

Tid Torsdagen den 23 april 2020 kl. 16.00 – 16.20
Plats Stora kollegiesalen, Stadshuset
Justering Måndagen 4 maj 2020 §§ 1-9, 12-17, 23-25, 27, 29-30, 32

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 23 april 2020, §§ 10-11, 18-22, 26, 28, 31, 33-36

Daniel Helldén

Joel Höglund

Närvarande**Beslutande ledamöter:**

Daniel Helldén (MP), ordföranden

Ulla Hamilton (M)

Johan Fälldin (C)

Mikael Valier (KD)

Jan Valeskog (S)

Mads Lundgaard (SD)

Tjänstgörande ersättare:**Ersättare:**

Maria Johansson (L) för Peter Backlund (L)

Joel Höglund (V) för Rikard Warlenius (V)

Malin Ericson (Fi) för Marlene Karlén (V)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Gunilla Glantz, Ulrika Falk, Philip Hall, Maria Kjellman Wall

§ 25**Trafikutvecklingen i Stockholm 2019. Lägesrapport**

Dnr T2020-00568

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner redovisningen av trafikutvecklingen för 2019.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 9 mars 2020.

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 (V) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Vi noterar att uppgifterna i den här rapporten skiljer sig från de uppgifter som redovisades i Verksamhetsberättelsen. I den sistnämnda visade statistiken att vägtrafiken i Stockholm ökat något under 2019, medan den i föreliggande ärende redovisade statistiken visar på en viss minskning. Det hade varit upplysande med en förklaring till den differensen. Oavsett vilken uppgift som ligger närmast sanningen kan vi konstatera att förändringarna är små samtidigt som staden har mål både om minskade utsläpp och minskad trafik, och att de målen inte ser ut att kunna nås med befintlig politik. Vi upprepar därför våra krav på en kraftfull politik för ett fossilfritt transportsystem i Stockholm.

Jan Valeskog (S) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Vägtransporter står för cirka 40 procent av Stockholms totala utsläpp av växthusgaser, nämligen 863 000 ton. Ingen nämnvärd minskning har skett sedan år 1990 och bilanvändningen ökar. Koldioxidutsläppen från transporterna måste därför minska drastiskt och är ett av de områden som kräver mest akuta och långtgående åtgärder. Sådana förslag från den grönbå majoriteten lyser dock med sin frånvaro. Inte ens i förslaget till klimathandlingsplan för staden finns tillräckliga åtgärder presenterade. Istället för att ha en samlad klimathandlingsplan ska vi invänta att en ny handlingsplan för minskade koldioxidutsläpp från just vägtrafiken tas fram. Vi har inte tid att invänta ytterligare ett nytt dokument, det finns många åtgärder som bör vidtas direkt.

Vi hör ofta från grönbå majoriteten att staden idag saknar rådighet över de mest kraftfulla åtgärderna. Det finns dock åtgärder som staden har rådighet över men som inte nämns. En sådan åtgärd är höjda parkeringsavgifter (vilket också är i enlighet med stadens parkeringsstrategi). Detta 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 och uteserveringar.

En annan åtgärd är ändrade krav på massgodsfordon (i enlighet med Tungtrafikutredningen). Massgodsfordonen står idag för hälften av all godsmängd i staden. En förändrad längdbegränsning så att massgodstransporter tillåts med fordon upp till 15 meter, istället för dagens 12 meter, skulle medföra att antalet transporter av massgods kan reduceras med hela 48,3 procent. Utifrån 2017 års statistik motsvarar det en minskning med ca 775 tunga fordon per år. Eller en reduktion på cirka 50 000 ton koldioxidutsläpp per år, att jämföra med övriga föreslagna åtgärder som ligger på ca 1 000-3 000 ton. Detta är en åtgärd som skulle få enorma effekter från klimatet. Att denna förändring, som föreslogs av Tungtrafikutredningen redan år 2017, har blockerats är anmärkningsvärt.

Att koldioxidutsläppen från vägtrafiken ökar kan till stor del förklaras med en stor ökning av lätta lastbilar. Detta måste ändras. Ett sätt är att skapa fler samlastningscentraler, då blir fordonsrörelserna mindre, både av lätta och tunga lastbilar, koldioxidutsläppen blir lägre och stadsrummet blir trevligare. Trafikkontoret skulle kunna analysera vilka platser i staden där det skulle vara lämpligt med en samlastningscentral och utifrån det inventera vilka garage som skulle vara lämpliga att använda för omlastningscentraler. Berörda aktörer på de utvalda platserna kan sedan stöttas i att få igång en samlastningsverksamhet liknande framgångsexemplet Älskade stad.

Frågan om vad fordon körs på är ett centralt utvecklingsområde. För att skynda på omställningen till exempelvis eldrift kan staden redan nu bestämma att försäljning av fossila drivmedel ska förbjudas år 2030. Målet är att detta ska vara nationell lagstiftning, det är en av de saker som staden bör verka för. Parallellt bör ett arbete föras med regionen för att hitta möjligheter att nå ett regionalt stopp som kan kommuniceras med stockholmarna i god tid. Agenda 2030-rådet menar att sådana tydliga ”aspiratoriska” mål driver på förändringar i andra led.

Majoriteten av stockholmarnas bilresor görs på fritiden för att handla, uträtta ärenden och utöva fritidsaktiviteter. Sådana resor är splittrade i tid och plats och därför svåra att möta med

kollektivtrafik som bygger på att många färdas samtidigt längs samma rutt. Även om bilpooler inte minskar denna biltrafik så har personer som valt bort eget bilägande och istället nyttjar bilpool, taxi eller nya delningstjänster också en tendens att minska sitt totala bilresande. Med en utveckling där färre personer äger sin egen bil och istället nyttjar bilpooler kommer dessutom mycket yta att frigöras från stadsrummet. En bil står parkerad en stor del av sin tid, det innebär att ett skifte till bilpoolslösningar skulle innebära ett minskat behov av antal bilar. Staden behöver därför främja bilpooler och göra det enklare att använda bilpool jämfört med att ha en egen bil, istället för att endast fokusera på laddplatser till de som har råd att köpa en egen elbil. De gröna parkeringstalen måste utvärderas så att dessa snarast vid behov kan skärpas i syfte att göra det fördelaktigt för byggherrar att vid nybyggnation inrätta bilpool med elbilar istället för att anlägga parkeringsplatser. Staden bör också uppvakta regionen om att omvandla SL-kortet till ett mobilitetskort där även bilpooler ingår.

För att få fler att åka kollektivt istället för att ta bilen, och inte bara att fler väljer kollektivtrafiken framför gång och cykel, krävs åtgärder för att minska bilismen där kollektivtrafiken är ett alternativ. Trafikkontoret har tagit fram en trafikplan för city som innehåller sådana förslag, men ärendet har blockerats från att tas upp till trafiknämnden. Trafikplanen för city måste antas och fler trafikplaner måste tas fram.

Staden behöver också verka för regelförändringar på trafikområdet. Trängselskatterna måste kunna miljödifferentialiseras. Även parkeringsavgifterna behöver bli möjliga att miljödifferentialisera så att exempelvis elbilar i bilpooler kan få lägre parkeringsavgifter. Dessutom måste trängselskattportalerna kunna användas för att beivra fordon som olagligt kör in i en miljözon så att miljözonerna får effekt.

Majoritetens politik fokuserar alltför mycket på att straffa dem som gjort ett felaktigt val när de köpte bil för tio år sedan. Vi behöver istället sätta fokus på att verka för att stockholmarna gör rätt val nu. Staden borde därför verka för att malus-delen i bonus malus-systemet stärks så att det blir avsevärt dyrare att idag köpa en tyngre bil som ska drivas med fossilt bränsle. Samtidigt som staden försöker påverka regeringen och EU kring regleringen av etanol måste staden också uppvakta regeringen om att påskynda ökningen av reduktionsplikten så att befintliga dieslbilar snarast kan köras på biodiesel.

Vid protokollet
Maria Kjellman Wall