Vi anser att den årliga uppföljningen ska presenteras för trafiknämnden tillsammans med eventuella ändringar i ambitionsnivå och prioriteringar.

I motionen från maj 2019 föreslår vi också att det behövs fördjupade analyser av vissa frågor kopplade till trafiksäkerhet. Vi har redan nämnt två: elsparkcyklarnas konsekvenser för trafiksäkerheten samt klimatförändringarnas konsekvenser för att upprätthålla en trafiksäker vinterväghållning. När den årliga uppföljningen presenteras skulle det vara bra att även presentera en fördjupad analys av viktiga frågor för trafiksäkerheten.

Idag får nämnden en årlig rapport om trafikolycksutvecklingen. Den årliga uppföljningen av trafiksäkerhetsplanens åtgärdsplan kan med fördel presenteras för nämnden i samband med rapporten om trafikolycksutvecklingen. Den bör också kompletteras med förslag på punktåtgärder vid de mest olycksdrabbade

platserna i staden. Även detta har vi föreslagit i motionen från maj 2019.

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), Åsa Nilsson Söderström (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD) och Marlene Karlén m.fl. (V).

Reservation

Inger Edvardsson m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Särskilt uttalande

Marlene Karlén m.fl. (V) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Eftersom den uppdaterade versionen av trafiksäkerhetsplanen inte innehåller några större förändringar på de områden vi lyfte i samband med att planen skickades ut på remiss så upprepar vi här några av våra önskemål om områden som vi tycker borde ha givits mer utrymme.

Att bygga rätt från början. Planen fastslår att trafiksäkerhetsperspektivet ska genomsyra hela plan- och byggprocessen. Det är bra men otillräckligt, om inte samtidigt en god framkomlighet säkras. Staden bör i texten ge tydligare löften om att alla nybyggen, förtätningar och ny infrastruktur ska följa framkomlighetsstrategins kriterier, vilket inkluderar både god framkomlighet och förbättrad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.

Lägre och bättre efterlevda hastighetsgränser. Den uppdaterade texten innehåller ett förtydligande om att "För att effektivt motverka dödsfall samt allvarliga skadefall bland äldre personer bör 30 km/h vara den dimensionerande hastigheten på platser där motorfordon, fotgängare och cyklister blandas". Det är en förbättring, men detta faktum behöver fortfarande få större genomslag i form av fortsatt arbete för sänkta hastighetsgränser och hastighetssäkrade korsningar.

Inte heller den i uppdaterade planen görs kopplingen mellan utökad sopsaltning för både fotgängare och cyklister och en minskning av användandet av grus, som ofta orsakar singelolyckor.

Till sist instämmer vi med ett av remissvaren, som påpekar att det är hög tid att registrera olyckor som involverar

elsparkcyklar separat från cykelolyckor. Detta krävs för att kunna vidta åtgärder med bättre träffsäkerhet.

Ersättaryttrande

Malin Ericson (Fi) instämmer i förslag från Inger Edvardsson m.fl. (S).

§ 16**Trafikutvecklingen i Stockholm 2021. Lägesrapport
Ändrade resmönster efter covid-19. Svar på uppdrag från
kommunfullmäktige**

Dnr T2022-00655

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag.

- 1 Trafiknämnden godkänner redovisningen av trafikutvecklingen för 2021.
- 2 Trafiknämnden godkänner lägesredovisningen som svar på budgetuppdraget om effekter av ändrade resmönster uppkomna under pandemin med Covid-19 och hur detta påverkar nämndens verksamhet.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 16 mars 2022.

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

Marlene Karlén m.fl. (V) och Inger Edvardsson m.fl. (S) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Vi tackar för en klagörande rapport om trafikutvecklingen 2021. Rapporten som dock föranleder stor oro över de mål för trafikmängd och utsläpp som staden har satt upp, bland annat att vägtrafiken ska minska, att innerstaden ska vara utsläppsfri år 2030 och hela staden år 2040. Som vi har påpekat många gånger har den grönbå majoriteten fortfarande inte presenterat en handlingsplan för hur dessa mål ska nås, trots att en sådan skulle ha trätt i kraft år 2020.

Nu visar det sig att vägtrafiken år 2021 i stort sett var tillbaka vid 2019 års nivåer 2019. Vid några mätpunkter, som regionsnittet, var trafikmängden till och med större år 2021 än innan pandemin. Det tyder på att de stora förändringar i resvanor som pandemin medförde, som ökat cyklande och minskad bilåkning, inte har lett till bestående förändringar i riktning mot mer miljövänligt resande. Vi krävde gång på gång under pandemin att åtgärder för att omfördela gaturum från bilar till gående, cyklister och kollektivtrafik skulle genomföras, men tyvärr för döva öron. Vi har också krävt högre avgifter för besöksparkering och att trängselavgifterna anpassas till hur miljöanpassade fordonen är, men också detta för döva öron. Det är därför väntat att biltrafiken nu är tillbaka vid tidigare, ohållbara nivåer.

Den grönbå majoriteten missade därmed ett tillfälle att ta stora steg i klimatomställningen, och saknar, bokstavligen, en plan för hur de nödvändiga trafik- och utsläppsmålen ska nås. Dess styre har varit fyra förlorade år i det avseendet. Det visar lägesrapporten om trafikutvecklingen 2021 med all önskvärd tydlighet.

Ersättaryttrande

Malin Ericson (Fi) instämmer i särskilt uttalande från Marlene Karlén m.fl. (V) och Inger Edvardsson m.fl. (S).

§ 17**Årsavtal för mindre gatuarbeten inom innerstaden 2023.****Upphandling**

Dnr T2022-00112

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag.

- 1 Trafiknämnden godkänner upphandling av årsavtal för mindre gatuarbeten inom innerstaden 2023 till ett värde om 140 miljoner kronor samt ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingen och teckna avtal inom ramen för föreliggande beslut.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 3 februari 2022.

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**Växter inom Levande Stockholm. Upphandling**

Dnr T2022-00613

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag.

- 1 Trafiknämnden godkänner upphandling av växter inom Levande Stockholm till ett belopp om 20 miljoner kronor samt ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingen och teckna avtal inom ramen för föreliggande beslut.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 22 mars 2022.

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**Stadsövergripande trädmål. Svar på uppdrag från kommunfullmäktige**

Dnr T2021-02405

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Daniel Helldén (M), Ulla Hamilton m.fl. (M), Åsa Nilsson-Söderström (L) Johan Fälldin (C) och Mikael Valier (KD):

- 1 Trafiknämnden beslutar att skärpa kontorets förslag till trädmål i enlighet med vad som framgår av detta beslut och att uppdra till kontoret att arbeta i enlighet med målen.
- 2 Trafiknämnden beslutar att för varje träd som tas ned på gator, torg och i anlagda parker, ska staden plantera två nya träd.

- 3 Trafiknämnden beslutar att på stadens gator och torg ska krontäckningsgraden öka.
- 4 Trafiknämnden hemställer till kommunfullmäktige att fastslå trafiknämndens förslag till trädmål.
- 5 Trafiknämnden beslutar att därutöver anföra följande:

Ett trädmål som säkerställer trädens roll i staden är viktigt och positivt ur flera synvinklar. Utöver de rent estetiska värdena mildrar träden värme-ö-effekten som bildas vid solinstrålning på hårdgjorda ytor, fördröjer dagvatten, ökar den biologiska mångfalden samt bidrar till trevnad, ökad folkhälsa och bättre luftkvalitet i staden.

Trafiknämnden uppdrog till trafikkontoret i februari att ta fram nya bedömningsgrunder för stadens befintliga träd på gatu- och parkmark med syfte att lägga mer fokus på löpande och återkommande vård och underhåll med målet att förlänga trädens livslängd i den offentliga miljön. Detta uppdrag kommer att få bäring på detta ärende då färre träd kommer behöva ersättas. Nämnden gör därför bedömningen att ett trädmål för de träd som tas ned med fördel kan sättas till ett till två.

Ansvar för att plantera och sköta om stadens träd är en viktig uppgift som är uppdelat på fler nämnder och bolag. Utöver trafiknämnden och miljö- och hälsoskyddsnämnden berörs även exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, kyrkogårdsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, stadsdelsnämnderna samt fastighets- och bostadsbolagen.

I de fall där stadens stadsutvecklingsprojekt sker på befintliga gator, torg eller anlagda parker anser trafiknämnden att trädmålet även bör omfatta exploateringsnämnden. Exploateringsnämnden har även en viktig del i utformningen av nya gator och torg där nämndens verksamhet har påverkan på målet om ökad krontäckningsgrad.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets och miljöförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande från den 23 februari 2022. Kontoret föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

- 1 Godkänna kontorets förslag till trädmål i enlighet med vad som framgår av tjänsteutlåtandet och uppdrar till kontoret att arbeta i enlighet med målen.

- 2 Anmäla till kommunstyrelsen att beakta förslaget inför kommande uppdateringar av relevanta styrdokument såsom exempelvis stadens miljöprogram.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Åsa Nilsson Söderström (L), Johan Fälldin (C) och Mikael Valier (KD) föreslår (se beslutet).
- 2) Marlene Karlén m.fl. (V) och Inger Edvardsson m.fl. (S) 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), Åsa Nilsson Söderström (L), Johan Fälldin (C) och Mikael Valier (KD).

Reservation

Marlene Karlén m.fl. (V) och Inger Edvardsson m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till kontorets förslag.

Särskilt uttalande

Marlene Karlén m.fl. (V) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Vänsterpartiet välkomnar stadens trädmål och instämmer i att krontäckning är en väl fungerande indikator med många fördelar.

Dock noterar vi att det inte diskuteras vilka slags träd som ska planteras för att vi ska nå målet. En studie från Lunds universitet, publicerad i november 2021, visar att importen av främmande trädarter till förmån för inhemska träd kan spela en större negativ roll för insektslivet än ljus- och luftföroreningar. Ginkgo till exempel, som blivit alltmer populärt i stadsmiljö, erbjuder inte våra insekter en miljö att leva och fortplanta sig i. Studien som gjordes i Malmö visar att det var upp till 2-3 gånger fler insekter och spindlar i inhemska arter som björk, bok och ek jämfört med trädarter som ginkgo, gudaträd och platan. Även årscykeln för inhemska respektive exotiska arter spelar roll för om det finns mat att hämta för insekterna vid rätt tid.

Trafikkontoret har stor möjlighet att positivt stödja ekosystemet och den biologiska mångfalden i vår stad genom att välja rätt träd vid planteringar. Vi uppmanar staden att noga beakta den nya forskningen och välja trädarter som,

utöver de nyttor som tas upp ärendet, även gynnar biologisk mångfald.

§ 20

Trafikförändringar i SL-trafiken 2022/23. Svar på remiss från kommunstyrelsen

Dnr T2022-00689

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets 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 18 mars 2022.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

§ 21

Motion om att omvandla Bromma flygplats till Stockholms nya stadsdel – bygg 30 000 nya bostäder av Karin Wanngård (S) och Jan Valeskog (S). Svar på remiss från kommunstyrelsen

Dnr T2022-00285

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag.

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

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 21 mars 2022.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Åsa Nilsson Söderström (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD) och Marlene Karlén m.fl. (V) föreslår (se beslutet).
- 2) Inger Edvardsson m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar att bifalla motionen, samt att därutöver anföra följande:

Bromma flygplats är ett viktigt stadsutvecklingsområde. I dagsläget finns en politisk majoritet i Stockholms kommunfullmäktige för att påskynda avvecklingen av flygplatsen och påbörja byggandet av Bromma parkstad.

Målsättningen i exempelvis översiktsplanen tar sin utgångspunkt i nuvarande avtal men ansvaret för en fungerande bostadsförsörjning gör det angeläget att påbörja arbetet betydligt tidigare. Den nya stadsdelen bedöms kunna tillföra Stockholm cirka 30 000 nya bostäder på flygplatsområdet och ytterligare fler i det som är flygets influensområden.

Det är en oerhört angelägen insats för att skapa en fungerande bostadsmarknad med minskad bostadsbrist och bättre förutsättningar för att möta det regionala kompetensbehovet.

Swedavias bedömning i en analys som remitterades i december är att Bromma flygplats under lång tid framöver kommer att ha ett betydande kapacitetsöverskott på grund av låga trafikvolymmer. Swedavia bedömer vidare att den kommersiella flygtrafiken på Bromma på kort sikt kan inrymmas på Arlanda utan att några betydande ytterligare infrastrukturinvesteringar behöver tidigareläggas.

De stora samhällsekonomiska vinsterna handlar dock inte om de eventuella vinster som staden gör vid en exploatering utan genom de effekter som uppstår till följd av en bättre fungerande bostads- och arbetsmarknad.

Därför är det ett gemensamt ansvar för staten, regionen och staden att se till att denna utveckling kommer till stånd. I detta ligger ett regionalt ansvar att förse området med fungerande kollektivtrafikförsörjning, exempelvis genom att planera för att den tillkommande tunnelbanedragningen från Älvsjö till Fridhemsplan förlängs till den nya stadsdelen och med en anslutning vidare till nordvästgående linjer.

Till de samhällsekonomiska vinsterna ska också räknas de vinster som uppstår av att Arlanda kan utvecklas i enlighet

med behoven av en fungerande flyginfrastruktur med fokus på att minska klimatpåverkan av flyget. Ett försvagat Arlanda innebär färre direktflyg och fler mellanlandningar vilket ökar miljöbelastningen. Det kommer också att försvåra för näringslivet i Stockholmsregionen.

Stockholms stad bör vara redo att vara en konstruktiv part såväl i arbetet med att utveckla Arlanda som i att bygga de bostäder som är viktiga för en hållbar tillväxt i regionen. Bromma flygplats ska avvecklas och Bromma parkstad utvecklas.

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), Åsa Nilsson Söderström (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD) och Marlene Karlén m.fl. (V).

Reservation

Inger Edvardsson m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Ersättaryttrande

Malin Ericson (Fi) instämmer i förslag från Inger Edvardsson m.fl. (S).

§ 22

Motion om en bilfri innerstad av Malin Ericson och Lisa Palm (Fi). Svar på remiss från kommunstyrelsen

Dnr T2021-03049

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag.

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

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 26 januari 2022.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

Ersättaryttrande

Malin Ericson (Fi) lämnar ersättaryttrande enligt följande:

Om jag hade rösträtt skulle jag

- 1 yrka bifall till motionen
- 2 därutöver anföra:

Sedan motionen skrevs har IPCC kommit med ännu en rapport, som ännu en gång trycker på den oerhört allvarliga situationen för klimatet, att arbetet för att bromsa klimatförändringarna går för långsamt och att stora systemförändringar behöver ske för att dämpa konsekvenserna av klimatkatastrofen. Bilfria dagar i innerstaden är en försvinnande liten del av det arbete som krävs från Stockholms sida i den frågan, men är en konkret åtgärd som går att genomföra relativt snabbt och utan stora investeringar från stadens sida.

I det här läget, en pågående klimatkatastrof, går det inte att luta sig tillbaka och konstatera att vi redan gör mycket. Vi behöver göra mer och varje åtgärd räknas, som kan styra staden och dess invånare mot mer hållbara transporter.

Det går inte heller att luta sig mot elektrifiering av fordon. De orsakar inte utsläpp lokalt, men även elektriskt drivna bilar är klimatskadliga när de produceras och det finns stora både människorättsliga och miljö- och klimatrelaterade problem vid utvinning av metaller för batterier. Elen ska också produceras, vilket indirekt belastar klimatet när den totala produktionen av el ska öka under en period då vi i stor skala behöver gå från fossila bränslen till förnybart producerad energi som sol- och vindkraft.

Som kontoret påpekar i sina synpunkter utgör privatbilismen en del av den totala biltrafiken i innerstaden. Enligt den citerade undersökningen gjord av miljöförvaltningen 2016 ägs ca hälften av de fordon som kör in i och ut ur trängselskattområdet av privatpersoner och den andra hälften av juridiska personer, samtidigt som den citerade resvaneundersökningen från 2019 visar att ca 19 procent av resenärerna väljer bilen för resor till och från innerstaden. Det finns alltså en stor andel bilresor som kan försvinna under dagar då en bilfri innerstad råder. Och ett minskat antal

privata fordon gör att framkomligheten för andra transporter ökar.

Till sist lyfter trafikkontoret några av de aspekter som måste utredas och tas i beaktande inför ett förbud mot biltrafik i innerstaden – en utmärkt början på utkast för den utredning om bilfria dagar i innerstaden som motionen föreslår.

§ 23

Stadsgemensam visselblåsarfunktion. Svar på remiss från kommunstyrelsen

Dnr T2022-00036

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag.

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 24 januari 2022.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

§ 24

Färdtjänst till Medborgarplatsen. Svar på skrivelse från Rikard Warlenius m.fl. (V)

Dnr T2021-02697

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag.

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 13 februari 2022.

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

Marlene Karlén m.fl. (V) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Vi tackar för det utförliga svaret men vi konstaterar också att åtgärderna tyvärr knappast kommer att kunna ge tillbaka deltagarna i den dagliga verksamheten den rörelsefrihet som när det var möjligt att ta färdtjänst till huvudentrén. Tidigare kunde deltagarna själva ta sig från färdtjänstbilen till verksamheten, både på morgon och på eftermiddag. Nu måste de eskorteras för att inte riskera att råka ut för en olycka eller sätta sig i fel bil. Att leva med en funktionsnedsättning innebär ofta att ens frihet begränsas och att då kunna gå själv från det färdmedel man använt till sin arbetsplats betyder mycket.

Ändrade öppettider vid östra entrén kan hjälpa den som i stor utsträckning klarar sig själv men majoriteten av dem som är i behov av färdtjänst kommer inte bli hjälpta av detta. Även med extra parkeringsmöjligheter och nymålat övergångsställe så är det fortsatt svårt att korsa cykelbana och ge sig ut på Götgatan för den som använder rullator, rullstol, har nedsatt syn eller kognitiva utmaningar.

Alla gemensamma platser i Stockholm måste vara tillgängliga för alla Stockholmare. Vi kan bara notera att i fallet Medborgarhuset så är det idag mindre tillgängligt än vad det var tidigare.

§ 25

Brister i framkomlighetsarbetet för oskyddade trafikanter. Svar på skrivelse från Rikard Warlenius m.fl. (V)

Dnr T2021-03542

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag.

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 28 februari 2022.

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), Åsa Nilsson Söderström (L), Johan Fälldin (C) och Mikael Valier (KD) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Det kommer mycket synpunkter till staden om upplevda brister vid tillfälliga omledningar för gång och cykel. Staden arbetar sedan länge med att förbättra trafikmiljöerna vid tillfälliga omledningar och detta arbete är prioriterat. Som trafikkontoret nämner i svaret på skrivelsen finns ett uppdrag i trafiknämndens budget för 2022 att stärka utvecklingsarbetet och proaktivt föra dialog med grävande aktörer för att TA-planer ska vara korrekta samt kontrollera efterlevnaden av TA-planer och tillgängliggöra dessa digitalt i öppna APIer, för att underlätta allmänhetens möjlighet att få information. För detta arbete har även trafiknämnden tillfört 1,5 miljoner kronor till trafikkontorets arbete.

Marlene Karlén m.fl. (V) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Vi kan inte tolka svaret på annat sätt än som att nämndens majoritet anser sig vara i huvudsak tillfreds med det arbete som bedrivits i ärendet. Detta trots rapporterna om hur brister, som borde varit enkla för entreprenören att åtgärda kvarstått under många månader i sträck, med faror för fotgängare och cyklister. Det är ett underbetyg för stadens trafiksäkerhetsarbete.

Samtidigt uppskattar vi de presenterade ambitionerna om förbättrade utbildningar och uppföljning av avtal, och hoppas de får snara och märkbara genomslag.

§ 26

Antal parkeringsplatser. Svar på skrivelse från Peter Wallmark (SD) och Inge Pihlström (SD)

Dnr T2022-00467

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag.

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 4 mars 2022.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

§ 27**Riktlinjer för utplacering av enklare hinder på gång- och cykelvägar**

Dnr T2019-00113

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag.

- 1 Trafiknämnden godkänner för egen del styrdokumentet ”Riktlinjer vid utplacering av enklare hinder på gång- och cykelvägar” och hemställer till kommunfullmäktige att godkänna riktlinjerna.
- 2 Trafiknämnden ger trafikkontoret i uppdrag att från och med nu använda de nya riktlinjerna som redovisas i tjänsteutlåtandets bilaga 1 inför beslut om utplacering av enklare hinder på gång- och cykelvägar samt hemställer till kommunfullmäktige att ge exploateringskontoret och stadsdelsförvaltningarna i uppdrag att använda de nya riktlinjerna.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 4 mars 2022.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

Vid protokollet

Alva Matsdotter