

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 borgarrädssekreteraren Elin Hylander.

§ 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 resevolymen. 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 gatumark 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 anföras:

Feministiskt initiativ vill se ett öppet, tillgängligt och tryggt Stockholm. Staden ska erbjuda offentliga rum utan krav på 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 klimatonödläget 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.

Vid protokollet
Alva Matsdotter