

Protokoll 4/2025

Tid Torsdagen den 22 maj 2025 kl. 16.45-17.00

Plats Stora kollegiesalen, Stadshuset

Justering Måndagen den 2 juni 2025, §§ 1-6, 8-14, 17-21

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 22 maj 2025, §§ 7, 15, 16

Lars Strömgren

Dennis Wedin

Närvarande

Beslutande ledamöter

Lars Strömgren (MP), ordföranden

Dennis Wedin (M), vice ordföranden

Johan Heinonen (S)

Berit Nyberg (S)

Jimmy Lindgren (S)

Irene Dolk Castellanos (S)

Maria Mustonen (V)

Katja Jassey (V)

Jonas Nilsson (M)

Anders Lindman (SD)

Svante Linusson (C)

Tjänstgörande ersättare

Torbjörn Erbe (M) för Sara Svanström (L)

Louise Grabo (C) för Hamid Ershad Sarabi (C)

Ersättare:

Karin Jordås (S)

Björn Erdal (S)

Abdiaziz Serar (S)

Lisa Diaz Cardenas (S)

Joel Höglund (V)

Ann-Sofie Söderberg (M)

Robert Westerlund (SD)

Destiny Zandi Lindgren (KD)

Tjänstemän

Förvaltningschefen Gunilla Glantz, Marie Aktö, Niklas Domeij, Ulrika Falk, Peter Granström, Anna Green, Philip Hall, nämndsekreteraren Lykke Ask, personalföreträdarna Luis Lopez och Tomas Nitzelius §§ 1-12 samt borgarrådssekreteraren Helena Cullemo.

§ 13

Trafikutvecklingen i Stockholm 2024. Lägesrapport

Dnr T2025-00695

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner redovisningen av trafikutvecklingen i Stockholm 2024.

Reservation

Samtliga ledamöter för Moderaterna reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 5 mars 2025.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

1. Ordföranden Lars Strömberg (MP), Johan Heinonen m.fl. (S), Maria Mustonen m.fl. (V), Anders Lindman (SD) och Svante Linusson m.fl. (C) föreslår (se beslutet).
2. Vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M) föreslår att nämnden beslutar att delvis godkänna förslaget samt att därutöver anföra följande:

Utvecklingen av Stockholmstrafiken går åt rätt håll men går för långsamt. Precis som trafikkontoret skriver blir det då allt viktigare att de åtgärder som sätts in är så träffsäkra som möjligt.

Kollektivtrafiken var under det blågröna regionstyret något stockholmare kunde lita på. Men sedan det rödgröna styret tog över makten har avgångarna blivit färre, förseningarna och antalet inställda avgångar fler och biljettpriserna högre. Pandemin spelade en roll i att resandet minskade under 2020 men när resandet i andra jämförbara städer närmar sig pre-pandeminivåer är det uppenbart att Stockholm gör fel. I stället för massiva neddragningar behöver kollektivtrafiken förbättras – annars riskeras både tillväxten och miljömålen i Stockholm inte kunna nås. Bristen på ambition gällande kollektivtrafiken från regionen gör dessutom stadens satsningar för att förenkla för kollektivtrafiken mindre

försvarbara – särskilt i ett läge när staden behöver hushålla med pengarna.

Genomfartstrafiken i Stockholm behöver minska. Dels för att förbättra luftkvaliteten och minska trängseln och trafikstockningarna, dels för att kunna premiera annan användning av gaturummet än för tung gatutrafik. I samband med att regeringen har öppnat för alternativ finansiering av Östlig förbindelse, behöver hela Stockholm sluta upp bakom möjligheten att minska trafiken i Stockholms innerstad samtidigt som tillväxten i hela regionen får förutsättningar att öka.

Elektrifieringen går för långsamt, men lösningen är inte för tidiga förbud eller att försvåra för de delar av näringslivet som ännu inte haft råd att ställa om. I väntan på Länsstyrelsens besked gällande miljözon klass 3 vill Moderaterna åter igen understryka behovet av.

Kollektivtrafiken till ytterstaden behöver förbättras och antalet infartsparkeringar behöver bli fler. På så vis kan det bli enklare för fler att lämna bilen utanför stan samtidigt som tillgängligheten till Stockholm från resten av länet och landet inte behöver försämrats. Söktrafiken i innerstan behöver minska – då behövs bättre planering av städgatorna samt att antalet boendeparkeringar sluta minska i antal.

Beslutsgång

Ordföranden Lars Strömgren (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag som stöds av ordföranden Lars Strömgren (MP), Johan Heinonen m.fl. (S), Maria Mustonen m.fl. (V), Anders Lindman (SD) och Svante Linusson m.fl. (C).

Särskilt uttalande

Anders Lindman (SD) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Tjänsteutlåtandet om trafikutvecklingen i Stockholm 2024 belyser flera problematiska utvecklingstrender som Sverigedemokraterna länge har varnat för. Rapporten visar tydligt att de ideologiskt drivna trafikbegränsningarna i Stockholm inte levererar de utlovade resultaten. Trots år av insatser för att minska biltrafiken visar rapporten att biltrafiken ökade med cirka två procent under 2024, samtidigt som stadens egna beräkningar indikerar att man

endast kommer att nå en elvaprocentig minskning till 2030 – långt från det satta målet om 30 procent. De omvärldsfaktorer som nämns i rapporten har sannolikt en betydelse för utfallet men vi tror att den enskilt viktigaste faktorn för att målet inte uppnås saknas i analysen: medborgarnas långtgående behov och vilja av att färdas i bil.

Särskilt alarmerande är rapporten om fallolyckornas ökning, framförallt bland äldre medborgare. Sverigedemokraterna har länge drivit frågan om förbättrad vinterväghållning och prioritering av gångytor vid snöröjning. Fallolyckorna utgör en betydande samhällsekonomisk kostnad och orsakar stort mänskligt lidande, samtidigt som samhällets kostnader för fallolyckor på snö och is är minst dubbelt så stora som kostnaden för vinterväghållningen enligt Nationella trafiksäkerhetsförbundet (NTF). Här anser Sverigedemokraterna att ett första steg mot en förbättring vore att införa snöröjningsinspektörer för att förbättra den bristfälliga halk- och snöbekämpningens avtalsefterlevnad.

Vid protokollet

Lykke Ask