

**Tid** Torsdagen den 9 juni 2022 kl. 16.00 – 16:20  
**Plats** Stora kollegiesalen, Stadshuset  
**Justering** Tisdagen den 21 juni 2022 §§ 1-9, 11-20

*Omedelbart justerade paragrafer*

**Justering** Torsdagen den 9 juni 2022, § 10

Daniel Helldén

Joel Höglund

**Närvarande**

**Beslutande ledamöter:**

Daniel Helldén (MP), ordföranden

Ulla Hamilton (M)  
Jan Tigerström (M)  
Eva Ekmehag (M)  
Johan Fälldin (C)  
Mikael Valier (KD)  
Jan Valeskog (S)  
Inger Edvardsson (S)

**Tjänstgörande ersättare:**

Joel Höglund (V)	för vice ordförande Rikard Warlenius (V)
Linnéa Sandström Lange (L)	för Åsa Nilsson Söderström (L)
Bengt Ohlsson (S)	för Emmelie Renlund (S)
Katja Jassey (V)	för vakant (V)
Tomas Tetzell (M)	för Peter Wallmark (-)

**Ersättare:**

Bo Arkelsten (M)  
Bo Lindner (M)  
Camilla Kylanfelt (MP)  
Svante Linusson (C)  
Emil Stensson (S)

**Tjänstemän:**

Förvaltningschefen Gunilla Glantz, Mikaela Dahlberg, Ulrika Falk, Peter Granström, Anna Green, Philip Hall, Kersti Hedqvist, Elisabet Munters, Bengt Stenberg, Kerstin Thörner och personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-11 samt borgarrädssekreteraren Elin Hylander.

**§ 10****Tertialrapport 1 för trafiknämnden**

Dnr T2022-01067

**Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag.

- 1 Trafiknämnden godkänner tertialrapport 1 för 2022 och överlämnar ärendet till kommunstyrelsen.
- 2 Trafiknämnden godkänner förslag till budgetjustering om 64,3 mnkr inom driftbudgeten till följd av kommunstyrelsens beslut i ärendet "Stockholms stads åtgärder för stöd till näringslivet 2022".
- 3 Trafiknämnden godkänner förslag till budgetjustering om 4,0 mnkr inom investeringsbudgeten avseende medel för Stockholm vid vattnet.
- 4 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

**Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 17 maj 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**

Joel Höglund m.fl. (V) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Det är tråkigt att konstatera att den grönbå majoriteten i Stockholms stad fortfarande inte tar trafikens klimatutsläpp på allvar. Trots att transporter nu står för mer än hälften av koldioxidutsläppen i Stockholm saknar staden fortfarande en plan för hur dessa utsläpp ska minska i takt med målen om ett fossilbränslefritt Stockholm. Den handlingsplan för minskade utsläpp från vägtrafiken som skulle ha varit klar 2020 har fortfarande inte syns till. Majoritetens oförmåga att enas kring en av de allra viktigaste frågorna under mandatperioden – hur utsläppen från trafiken ska minska i takt med målen – leder till att viktiga åtgärder som hade kunnat minska klimatutsläppen fördröjs.

En mycket viktig del i klimatomställningen handlar om att elektrifiera fordonsflottan, men det kräver att det finns laddmöjligheter för bilar utbyggda i stadens alla delar. De beslut som hittills tagit om laddplatser på gator och andra allmänna platser är alldeles otillräckliga – och vad värre är kan staden inte ens leva upp till dem. Enligt bokslutet har hittills endast 265 publika laddplatser byggts, och kontoret konstaterar nu med ett kraftfullt understatement att ”års målet om 2000 platser på gatumark kommer att vara utmanande att nå”.

Den affärsmodell som hittills används och som överlåter det mesta av ansvaret på marknaden fungerar uppenbarligen inte, och därför är det glädjande att läsa att Trafiknämnden tillsammans med MHN och Stockholms stads Parkering AB ska ta fram nya mål och handlingsplaner. Vi ställer oss dock tveksamma till om det här ideologiskt mycket marknadsliberala styret kommer att vara förmöget till att ta fram effektivare modeller. Vi menar att stadens egna förvaltningar och bolag, främst Stockholms parkering, måste ta ett direkt ansvar för utbyggnaden av en laddinfrastruktur som möjliggör för boende i hela staden att skaffa elbilar.

En annan lika viktig del av omställningen handlar om att få fler att cykla och gå i stället för att ta bilen. Glädjande nog har andelen cyklister ökat kraftigt i Stockholm, inte minst under pandemin. Vi har många gånger framfört att investeringarna och åtgärderna för att öka cyklandet borde ha intensifierats under pandemin för att säkerställa ett fortsatt ökande cyklande även efter pandemin. Nu ser det i stället ut som om takten har slagits av. Efter en lång rad förseningar under föregående år, som resulterat i att viktiga projekt skjutits upp, så rapporteras nu ytterligare kraftiga budgetavvikelser. För cykelinfrastrukturen beräknas drygt 44 miljoner kronor ur budgeten inte kunna användas under året, medan motsvarande siffra för gång- och kollektivtrafiksatsningar är nära 25 miljoner kronor. För en stad som med rätta för fram sin framkomlighetsstrategi som ett föredöme är detta utfall ett underbetyg, och ett viktigt område att förbättra för framtiden.

Till sist vill vi lyfta att det är glädjande med tydligare skrivelserna om hur staden kan använda sina upphandlingar som ett verktyg i klimatomställningen, med tuffare krav på leverantörerna. Detta är ett arbete som behöver förstärkas och i möjligaste mån snabbas på.

### **Ökade åtgärder för att minska trafiken och dess utsläpp**

För att minska växthusgasutsläppen är vägtrafikutsläppen särskilt viktiga att adressera de kommande åren. Medan andra samhällssektorer minskar sin miljöpåverkan ökar trafikvolymerna och därmed miljöpåverkan från trafiken.

Vägtrafiken står nu för mer än 50 procent av växthusgasutsläppen i Stockholm och miljöförvaltningen skriver i *Rapportering av energianvändning och växthusgasutsläpp 2020 och 2021* att transportsektorn är den största utmaningen för att nå fossilfrihet i Stockholm.

Miljöförvaltningen bedömer det som osäkert om målet att minska koldioxidutsläppen till år 2023 kan nås inom vägtrafikens beting. Detta nämns dock inte av trafikkontoret.

Klimatutsläppen från vägtrafiken är en stor utmaning. Vi socialdemokrater har gång på gång påpekat att det därför är angeläget med särskilt långtgående krav för just trafiken. Att arbeta för att vända denna trend är en av stadens viktigaste uppgifter. Ändå tar den grönbå majoriteten inte fram några åtgärder för att vända denna trend. För att ge ett exempel: klimathandlingsplanen saknar åtgärder motsvarande 84 100 ton för vägtrafiken. Det är inte acceptabelt och visar på en alldeles för låg ambitionsnivå. Det politiska styrets svar var att istället att meddela att de ska ta fram en egen handlingsplan för minskade utsläpp från vägtrafiken. Men det är ett arbete som gång på gång skjuts på framtiden. Det görs helt enkelt inte. Det är hittills bara ord om att något ska göras. Det verkar varken finnas ambition eller vilja att driva på arbetet för att minska utsläppen från vägtrafiken.

I tertialrapporten kan vi läsa att trafiknämnden inte heller detta år kommer att nå målet om andel lediga avgiftsbelagda parkeringsplatser i innerstaden dagtid. Höjda parkeringsavgifter (vilket också är i enlighet med stadens parkeringsstrategi) är ett av de verktyg staden har och som vi vet får effekt på bilanvändandet. Det leder inte bara till minskade koldioxidutsläpp utan även till mindre behov av gatuparkering vilket i sin tur skapar ett trevligare gaturum med mindre trängsel och mer utrymme för exempelvis gående, cyklande, uteserveringar och bussar.

### **Bygg ut laddinfrastrukturen för en klimatsmart mobilitet**

I tertialrapporten kan vi också läsa att kontoret arbetar på flera olika sätt med att öka antalet publika laddplatser framöver, men att de bedömer att årsmålet för år 2022 om 2 000 färdigställda publika laddplatser på gatumark är mycket svårt att nå.

Vi är kritiska till den grönbå majoritetens politik på området som hittills har fokuserat på att låta marknaden installera laddplatser. Resultatet har blivit alldeles för lite och alldeles för sent. Föga förvånande har laddplatserna i princip endast installerats i innerstaden. Strategin måste vara den motsatta. När infrastrukturen för laddning finns på plats vågar fler köpa elbilar. Utbyggnadstakten av laddinfrastruktur måste öka. Staden måste ta ett större ansvar för utbyggnaden så att den faktiskt blir av – både i tid och över hela staden. Stadens allmännyttiga bostadsbolag har totalt ca 33 000 parkeringsplatser, av dessa är endast 340 laddplatser. Det är under all kritik. Boende i flerfamiljshus utan egen parkering har särskilt svårt att ställa om till elektrifierade transporter och därför måste det skapas tillgängliga laddmöjligheter för dem som förlitar sig på boendeparkeringsystemet. Att majoriteten inte har använt sig av stadens eget bolag Stockholm Parkering i större omfattning för att bygga ut laddinfrastrukturen i gatumiljö är beklagligt.

Allt fokus för den grönbå majoritetens politik är personbilar. Faktum är dock att tunga transporter står för ca 23 procent av trafikens koldioxidutsläpp. Dessutom är allt fler lätta lastbilar en av förklaringarna till den ökande vägtrafiken och de ökande utsläppen. För att ställa om vägtrafiken måste även godstransporterna elektrifieras. Här lyser dock politiska initiativ från majoriteten med sin frånvaro.

### **Förbättrad vinterväghållning för gående**

I tertialrapporten finns också information om att vinterväghållningen ska utvecklas på stadens trottoarer. Samtidigt vet vi att cykelbanorna tillåts kosta mer än gångbanorna och att cykelbanorna prioriteras tidigare än gångbanorna. Det är inte rimligt. Dagens klimatförändringar innebär dessutom mer omfattande nederbörd och snabba växlingar i temperatur. Det skapar särskilda problem med vinterväghållningen av våra gångbanor i staden. Regn på kvarvarande snö resulterar i isbelagda gångbanor vilket i sin tur lett till många benbrott och andra olyckor bland oskyddade trafikanter. Olyckor som i samhällskostnader kan räknas till miljardbelopp under ett år, där merparten av olyckorna sker under vintertid. Vinterväghållningen av gångbanorna måste prioriteras upp. Det är inte rimligt att cykelbanorna prioriteras högre, de måste hanteras likvärdigt.

### **Förbättrad luftkvalitet på stadens gator**

Luften i Stockholm blir allt bättre. Det gläder oss att den långsiktigt positiva trenden med allt bättre luft fortsätter att hålla i sig.

**Bromma flygplats, trafikplan för city och effektbristen**

Slutligen vill vi även lyfta att det är allvarligt att inget görs för att lägga ner Bromma flygplats, att trafikplan för city har stoppats och att effektbristen ignoreras.

Vid protokollet  
Kerstin Thörner