

Tid Torsdagen den 12 december 2019 kl. 16.00 – 16.20
Plats Glasbruket, Hanverkargatan 3D
Justering Onsdagen den 18 december 2019 §§ 1-11, 13, 15, 16,
21-24, 26-29

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 12 december 2019 §§ 12, 14, 17-20, 25

Daniel Helldén

Maria Mustonen

Närvarande**Beslutande ledamöter:**

Daniel Helldén (MP), ordföranden

Ulla Hamilton (M)
Jan Tigerström (M)
Eva Ekmehag (M)
Peter Backlund (L)
Mikael Valier (KD)
Jan Valeskog (S)
Inger Edvardsson (S)
Åsa Odin Ekman (S)
Maria Mustonen (V)
Mads Lundgaard (SD)

Tjänstgörande ersättare:

Joel Höglund (V) för Rikard Warlenius (V)
Svante Linusson (C) för Johan Fäldin (C)

Ersättare:

Bo Arkelsten (M)
Bo Wilhelm Lindner (M)
Maria Johansson (L)
Camilla Kylenfelt (MP)
Bengt Ohlsson (S)
Emil Stensson (S)
Joakim Hedelin (-)
Malin Ericson (Fi)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Gunilla Glantz, Fredrik Alfredsson, Ted Ell, Åse
Geschwind, Philip Hall, Inga-Lill Hultin, Anne Kemmler, Mattias Lundberg,
och personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-14 samt
borgarrådssekreteraren Thomas Karlsson.

§ 14**Verksamhetsplan 2020 för trafiknämnden**

Dnr T2019-03073

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner verksamhetsplanen för 2020.
- 2 Trafiknämnden godkänner omslutningsförändring om 123,2 mnkr inom driftbudgeten.
- 3 Trafiknämnden godkänner förslag till budgetjustering avseende klimatinvesteringar om 46,5 mnkr.
- 4 Trafiknämnden godkänner förslag till budgetjustering avseende medel för trygghetsskapande åtgärder om 14,0 mnkr inom investeringsbudgeten.
- 5 Trafiknämnden godkänner ansökan om investeringsmedel om 46,5 mnkr för klimatåtgärder från Central medelsreserv i enlighet med bilaga 12 till kontorets tjänsteutlåtande.
- 6 Trafiknämnden godkänner ansökan om investeringsmedel om 14,0 mnkr för trygghetsskapande åtgärder från Central medelsreserv i enlighet med bilaga 11 till kontorets tjänsteutlåtande.
- 7 Trafiknämnden godkänner förslag till budgetjustering avseende minskade kostnader för räntor om 56,9 mnkr och avskrivningar om 40,0 mnkr.
- 8 Trafiknämnden fastställer tidpunkter för ekonomisk månadsuppföljning till den 26 mars, 23 april, 11 juni, 27 augusti, 15 oktober, 12 november och 10 december samt tertialrapporter till den 28 maj och 24 september.
- 9 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 2 december 2019.

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

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Peter Backlund (L), Svante Linusson(C) och Mikael Valier (KD) föreslår (se beslutet).

2) Maria Mustonen m.fl. (V) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

- 1 Att delvis bifalla förvaltningens förslag till verksamhetsplan och i övrigt godkänna förslag enligt vad som anges i Vänsterpartiets budgetreservation 2020 samt att därutöver anföra följande:

De senaste klimatrappporterna visar att det skyndsamt krävs stora och genomgripande insatser för att kunna avvärja de allra värsta konsekvenserna av klimatförändringen. Det senaste året har miljontals ungdomar demonstrerat världen över för att politiker och andra beslutsfattare ska göra vad som krävs för att avvärja en klimatkatastrof. Klimatkrisen hotar vår lokala miljö och ekonomi och bör därför tas på största allvar i alla kommunalpolitiska ärenden. Därför krävs djärva åtgärder som säkerställer att Stockholms stad är världsledande i klimatomställningen.

Trafikens andel av Stockholms utsläpp är mycket hög och stigande, ändå är den grönbåa majoritetens verksamhetsplan för Trafiknämnden 2020 så gott som tom på åtgärder som kan minska vägtransporternas utsläpp. Det faktum att den grönbåa majoriteten inte ens har lyckats få fram ett nytt miljöprogram i tid för behandling innan det föregående miljöprogrammet upphör bidrar till att 2020 riskerar att bli ytterligare ett förlorat år i Stockholms klimatomställning. Det förstärker intrycket av att den här majoriteten, hur grönbåa den än kallar sig, är ointresserad eller oförmögen att ta tag i vår tids största utmaning.

Vänsterpartiet föreslår däremot kraftfulla klimatåtgärder, inte minst för att ställa om trafiken i riktning mot en långsiktigt hållbar stad. Vi vill se en snabb elektrifiering av den tunga vägtrafiken i Stockholm, med målet att alla godstransporter och all busstrafik i innerstaden ska vara elektrifierade 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, med 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 se att fler gator görs 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.

Vi vill även förbättra gång och cykeltrafiken genom att genomföra en informationskampanj riktad till stadens fotgängare, cyklister och motorfordonsförare som syftar till att öka kunskapen om och efterlevnaden av viktiga trafikregler, som att fordon eller gående inte får uppehålla sig på cykelbanor och att cyklister har väjningsplikt för fotgängare vid övergångsställen. Vi vill även utreda möjligheterna att endast tillåta eldrivna mopeder klass II på cykelvägar i innerstan och säkerställa att minst 2000 nya lånecyklar tillhandahålls i ytterstaden samt att det finns lånestationer vid alla kollektivtrafikknutpunkter.

Vi vill också engagera flera invånare i den här förändringen genom att tillämpa medborgarbudget i minst ett projekt i varje stadsdel i samarbete med lokala aktörer. Det skulle exempelvis kunna innebära att ta fram en plan för Hästa gårds framtida utveckling och förvaltning för att säkerställa att gården drivs långsiktigt och att det finns stort utrymme för deltagande för lokalbefolkningen, föreningslivet samt skola och barn- och ungdomsverksamhet. Inriktningen bör vara att gården bedrivs som en hub för urban omställning till ett mer hållbart samhälle exempelvis genom lokal stadsnära livsmedelsproduktion. Offentlig upphandling ska vara ett medel för att driva utvecklingen i en socialt, ekologiskt och ekonomiskt hållbar riktning.

Vänsterpartiet är slutligen trött på de ideologiska privatiseringar och privata upphandlingar av kommunal kärnverksamhet som andra partier ägnat sig åt allt för länge. Vi menar att det är dags att successivt och planerat återkommunalisera funktioner som snöröjning och gatuskötsel, i syfte att tillgodose hög kvalitet i utförandet likaväl som goda arbetsförhållanden och högsta tänkbara miljöprestanda.

3) Jan Valeskog m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

- 1 Att avslå kontorets förslag till beslut med hänvisning till Socialdemokraternas budgetreservation i kommunfullmäktige samt att därutöver anföra följande:

Trots en lovande utveckling med fler miljöbilar och biobränslen fortsätter vägtrafikens andel av utsläppen av

klimatgaser att öka. Av de territoriella utsläppen i Stockholms stad kommer hela 42 procent från transporter och utsläppen från transporterna ökar. Trots att Stockholm har en kraftigt växande befolkning och landets lägsta biltrafik per person måste denna trend vändas.

Genom att prioritera kapacitetsstarka trafikslag som gång, cykel och kollektivtrafik kan fler människor klara sin mobilitet utan att behöva använda bilen. På så sätt kan klimatpåverkan minskas och tillgängligheten öka. Det kräver investeringar och prioriteringar. Fordonsflottan måste ställas om och fossila bränslen fasas ut. Biobränslen kommer också att vara mycket viktiga under en övergångstid. Trafiknämndens arbete med framkomlighet och ökad tillgänglighet i transportsystemen måste bli av högsta prioritet. Det är mycket viktigt att staden vidtar verkliga åtgärder som förbättrar luftkvaliteten i staden och inte lutar sig mot symboliska åtgärder. Det sker inte nu.

Vinterväghållningen behöver förbättras och det är olyckligt att inte socialdemokraternas ambitionsnivå och budgetanslag blivit gällande. Då hade bland annat sopsaltningen kunnat genomföras på betydligt fler gångbanor än vad som nu enligt verksamhetsplanen blir fallet. Risken är uppenbar att de blågrönas betydligt lägre ambitionsnivå kommer att leda till ett fortsatt stort antal halkolyckor om vintervädret blir som förra året.

Det är allvarligt att trafikplanen för city nu har blockerats i över två år. I trafikplanen finns det många förslag som antingen kan genomföras inom kort, inom en mellanlång period eller på längre sikt. Med de blågrönas hantering av frågan har två år gått förlorade för bättre miljöinsatser i innerstaden. Likaså är hanteringen av upphandlingen av låncyklar illa skött. Ett problem är uppenbarligen att upphandlingskraven är så omfattande och komplicerade att väldigt få anbud lämnats till staden och att det dessutom därmed blir lätt att på sakliga grunder överklaga besluten. Staden kommer troligtvis inte att få några låncyklar till sommaren 2020 heller, vilket är ett stort misslyckande.

Kaoset med elsparkcyklar kommer förhoppningsvis att upphöra när polisens och åklagarmyndighetens utredningsarbete blir klart. Det kommer sannolikt att klarläggas att ordningslagens regler även omfattar dagens omfattande kommersiella uthyrningsverksamhet med elsparkcyklar. Denna utredning har i praktiken kommit till via ett socialdemokratiskt initiativ och det är mycket beklagligt

att den blågröna majoriteten konsekvent motarbetat försöken att få en fungerande ordning med elsparkcyklarna.

Av trafiksäkerhetsskäl är det viktigt att det på de platser som hastigheten begränsas till 30 km/h, inte minst där många barn rör sig i trafikmiljön utan medföljande, också sker investeringar i fysiska åtgärder som tvingar eller påverkar fordon att hålla dessa låga hastigheter. Sker inte detta är risken stor att allvarliga olyckor inträffar när inte bilisterna blir uppmärksammade på att hastigheten måste hållas nere. Vi ser med oro på att besluten kring hastighetsplanerna inte följs av sådana nödvändiga hastighetsdämpande investeringar.

Åtgärder för att förenkla möjligheterna att återvinna förbrukat material för boende i alla stadsdelar i staden måste öka. I vissa delar av staden, som exempelvis på Östermalm och i Vasastan med ca 150 000 invånare, saknas fortfarande denna möjlighet. Det vore därför rimligare att staden bygger om Vanadisberget så att det åter kan användas för återvinning istället för att främst bli ett garage.

Förslaget till verksamhetsplan för trafiknämnden är ett resultat av den budget som kommunfullmäktige antagit. Det är en budget som prioriterar skattesänkningar framför en väl fungerande välfärd. Moderaterna, Liberalerna, Centerpartiet, Miljöpartiet och Kristdemokraterna har drivit igenom en budget med låga ambitioner för Stockholms utveckling. Vi Socialdemokrater har högre ambitioner. Vi vill fortsätta arbetet för att Stockholm ska vara en stad för alla. En stad som håller samman med höga ambitioner för ekologisk, ekonomisk och demokratisk hållbarhet. Det är möjligt – men inte om man väljer skattesänkningen före välfärden och passiviteten före samhällsbyggandet och den ekologiska hållbarheten. Med anledning av att vi Socialdemokrater har reserverat oss mot kommunfullmäktiges budget reserverar vi oss även mot verksamhetsplanen för nämnden.

- 4) Mads Lundgaard (SD) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

1 Att avslå förslaget samt att därutöver anföra följande:

Trafiknämnden ska inte ställa sig bakom det av M, Mp ,L, C och KD bestämda uttalandet att:

”Statliga åtgärder kommer att krävas t.ex. förändrade (höjda) bränsleskatter”. Tvärtom bränsleskatterna är nu på en så hög nivå att de måste sänkas.

Sverigedemokraterna delar majoritetens uppfattning att Stockholm ska ha Sveriges bästa företagsklimat 2025 men då måste planeringen för Östra länken måste påbörjas.

Framkomligheten för fordon måste öka med färre avstängda gator. Inga ”miljö”zoner som försvårar för företagens transporter införs - och tiggeri som skapar ordning i det offentliga rummet förbjudas. Trafikkontoret bör även minska som en arbetsmarknadsåtgärd i sig, de subventionerade jobb konkurrerar ut privata företag.

Att underlätta för bildelningstjänster samt att bygga ut laddningsstruktur för den alltmer elektrifierade fordonsflottan som kör i huvudstaden måste dock främjas och de behöver vägar att åka på.

Majoriteten bestående av M, MP, C, L och KD gör precis tvärtom.

Kontoret ska inte heller användas som testkontor för politiskt ideologiskt driven verksamhet. Stockholm stad ska inte gå längre än de av riksdagen beslutade stränga miljöregler. Utsläppen, inte minst grundat nya miljövänliga fordon, minskar stadigt i Stockholm.

Att staden vill främja cyklandet ser Sverigedemokraterna som positivt vi noterar dock att investeringarna i cykelfrämjande åtgärder är mycket stora jvf framkomligheten för bilar och andra nyttofordon. Tagit i beaktande den mängd individer som transporteras.

Under vinterhalvåret kan inte cyklar ersätta bilar som transportform. Prioriteringen av cyklisterna framför andra transportslag lämnar Sverigedemokraterna med en känsla av att detta är ideologisk drivna frågor och inte alltid med stockholmarnas bäst för öga.

Biltrafiken ska inte som M, MP, L, C och KD förespråkar minska utan Stockholm växer och det bör planeras för en ökning. Det är därför viktigt att planeringen för östra länken sätts igång. De alltmer fossilfria bilarna, lastbilarna och bussarna måste ha vägar att åka på istället att för att stå i kö.

Trafikkontorets driftsavtal ska inte innehålla krav på att människor som står långt från arbetsmarknaden ska anställas – utan kvalitet och pris ska avgöra. Gratis parkering för alla tvåhjuliga fordon bör införas.

Det ska inte finnas etiska riktlinjer för utomhusreklamen. Det räcker att följa svensk lagstiftning.

Det ska inte användas ”inkluderande bilder” som speglar samhällets sammansättning av individer i trafikkontorets kommunikation. Den kommunikation som är billigast och effektivast ska användas. Precis som gällande de etiska reglerna för utomhusreklamen staden satt upp är politiskt styrd begränsning av yttrandefriheten ett sluttande plan.

Trafikkontoret ska inte sträva efter att öka mångfalden utan enbart kompetens ska tillämpas vid rekryteringar.

Trafikkontorets anställningsannonser ska inte utformas så att ingen grupp känner sig exkluderat utan på ett sett som attraherar bästa möjliga kompetens.

Arbetet med att bygga ut och försäkra viktiga cykelstråk är bra men måste alltid föregås av samhällsekonomiska beräkningar och beräkningar av hur de påverka framkomligheten för biltrafiken.

Att Alliansen och Miljöpartiet underledning av Moderaterna använder stadens förvaltningar och verksamheter till olika projekt och experiment tar tjänstemännens resurser i anspråk till saker som inte tillhör stadens kärnverksamhet samt komplicerar ledningen och styrningen av staden.

Oavsett om det handlar är mera el-lådcyklar, jämställdhetsanalys eller feministisk snöröjning är oseriöst.

Denna typ av experimenterande i de politiskt styrda verksamheterna i huvudstaden måste få ett slut.

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), Peter Backlund (L), Svante Linusson(C) och Mikael Valier (KD).

Reservation

Maria Mustonen m.fl. (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Jan Valeskog m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Mads Lundgaard (SD) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Ersättaryttrande

Malin Ericson (Fi) lämnar ett ersättaryttrande enligt följande:

Om jag hade haft yrkanderätt 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 samt att därutöver anföra:

Feministiskt initiativ vill se ett öppet, tillgängligt och tryggt Stockholm. Staden ska erbjuda ett offentligt rum utan krav på konsumtion där alla invånare, oavsett funktionsförmåga ska kunna röra sig obehindrat. Det ska också vara enkelt för invånarna att välja miljö- och klimatvänliga transportsätt.

Tillgängligheten för personer med funktionsnedsättningar är ännu långt ifrån tillräckligt bra. 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. Feministiskt initiativ vill därför se ett utökat samarbete mellan trafiknämnden och stadsdelsnämnderna för att framkomligheten på stadens gångtor ska bli godtagbar.

Biltrafiken i Stockholm fortsätter att öka, och det räcker inte att hänvisa till statliga och regionala åtgärder och förhoppningar om sådana för att komma åt den minskningen. Det är inte heller en lösning att hänvisa till att andra, mer hållbara trafikslag ökar; staden behöver arbeta med egna åtgärder för att göra bilen mindre attraktiv som dagligt transportmedel.

Vi 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, med fokus 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. Bilfria söndagar ska införas på prov i innerstaden, utifrån exempel från städer som Paris och Bogotá. Vi vill också att trafiknämnden ska ta fram en strategi för att skapa större zoner som är permanent fria från biltrafik, varav en i ett område som omfattar hela eller stora delar av Gamla stan och City, samt i ytterstadsområden.

Klimatförändringarna är redan synliga i Stockholm och staden behöver ta hänsyn till effekterna av dem. Vi vill utveckla

arbetet med att tillvarata de möjligheter som grönytor ger för att motverka och mildra 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. Trafiknämnden har ett stort ansvar för stadens möjlighet att klara den akuta omställningen till en fossilbränslefri stad, och ska därför arbeta utifrån klimatnödläget och med frågan som övergripande mål.

Till skillnad från den grönblå majoriteten som anser att trygghet ordnas genom bevakning och auktoritära åtgärder ser Feministisk initiativ att trygghet och säkert handlar om att skapa offentliga miljöer där stadens invånare möts i en känsla av gemenskap som stockholmare och med ömsesidig respekt. Därför vill vi arbeta för att trafiknämnden även fortsättningsvis fortsätter samverka med stadsdelsnämnderna och andra nämnder och bolag för att skapa och bibehålla levande lokala centrum. För att göra det offentliga rummet inkluderande för alla stadens invånare vill vi avlägsna exkluderande design. Vi vill också försvara demokratins plats i det offentliga rummet, bland annat genom att förbjuda upplåtelse av mark till rasistiska och nazistiska organisationer för manifestationer.

Vid protokollet
Åse Geschwind