

**Tid** Torsdagen den 19 april 2018 kl. 16.00 – 16.20  
**Plats** Stora kollegiesalen, Stadshuset  
**Justerat** Torsdagen den 19 april 2018

Daniel Helldén

Cecilia Brinck

**Närvarande**

**Beslutande ledamöter:**

Daniel Helldén (MP), ordföranden

Cecilia Brinck (M), vice ordföranden

Jan Valeskog (S)

Bawer Kevir (S)

Kristina Öberg (S)

Inger Lagerman (S)

Sara Stenudd (V)

Bo Arkelsten (M)

Eva Ekmehag (M)

Jan Tigerström (M)

Patrik Silverudd (L)

Karin Ernlund (C)

**Tjänstgörande ersättare:**

Petra Schagerholm (MP)

för Lorentz Tovatt (MP)

**Ersättare:**

Martin Engman (S)

Roland Eliasson (S) §§ 2-25

Viveca Wallqvist (MP)

Zakarias Zouhir (V)

Malin Ericson (Fi)

Anette Hellström (M)

Jonas Lilleberg Eriksson (M)

Erik Persson (M)

Jan Erik Leijon (M)

Jill Eriksson (L)

Mikael Valier (KD)

**Tjänstemän:**

Förvaltningschefen Jonas Eliasson, Fredrik Alfredsson, Ted Ell, Åse Geschwind, Inga-Lill Hultin, Elisabet Munters, Ingrid Mårtensson och personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-14 samt borgarrådssekreteraren Thomas Karlsson.

**§ 14****Underlag för budget 2019 med inriktning 2020 och 2021 för trafiknämnden**

Dnr T2017-03481

**Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner förvaltningens förslag till underlag för budget 2019 med inriktning för 2020 och 2021 och överlämnar ärendet till kommunstyrelsen.
- 2 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

**Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 20 mars 2018.

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

- 1) Ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), Jan Valeskog m.fl. (S), Sara Stenudd (V) och Patrik Silverudd (L) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Cecilia Brinck m.fl. (M) föreslår att nämnden beslutar att delvis godkänna kontorets förslag till beslut samt att därutöver anföra följande:

Föreliggande ärende förhåller sig till de ekonomiska ramar och de mål som anges i kommunfullmäktiges budget. Eftersom vi har reserverat oss mot budgeten för 2018 har vi därför skiljaktig mening även avseende inriktningen i budgetplaneringen för kommande år. Vi noterar att den S-ledda majoriteten tydligt har sänkt ambitionerna på flera områden, bland annat vad gäller klottersanering och nedskräpning.

Vi noterar även att den socialdemokratiskt ledda majoriteten har väsentligt lägra ambitioner gällande en utbyggd laddinfrastruktur än vad vi har. Enligt beräkningar från Trafikverket kommer det att finnas omkring 250 000 elbilar i Stockholm år 2030. Enligt EU:s rekommendationer ska det finnas en laddplats per tio elbilar, vilket skulle innebära 25 000 laddplatser i Stockholm. Det är således hög tid att en robust laddinfrastruktur börjar synas i staden så snart som möjligt. Om detta arbete påbörjas först år 2020 riskerar Stockholm att ligga efter den tekniska utvecklingen och efterfrågan snart vida överstiga tillgången.

Vi vill höja ambitionen när det gäller klottersanering i staden. Den 1 januari 2015 avskaffades den tidigare nolltoleransen mot klotter i Stockholms stad. Vi kritiserade beslutet eftersom vi befarade att det skulle leda till mer klotter, skadegörelse och en ökad otrygghet bland medborgarna. Vi ser nu gång på gång hur klottret ökar, trots att det uppges att sanering sker inom 24 timmar. Trafikkontoret har tidigare angivit att den ökande mängden klotter tillsammans med det ökande antalet anmälningar via ”Tyck till” gjort att entreprenörer inte har hunnit med nollställningar i den grad som hade varit önskvärd. Det är dags att höja ambitionen för att skapa en trygg stad.

Även ambitionerna i trygghetsarbetet måste höjas. Det är allvarligt att andelen stockholmare som upplever trygghet i den stadsdel de bor har minskat från 74 procent till 71 procent. Vi har ju tidigare sett i stadens medborgarundersökning att skillnaderna mellan stadsdelarna är stor när det gäller nöjdhet med belysning och upplevd trygghet kvällstid. I snitt 72 procent av medborgarna på Norrmalm anser att det är tryggt att gå hem på kvällen men bara 35 procent i Skärholmen. Detsamma gäller nöjdhet med belysningen där 73 procent på Norrmalm instämmer men bara 53 procent i Skärholmen. Här har nämnden även fortsatt mycket arbeta kvar att göra.

Under 2017 fortsatte implementeringen av den S-ledda majoritetens parkeringsplan. Märkligt nog verkar vi vara de enda som inte är förvånade över att parkeringsintäkterna har ökat trots att både parkerings- och felparkeringsavgifterna höjts och därigenom intäkterna jämfört med justerad budget. En tydlig målsättning med de förändrade taxorna verkar ju ha varit ökade parkeringsintäkter och det är vad som händer när stockholmarna tvingas betala mer för parkering. På samma sätt tycker vi inte att det är underligt att trafiken ökar när befolkningen gör detsamma.

I vår budgetreservation för 2018 ville vi ge trafiknämnden i uppdrag att omarbota parkeringsplanen i syfte att återgå till avgiftsfri parkering för personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade, ompröva avgiftsnivåerna för motorcykel och moped klass 1 samt till att låta boendeparkeringsavgifterna i ytterstaden drivas av behov och efterfrågan. Boendeparkering ska inte avskaffas för nybyggnadsområden utan att koppla det till tydliga signaler om krav på parkeringslösningar inom den egna fastigheten eller parkeringshus.

Vi noterar åter igen i ärendet att det utlovade nya hyrcykelsystemet lyser med sin frånvaro och riskerar att göra så även under år 2019. Moderaterna vill att stockholmarna ska få tillgång till bästa möjliga hyrcykelsystem. Enligt det beslut som fattades i trafiknämnden den 6 april år 2017 skulle systemet finnas på plats från och med april i år. Vi vill se ett system som är robust och lättanvänt. Både cyklar och stationer måste hålla för att användas dygnet runt, året runt och lån och återlämning måste vara enkel och snabb att genomföra. För oss är det viktigt att detta gäller även för den som vill teckna ett 24-timmars abonnemang och saknar internetuppkoppling samt att man omgående kan ta del av alla systemets fördelar, t.ex. elcyklar. För att detta ska ske måste det vara tydligt vad som levereras, när det levereras samt att detta är i enlighet med vad ansvarigt borgarråd kommunicerar till stockholmarna.

Trots att luftkvaliteten har blivit avsevärt bättre har staden fortfarande problem på vissa gator. Därför behöver vi verktyg som är effektiva. Det som hade skapat bättre luftkvalitet i Stockholms innerstad är en ringled genom Östlig förbindelse och en nedgrävd Centralbro, men det säger Socialdemokraterna nej till. Vi menar också att andra styrmedel bör övervägas, som miljöavgifter. Moderaterna vill se en långsiktig omställning till miljövänligare transporter och drivmedel. Staden borde därför rikta in sig på att minska utsläppen och då är en miljözon 3 som inte ens tillåter laddhybrider felriktad. Att åtgärder kommer krävas är alla medvetna om, men det måste ske med respekt mot människors vardag och hushållsekonomi. Det är de skadliga utsläppen som ska bekämpas, inte bilarna.

- 3) Karin Ernlund (C) föreslår att nämnden beslutar att delvis godkänna kontorets förslag till beslut samt att därutöver anföra följande:

Föreliggande ärende förhåller sig till de ekonomiska ramar och de mål som anges i kommunfullmäktiges budget. Eftersom vi har reserverat oss mot såväl budgeten som verksamhetsplanen för 2018 har vi därför skiljaktig mening även avseende inriktningen i budgetplaneringen för kommande år, och Centerpartiet återkommer med egna förslag i det fortsatta budgetarbetet.

### **Beslutsgång**

Ordföranden Daniel Helldén (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), Jan Valeskog m.fl. (S), Sara Stenudd (V) och Patrik Silverudd (L).

**Reservation**

Vice ordföranden Cecilia Brinck m.fl. (M) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Karin Ernlund (C) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

**Särskilt uttalande**

Särskilt uttalande lämnas av Patrik Silverudd (L) enligt följande:

Föreliggande ärende förhåller sig till de ekonomiska ramar och de mål som anges i kommunfullmäktiges budget. Eftersom vi har reserverat oss mot såväl budgeten som verksamhetsplanen för 2018 har vi därför skiljaktig mening även avseende inriktningen i budgetplaneringen för kommande år, och Liberalerna återkommer med egna förslag i det fortsatta budgetarbetet.

**Ersätтарыttrande**

Ersätтарыttrande lämnas av Mikael Valier (KD) enligt följande:

Om jag hade haft rösträtt hade jag röstat som följer:

Trafiknämnden beslutar att delvis godkänna kontorets förslag till beslut samt att därutöver anföra följande:

Föreliggande ärende förhåller sig till de ekonomiska ramar och de mål som anges i kommunfullmäktiges budget. Eftersom vi har reserverat oss mot budgeten för 2018 har vi därför skiljaktig mening även avseende inriktningen i budgetplaneringen för kommande år.

Vi noterar att den S-ledda majoriteten tydligt har sänkt ambitionerna på flera områden, bland annat vad gäller klottersanering och nedskräpning.

Vi noterar även att den socialdemokratiskt ledda majoriteten har väsentligt lägre ambitioner gällande en utbyggd laddinfrastruktur än vad vi har. Enligt beräkningar från Trafikverket kommer det att finnas omkring 250 000 elbilar i Stockholm år 2030. Enligt EU:s rekommendationer ska det finnas en laddplats per tio elbilar, vilket skulle innebära 25 000 laddplatser i Stockholm. Det är således hög tid att en robust laddinfrastruktur börjar synas i staden så snart som möjligt. Om detta arbete påbörjas först år 2020 riskerar Stockholm att ligga efter den tekniska utvecklingen och efterfrågan snart vida överstiga tillgången.

Vi vill höja ambitionen när det gäller klottersanering i staden.

Vi ser nu gång på gång hur klottret ökar, trots att det uppges att sanering sker inom 24 timmar. Trafikkontoret har tidigare angivit att den ökande mängden klotter tillsammans med det ökande antalet anmälningar via ”Tyck till” gjort att entreprenörer inte har hunnit med nollställningar i den grad som hade varit önskvärd. Det är tydligt att det inte stämmer. Kristdemokraterna vill att Stockholms stad uppvaktar regeringen om möjligheten att låta kommunala ordningsvakter få befogenheter att bötfälla nedskräpare precis som kommunen har möjlighet att anställa kommunala parkeringsvakter.

Även ambitionerna i trygghetsarbetet måste höjas. Det är allvarligt att andelen stockholmare som upplever trygghet i den stadsdel de bor har minskat från 74 procent till 71 procent. Vi har ju tidigare sett i stadens medborgarundersökning att skillnaderna mellan stadsdelarna är stor när det gäller nöjdhet med belysning och upplevd trygghet kvällstid. I snitt 72 procent av medborgarna på Norrmalm anser att det är tryggt att gå hem på kvällen men bara 35 procent i Skärholmen. Detsamma gäller nöjdhet med belysningen där 73 procent på Norrmalm instämmer men bara 53 procent i Skärholmen. Här har nämnden även fortsatt mycket arbete kvar att göra.

För att Stockholm ska vara en attraktiv plats även under de långa vintermånaderna ska staden, tillsammans med privata aktörer, lysa upp stadsrummet under den mörka årstiden med hjälp av det ljusprogram som trafiknämnden har tagit fram. Trafiknämnden ska i samarbete med berörda nämnder och styrelser samt andra fastighetsägare och intressenter, delta i och möjliggöra upplysning och ljuskonst på broar, öppna platser, parker och offentliga byggnader i staden. Vi kan börja med att belysa Stadshuset på ett vackert och inbjudande sätt.

Under 2017 fortsatte implementeringen av den S-ledda majoritetens parkeringsplan. Det är ur ett krasst ekonomiskt perspektiv bra att parkeringsintäkterna ökar, men vi ska vara medvetna om att det är stockholmarna som betalar. Därför måste avgifter vara skäliga.

I vår budgetreservation för 2018 ville vi ändra i den beslutade nya parkeringsstrategin eftersom MC och moped klass 1 drabbas av oproportionerligt höga parkeringsavgifter. Parkeringsavgifterna ska stå i proportion till den yta fordonet upptar. Det bör också skapas fler parkeringsplatser för MC och moped klass 1 där andra fordon inte får plats. Kristdemokraterna vill också återgå till att tillståndet för handikapparkering ska vara avgiftsfritt. För att motverka

fusket med handikapptillstånd behöver kontrollerna istället öka. Vi vill också återgå till att parkering på stadsgator, med undantag för de mest centrala i zon 1 och 2, ska vara avgiftsbelagda vardagar 09:00 – 17:00. Boendeparkering ska inte avskaffas för nybyggnadsområden utan att koppla det till tydliga signaler om krav på parkeringslösningar inom den egna fastigheten eller parkeringshus.

Vi noterar återigen i ärendet att det utlovade nya hyrcykelsystemet med elcyklar lyser med sin frånvaro och riskerar att göra så även under år 2019. Majoritetens förmåga att teckna goda avtal i tid lämnar mycket i övrigt att önska. Kristdemokraterna vill att stockholmarna ska få tillgång till bästa möjliga hyrcykelsystem. Enligt det beslut som fattades i trafiknämnden den 6 april år 2017 skulle systemet finnas på plats från och med april 2018. Så är det inte. Vi vill se ett system som är robust och lättanvänt. Både cyklar och stationer måste hålla för att användas dygnet runt, året runt och lån och återlämning måste vara enkel och snabb att genomföra. För oss är det viktigt att detta gäller även för den som vill teckna ett 24-timmars abonnemang och saknar internetuppkoppling samt att man omgående kan ta del av alla systemets fördelar, t.ex. elcyklar. För att detta ska ske måste det vara tydligt vad som levereras, när det levereras samt att detta är i enlighet med vad ansvarigt borgarråd kommunicerar till stockholmarna.

Trots att luftkvaliteten har blivit avsevärt bättre har staden fortfarande problem på vissa gator. Därför behöver vi verktyg som är effektiva. Det som hade skapat bättre luftkvalitet i Stockholms innerstad är en ringled genom Östlig förbindelse och en nedgrävd Centralbro, men det säger Socialdemokraterna nej till. Kristdemokraterna vill se en långsiktig omställning till miljövänligare transporter och drivmedel. Vi ser fram emot att delta i referensgruppen om eventuellt införande av miljözoner. Det är gott att staden har fått ett verktyg till. Dock måste införandet i både takt och omfång relateras till såväl behoven som stockholmarnas vardagsekonomi. Det är de skadliga utsläppen som ska bekämpas, inte bilarna.

Vid protokollet  
Åse Geschwind