



Klimataktion Stockholms verksamhetsberättelse 2021

Huvudfokus: Stockholms stads och regionens klimatpolitik

I enlighet med Klimataktion Stockholms stadgar har föreningen bedrivit opinion i lokala och regionala frågor av betydelse för klimatpolitiken, liksom deltagit i Klimataktions arbete nationellt och internationellt. Arbetet har fokuserat på frågor om energi, transporter, cykling, ekonomi och samhällsplanering i stort såsom bostadsbyggande, trafikplanering, konsumtion, etc.

Möten

Styrelsen har haft 11 styrelsemöten och fyra arbetsmöten.

Opinionsbildning, debattartiklar och remissvar

Klimataktion Stockholm har svarat på två remisser. Den ena om dragningen av den nya tunnelbanelinjen och den andra om regionens cykelplan (se bilagor). Klimataktion Stockholm var även delaktiga i skrivandet och undertecknandet av två debattartiklar i ETC, en om cykelplanen (<https://www.etc.se/debatt/stockholm-behover-djarv-cykelplan>) och en om almstriden (<https://www.etc.se/debatt/da-var-det-almarna-nu-ar-det-trafiken>). Se även separat redovisning under temagrupperna.

Information och folkbildning

Tillsammans med expertnätverket ICCI (International Cryosphere Climate Initiative) har Klimataktion Stockholm anordnat ett webbseminarium om IPCC:s klimatrapport som släpptes i augusti (AR6-WG1). Även 18 november anordnade Klimataktion Stockholm och ICCI tillsammans med FFF och andra organisationer ett webbseminarium som handlade om COP26 i Glasgow.

På grund av coronapandemin har fysiska träffar, flygbladsutdelning och liknande inte kunnat bli av. Klimatinspiratörskurser hölls dock digitalt i Stockholmsregionen, med Klimataktion Riks som huvudansvarig, fast med Klimataktion Stockholms medlemmar.

Temagrupperna har egna årsrapporter (se längst ner).

Kulturmanifestationer och demonstrationer

Klimataktion Stockholm bidrog med volontärer till Climate Live 16 oktober 2021. Klimataktion Stockholm deltog även i klimatstrejker 19 mars och 22 oktober. Medlemmar inom Klimataktion Stockholm har även varit med och arrangerat Saturdays for Future - klimatstrejker på

Medborgarplatsen varje lördag när pandemirestriktionerna har tillåtit. Precis som tidigare har Klimataktion Stockholm tagit hand om fakturahanteringen för FFF och hjälpt till med poliskontakter i samband med de stora demonstrationerna och klimatmanifestationerna.

Externa samarbeten

Klimataktion Stockholm har fortsatt att hjälpa till med ekonomihanteringen för FFF och nätverket KlimatSverige och har även fortsatt att vara aktiva inom nätverket KlimatSveriges samordningsgrupp. Klimataktion Stockholm har också hjälpt FFF med en insamling till de tyfondrabbade områdena i Filippinerna.

Klimataktion Stockholms medlemmar är fortsatt aktiva i och samarbetar med ett antal av vuxengrupperna kring FFF. Från och med coronapandemins start har dock nästan samtliga av deras aktiviteter gjorts om till digitala sådana.

PowWow-nätverket har nästan enbart skötts via mejl under året, där medlemmarna har samarbetat och tipsat varandra om klimatutredningar, remisser, stöttat varandras digitala aktioner, debattartiklar m.m.

Medlemmar i Klimataktion Stockholms styrelse har varit aktiva i arbetet med Klimatriksdagen 2022 och nätverket Stockholm +50 och dess olika arbetsgrupper.

Bokbordet

Bokbordet var med på Schysst jul och sålde vår egen bok. På grund av pandemin ställdes övriga arrangemang in.

Rekrytering av nya medlemmar

Föreningens vanliga rekrytering via bokbordet genomfördes under Schysst jul. Viss rekrytering, framförallt digital sådan, har gjorts via stadsdels-/temagrupper och Klimatinspiratörskurser.

Indienprojektet

Klimataktion Stockholm har fortsatt att stödja Srushtidnyan som vänförening. Klimataktion Stockholm har en grupp som jobbar med insamling av de medel som fordras till projektets ”medfinansiering”. Väskor producerade av Srushtidnyan i Indien såldes under Schysst jul.

Temagruppernas årsrapporter

Klimatforum Hägersten/Älvsjö

Gruppen bestående av fem personer hade nio digitala möten under första halvåret 2021. Detta inkluderade fyra tillfällen för kursen Carbon literacy: [Carbon Literacy – Klimataktion](#)

I slutet av våren blev gruppen intervjuade i Mitt i Söderort: [De vill skapa en mötesplats för att jobba mot klimathotet \(mitti.se\)](#)

Det blev uppstarten för att äntligen efter pandemin kunna utöka gruppen till hela stadsdelen och bjuda in till stormöten genom en nystartad Facebook-grupp. Facebook-gruppen har nu 181 medlemmar (per 2022-03-16). Genom gruppen annonseras även andra arrangemang och diskussioner förs.

Under andra halvåret 2021 hade gruppen två stormöten. Till det första stormötet kom 17 personer och med hjälp av en moderator (Johan Strid) togs idéer fram för det fortsatta arbetet. Det andra stormötet samlade 12 personer och planeringen fortsatte. Många idéer kom upp och en ny grupp formades kallad Synas&Höras som speciellt fokuserar på aktioner för att visa att gruppen finns i stadsdelen.

Hållbara finanser

Gruppen har haft 19 möten under 2021, alla digitala. Under året har gruppen framförallt arbetat med att förstå tjänstepensionens betydelse för att skapa ett hållbart klimat, och även läst in sig mer på EU-taxonomin.

Gruppen har utformat underlag om hållbara pensioner som skickats till de stora tidningarnas redaktioner så att de utifrån underlaget kan skriva egna artiklar om pensionernas betydelse för ett hållbart klimat. Underlaget har även skickats till olika facktidskrifters redaktioner.

Via mejl har gruppen kontaktat alla aktörer som beslutar om kollektivavtalen på tjänstepensionsområdet. Alla 14 förbund inom LO har kontaktats. PTK, OFR (de offentliganställdas fackliga förhandlingsråd), Svenskt Näringsliv och SKR.

I fackliga tidningen för Unionen har gruppen fått en artikel publicerad om tjänstepensioner:

<https://kollega.se/debatt/krav-fossilfria-investeringar-unionen>

I arbete med att utforma en artikel om LO:s lama intresse för hållbara pensioner har gruppen skrivit en debattartikel som publicerades i Dalademokraten: <https://www.dalademokraten.se/2022-02-03/byr-sig-inte-lo-om-var-framtid>

Stockholm 2022-03-24

Styrelsen för Klimataktion Stockholm

Anders Berndes Titti Matsson Lena Douglas

Rikard Rehnbergh Veronica Fransson-Farias Ingegerd Jansson

Caspar Ström Patricia Johansson

Trafikkontoret till handa

T2021-00262

Klimataktion Stockholms & Cykelköket Solnas remissvar på cykelplan

Allmänna reflektioner

Att cykla i Stockholm sensommaren 2021 är ingen angenäm upplevelse. Undermåliga och dåligt avgränsade cykelbanor, otaliga väg- och husbyggen, dumpade och legio elsparkcyklar lagar så att även den mest erfarna cyklisten far fram med livet som insats. Och, framför allt, dessa cykelförhållanden gör definitivt inte så att fler väljer det klimat- och miljövänliga transportmedlet som de allra flesta stockholmare såväl som Stockholm stad vill se fler av.

För att Stockholm ska bli en cykelstad i klass med Amsterdam och Köpenhamn krävs en enorm omställning, en förutseende infrastruktur och en djärv cykelplan. Det går dock, med enkla och smarta omvandlingar. Vägarna finns redan. Det handlar om att ge cyklar, sparkar, skejtar, kickar, rullstolar, permobiler och inte minst gångtrafikanter mer utrymme på dem. Att ta utrymme från de klimatvidriga och naturstridiga bilarna, vars antal *måste* minska ur ett klimat-, miljö-, hälso-, skade-, buller- och trivselperspektiv. Götgatan söder om Medborgarplatsen och Norr Mälärstrand visar att det går ganska snabbt och smidigt och utan större protester från bilister.

Stockholm har ur en europeisk synvinkel berett ett exempellöst företräde för biltrafik (jänte en väl utbyggd tunnelbana, det ska erkännas) för att vara ett icke-krigsförande land under världskrigen. Den sociala "ingenjörskonsten" och den samhällliga strukturuomvandlingen efter andra världskriget saknar för en icke-bombad stad motstycke i Europa. I stället blev USA:s storstäder och det bilbundna samhället modellen för Stockholm. Med katastrofalt resultat. Klararivningen och Centralleden är två exempel. Men det går att åtgärda, att göra om och göra rätt som det så populärt heter. För att citera Eyvind Johnson i romanen *Grupp Krilon* från 1941 (det vill säga före den stora strukturuomvandlingen):

"Medan blicken genom kaféfönstret följde de hemvändandes skaror, målärörarnas påsköndagsbesökare på hemväg genom Sveriges kanske mildast men därför inte biograforgelmjukt tonande landskap, tänkte han på cykelåkningens bekvämlighet, den möjlighet cykeln gav att komma ut i grupper, vilka sedan, såväl under själva åkningen, ifall vägarna var breda och ringa motortrafikerade, som efter avsittningen, kunde föra samtal ute i naturen och då till ämne välja något drag ur dennas ansikte."

Synpunkter

Klimataktion Stockholm och Cykelköket Solna har gått igenom cykelplanen och sammanfattar våra huvudsakliga synpunkter i 11 punkter nedan. Bilderna som refereras till bifogas i en särskild bilaga.

- 1) Vi vill se en mer djärv plan för trafiken i innerstaden. Förbjud biltrafik utan funktionshinder- eller handelstillstånd. Skylta om hela innerstaden till cykelgata, förutom ett fåtal utpekade motortrafikstråk. På sikt ska endast kollektivtrafik,

taxitrafik, cykeltrafik och ”nyttobiltrafik” vara tillåten innanför tullarna. Detta skulle minska behovet av särskilda lösningar för cykeltrafik, och kan göras successivt, en stadsdel i taget.

- 2) Färglägg cykelbanor i en frän, enhetlig kulör, som i Amsterdam & Köpenhamn. Lämpligen röd, längs hela cykelbanan (bild 1); inte bara där cykelbanor korsar biltrafik (bild 2 & 3). Grönt som mellan Danviksbron och Tegelvikshamnen (bild 5), förstår vi inte alls vitsen med.

I det föreslagna huvudnätet och på gator med cykeltrafik bör röda cykelfält målas, på bägge sidor om de är dubbelriktade. Dessutom bör en vägskylt i varje gathörn markera att en sådan gata/väg är huvudstråk för cykel. På för bilar enkelriktade gator med dubbelriktad cykelbana bör åtminstone den i motsatt riktning målas. Ännu bättre är om den också markeras som förbjuden för bilar som i Tjärhovsgatan (bild 4).

- 3) Bygg bort flaskhalsar för ett smidigt flöde under rusningstrafik. Vissa platser kan kräva särskilda lösningar där cykeltrafik prioriteras. Slussen är härvidlag ett skräckexempel. Vi har uppmärksammat att Trafikkontoret har ett förslag att lösa Götgatsbackseländet, som omedelbart borde genomföras, inte vänta till 2022.
- 4) Vi ser gärna pollare som separerar cykelbana & trottoar, ej kantstenar som orsakar olyckor (bild 6). De är dock inte helt ofarliga att kollidera med. Om de inte kan göras mjukare bör de användas bara i undantagsfall.
- 5) Tillåt cykeltransport på alla tågslag, alla tider, i separata avdelningar. Saltsjöbanan är ett mönsterexempel även om den kunde förbättras ytterligare med utökade tider och separata avdelningar. Särskilt angeläget är utökade tider och separata avdelningar på pendeltågen och Roslagsbanan.
- 6) Överlag är såväl cykelbanor som trottoarer för smala, till förmån för biltrafik. I och med pandemin & klimatkrisen krävs nya lösningar & visioner. Skräckexempel är Danviksbron vid Danviksklippan (bild 7 & 8) och korsningen Alviksvägen-Drottningholmsvägen. Den rimliga lösningen för att ha en dubbelriktad cykelbana på dessa platser är att ta en körbana.
- 7) Förslaget om ”strategiska kopplingar”, typ sväng- eller klaffbroar, är bra. Det skulle underlätta gång- & cykeltrafik till och från holmarna, till exempel över Hammarbykanalen från Hammarby Sjöstad till Anna Lindhs plats på Södermalm och från Lövholmen till Bergsunds Strand. De skulle delvis avlasta cykeltrafik på Danviksbron (även om den måste förbättras ändå, se punkt 6) och på Liljeholmsbron.

Avlastningen av Danviksbron skulle bli ännu bättre med en cykelbro från Masthamnen till Saltsjökvärn som anslutning från Stadsgården till Kvarnholmsvägen. Den kan också med fördel anslutas till den föreslagna kopplingen mellan Hammarby Sjöstad och Nacka längs Danvikskanalen där den befintliga mycket smala gångbryggan längs vattnet måste breddas ordentligt för att också medge dubbelriktad cykeltrafik. Också en cykelbro mellan Ulvsunda och Solna Strand är ett bra förslag. En cykelbro från Karlshällsvägens krök på Långholmen till Smedsudden skulle bespara många den tuffa cykelfärden över Västerbron.

- 8) Bristen på sammanhängande cykelstråk är stor, det kan börja bra ute i en förort, säg Flemingsberg, för att helt dö ut i Älvsjö eller Västberga. Vi ser naturligtvis positivt på att huvudnätet utökas men det är inte tillräckligt.
- 9) Låt "zebralagen" även inkludera cyklister, bilister ska ha väjningsplikt i alla lägen, i dag är detta oklart.
- 10) Sopsalta på både cykelbana & trottoar, så att inte gångtrafikanter hellre går på torra cykelbanor än slaskiga trottoarer och så riskerar att bli påkörda.
- 11) Inför "gratiscyklar" i stället för elsparkcyklar, som orsakar så många skador & konflikter.

Övriga förslag och synpunkter

- Vi ser positivt på flytten av primära stråk längs Karlbergskanalen (till Hornsbergs strand) och Strömgatan (till Fredsgatan). Vi ser då gärna en dubbelriktad cykelbana skild från annan trafik. Detsamma gäller den planerade omläggningen av huvudnätet till Katarina Bangata
- Bilparkering bör endast tillåtas på vänster sida om enkelriktade gator där cykelbana saknas.
- Överväga förbud mot uteserveringar intill primära cykelbanor och i övrigt reglera uteserveringar så att de inte "öppnas" ut mot cykelbanor.
- Där en gångbana passerar en cykelbana invid ett övergångsställe ska streckningen fortsätta över cykelbanan, för att signalera för cyklister.
- Trafikljus är dåliga på att känna av cyklar och vissa trafikljus i innerstan slår om för snabbt för att cyklar ska hinna passera korsningen, till exempel vid korsningen Norrtullsgatan/Vanadisvägen.

Sammanfattning:

- **Bygg ut kollektivtrafiken men inte på bekostnad av klimatet, utan på ett klimatmässigt hållbart sätt.**
- **Stockholmarnas resmönster måste utredas efter pandemin för att avgöra behovet och vilken sträckning som ger störst avkastning på insatsen.**
- **Låt kollektivtrafikanterna visa vilken sträckning som är det bästa valet genom att sätta in bussar på båda sträckorna, för att se vilken som blir mest trafikerad.**
- **Planera för att bygga ovan jord i stället, då kan resurserna räcka till båda sträckningarna.**

Klimatnödläge råder idag. Detta visar ovevkligt den nyligen publicerade rapporten från FN:s klimatpanel IPCC. Stockholms stad är en av de städer som går i täten med att deklarerat klimatnödläge och utveckla klimathandlingsplaner. Detta har skett inom ramen för det internationella initiativet C40, något som förpliktigar även när det gäller utveckling och planering av regionens kollektivtrafik. Det är därför i nuläget av yttersta vikt att hålla alla koldioxidutsläpp nere, även om det innebär uppoffringar. Planetens resurser räcker inte för att alla ska ha en egen bil, även om bilarna drivs fossilfritt. För att kunna nå klimatmålen måste alltså bilismen minska, vilket innebär att antalet kollektivtrafikanter i Stockholm kan förväntas öka. Detta i sin tur kommer att medföra att den befintliga kollektivtrafiken måste utökas.

Men tiden för att få ner koldioxidutsläppen är nu ytterst knapp. Det kommer inte att bli lätt att få ner utsläppen så snabbt som det akuta läget kräver, och vi måste se till att hushålla med den koldioxid som vi släpper ut fram till 2030. Ett infrastrukturbygge i den storlek som en ny sträckning av tunnelbanan innebär, speciellt med placering under jord, innebär att en mycket stor andel av den koldioxidbudget vi har kvar skulle ätas upp av ett enda projekt.

Tack och lov är ny teknik redan inom räckhåll, både när det gäller arbetsmaskiner och fossilfria transporter av schaktmassorna, samt den stål och cement som behövs till själva bygget. I det akuta läget vi befinner oss måste vi därför vänta in denna nya teknik innan det faktiska arbetet med att schakta och bygga en ny tunnelbanelinje påbörjas. Med tanke på hur snabbt utvecklingen sker just nu rör det sig förhoppningsvis inte om så många år.

I nuläget är det dessutom väldigt oklart hur pandemin kommer att påverka stockholmarnas resmönster. En stor andel av invånarna i Stockholm har under pandemin arbetat hemifrån, och de undersökningar som har gjorts så här långt pekar på att ett flertal av de som arbetat hemifrån vill fortsätta att göra det även efter pandemin, antingen helt eller åtminstone ett par dagar i veckan. Många arbetsgivare har också öppnat upp för detta, vilket ökar sannolikheten för att det kommer att ske. I och med detta kommer stockholmarnas dagliga resor till och från arbetet att minska, både med kollektivtrafik och bilar, men hur mycket är ännu okänt. Innan planerna för den nya tunnelbanan spikas måste man därför avvakta och se hur framtiden utvecklar sig.

Men oavsett när i tiden bygget sker så kommer det att sluka stora resurser, resurser som eventuellt skulle kunna användas på ett bättre sätt till något annat. Spårbunden trafik ovan jord är inte lika energikrävande att bygga, och är också mera flexibelt och vore därför att föredra. Har detta blivit tillräckligt utrett? I områden med känslig natur är kanske en tunnel att föredra, men då ska den naturen också vara skyddad mot framtida exploatering, för att motivera den större klimatkostnaden som nedgrävning innebär.

Vi kan inte heller vänta på att framtiden ska hinna i kapp oss utan att göra någonting. Under väntetiden måste i stället andra alternativa tvärförbindelser erbjudas, som inte kräver lika mycket resurser som till exempel bussar eller spårbunden trafik ovan jord. Speciellt flexibiliteten med bussar innebär att en sådan insats kan göras mycket snart.

Men med allt detta sagt – när det gäller det föreliggande förslaget så ter sig ändå sträckning Öst över Hornstull och Södersjukhuset som det bättre av de två alternativen, detta trots den längre sträckningen eftersom den täcker in fler arbetsplatser och boende. Kollektivtrafiken i Liljeholmen är dessutom redan väl utbyggd, medan sträckning Öst täcker in en del av Södermalm som skulle ha nytta av förbättrade kommunikationer för att öka tillgängligheten för alla. Sträckning Öst gör det dessutom lättare för fler att ta sig till Södersjukhuset.

Klimataktion Stockholm