

Tid Torsdagen den 25 april 2019 kl. 16.00 – 16.55
Plats Stora kollegiesalen, Stadshuset
Justering Onsdagen den 8 maj 2019 §§ 1-9, 11-15, 17-20, 23,
25-27, 29, 30, 32, 34

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 25 april 2019, §§ 10, 16, 21, 22, 24, 28, 31,
33

Daniel Heldén

Rikard Warlenius

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Daniel Heldén (MP), ordföranden
Rikard Warlenius (V), vice ordföranden

Jan Tigerström (M)
Eva Ekmehag (M)
Peter Backlund (L)
Johan Fälldin (C)
Mikael Valier (KD)
Jan Valeskog (S)
Åsa Odin Ekman (S)
Mads Lundgaard (SD)

Tjänstgörande ersättare:

Tomas Tetzell (M) för Ulla Hamilton (M)
Bengt Ohlsson (S) för Inger Edvardsson (S)
Joel Höglund (V) för Maria Mustonen (V)

Ersättare:

Bo Arkelsten (M)
Bo Wilhelm Lindner (M)
Maria Johansson (L)
Camilla Kylenfelt (MP)
Svante Linusson (C)
Natalia Espinosa (V) §§1-2, 17-34
Malin Ericson (Fi)

Tjänstemän:

T.f. förvaltningschefen Fredrik Alfredsson, Ulrika Falk, Åse Geschwind,
Inga-Lill Hultin, Anne Kemmler, Mattias Lundberg, Anton Westberg §§ 1-2
och personalföreträdarna Luis Lopez §§1-2 och Magnus Sundin §§ 1-16
samt borgarrådssekreteraren Thomas Karlsson.

§ 16**Underlag för budget 2020 med inriktning 2021 och 2022 för trafiknämnden**

Dnr T2019-00688

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner förvaltningens förslag till underlag för budget 2020 med inriktning för 2021 och 2022 och överlämnar ärendet till kommunstyrelsen.
- 2 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 28 mars 2019.

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

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Jan Tigerström m.fl. (M), Peter Backlund (L), Johan Fälldin (C) och Mikael Valier (KD) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - 1 Att avslå kontorets förslag till beslut med hänvisning till Vänsterpartiets budgetreservation i kommunfullmäktige samt att därutöver anföra följande:

De senaste klimatrapporterna visar att det skyndsamt krävs stora och genomgripande insatser för att kunna avvärja de allra värsta konsekvenserna av klimatförändringen. Klimatkrisen hotar vår lokala miljö och ekonomi och bör därför tas på största allvar i kommunalpolitiska ärenden. Därför krävs djärva åtgärder som säkerställer att Stockholms stad är världsledande i den gröna omställningen.

Underlaget visar en brist på förståelse för storleken av de utmaningar vi står inför och den brist på tillräckligt kraftfulla åtgärder som är kännetecknande för den blågröna majoriteten. Vänsterpartiet anser att detta inte är tillräckligt om Stockholm på allvar ska bemöta de hot vi står inför och för att trygga målen om en jämlik, jämställd och klimatsmart stad. Fokus i den blågröna majoritetens trafikpolitik har lagts på förment trygghetsskapande i stället för den för Stockholms framtid helt avgörande frågan om hur transportsektorn ska

ställas om till fossilfrihet i enlighet med stadens antagna planer – en fråga som knappt alls berörs i underlaget.

Underlaget visar därtill att den blågröna majoriteten inte heller nu tar tillräckligt kraftiga grepp mot bakgrund av alla avslöjanden om hur privata entreprenörer inte levererar enligt avtal, och därmed både förlösar skattebetalarnas pengar och inte ger dem de tjänster de har rätt att förvänta sig.

I Vänsterpartiets budgetreservation föreslår vi kraftfulla åtgärder för att ställa om trafiken så att Stockholm kan bli en långsiktigt hållbar stad. Vi vill utreda förutsättningarna för 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, 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 utreda hur fler gator kan göras till permanenta gågator 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.

För att utbyggnaden av cykelvägnätet ska bli effektiv vill vi betona vikten av samverkan med övriga kommuner i regionen. En stor del av stadens jobbpendling sker över kommungränser, även för sträckor som är väl lämpade för cykling. Vi menar att staden bör ta en mer aktiv roll i regionens cykelplanering genom arbete tillsammans med det regionala cykelkansliet.

Vi vill även utreda möjligheterna att endast tillåta eldrivna mopeder klass II på cykelvägar i innerstan, sänka p-avgifterna

för eldrivna fordon och säkerställa att minst 2000 nya låncyklar 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. Men efter vinterns snökaos har det blivit än mer uppenbart att större delar av den allmännyttiga kommunala service som bekostas av skattekollektivet också bör utföras av kommunala förvaltningar och bolag.

Vi vill sist tillägga att vår skepsis mot miljözonerna står fast då de enligt stadens egen rapport inte kommer att bidra till en nämnvärt bättre luftkvalité samtidigt som de riskerar att öka utsläppen av koldioxid och försvåra för socioekonomiskt svagare grupper att ha samma tillträde till innerstaden som resursstarkare grupper.

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:

Stockholm är en av Europas snabbast växande huvudstäder. Att Stockholm växer är ett kvitto på stadens attraktivitet och att människor vill bo och verka här. Men det skapar också utmaningar, inte minst i trafiken och för det offentliga utrymmet. Fler människor ska dela på lika mycket plats. Det ställer stora krav på gaturummet och det offentliga rummets utformning. När Stockholm växer ska det ske på ett sätt som bidrar till att minska stadens klimatpåverkan och som minskar segregationen och jämnar ut Stockholmarnas livschanser.

Genom att satsa på kapacitetsstarka trafikslag som

kollektivtrafik, gång och cykel kan fler människor klara sin mobilitet utan att behöva använda bilen. På så sätt kan klimatpåverkan minskas och gaturummet blir mer inbjudande. Det kräver investeringar och prioriteringar. Samtidigt måste också fordonsflottan ställas om och fossila bränslen fasas ut. Därför vill vi genomföra en större satsning på trafiknämndens arbete med framkomlighet och hållbara transporter så att fler kommer fram i tid samtidigt som vi främjar ett transportsystem med mindre klimatpåverkan.

Alla människor ska kunna känna sig trygga i trafiken. För det krävs att samspelet mellan trafikanter fungerar och att trafikmiljöerna byggs på ett trafiksäkert sätt. Fler trafikseparerade cykel- och gångbanor liksom fler informationsinsatser och ökad efterlevnad av hastighetsgränser skapar en tryggare trafik där färre dör eller skadar sig. För oss är det en viktig prioritering att öka trafiksäkerheten.

Det offentliga rummet är Stockholmarnas gemensamma vardagsrum. Vi spenderar allt mer tid på gemensamma platser. Valfungerande, trygga och inbjudande parker, torg och gator skapar förutom livskvalitet också fler möten i vardagen. Genom att träffas i det offentliga rummet får vi större förståelse för varandra. Rätten till ett valfungerande offentligt rum ska gälla alla Stockholmare. Därför vill vi se fler särskilda satsningar på ytterstaden. Inte minst måste städning och underhåll förbättras. Alla har rätt en stadsmiljö som är hel och ren.

Stockholm har naturen in på knuten. Det gör att staden fyller en viktig ekologisk funktion. I ett varmare klimat med fler värmeböljor och fler skyfall får också stadsgrönskan en viktigare roll att fylla för att mildra klimatförändringarnas effekter. Därför vill vi att stadens gröna infrastruktur utvecklas och att investeringar görs i hela staden. Vi vill också se fler investeringar för att översvämningssäkra staden, åtgärder som också kan fungera som kolsänkor för att minska Stockholms klimatpåverkan.

En bra luftkvalitet i staden har länge varit en prioriterad fråga för oss. Stockholm har gått från att vara en storstad med rejält smutsig luft till nu vara en av de storstäder som har renast luft. Nya siffror för år 2018 visar att staden på den mest belastade gatan, Hornsgatan, har allt bättre värden och redan nu klarar årsmedelvärdet för EU:s miljökvalitetsnorm. Under åren framöver kommer värdena fortsätta att minska för att år

2021, tack vare hårdare miljözonsregler för tunga fordon, nästan halveras i Stockholms innerstad. Att införa ytterligare miljözon (klass II) på Hornsgatan skulle alltså inte ge avsevärd förbättring av luftkvaliteten men skulle istället öka koldioxidutsläppen med 4,5 % för hela landet. Redan år 2018 har det varit en kraftig ökning av nya bensinbilar, främst på grund av desinformation om miljözoner. Det är mycket allvarligt. Vi motsätter oss därför miljözon klass II på Hornsgatan och andra gator för att inte drastiskt öka Sveriges klimatutsläpp.

Dagens klimatförändringar innebär mer omfattande nederbörd och snabba växlingar i temperatur. Det skapar särskilda problem med vinterväghållningen av våra gångbanor i staden. I år har regn på kvarvarande snö resulterat 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. Vi anser att vinterväghållningen av gångbanorna måste prioriteras upp. Det är inte rimligt att cykelbanorna tillåts kosta mer och prioriteras tidigare än gångbanorna, de måste hanteras likvärdigt.

Föreslaget underlag för budget 2020 med inriktning 2021 och 2022 för trafiknämnden är ett resultat av den budget som kommunfullmäktige antagit. Det är en budget som prioriterar skattesänkningar framför en väl fungerande välfärd. För trafiknämnden innebär det en underfinansierad nämndbudget som inte ger utrymme för angelägna investeringar. Moderaterna, Liberalerna, Centerpartiet, Miljöpartiet och Kristdemokraterna har drivit igenom en budget med låga ambitioner för Stockholms utveckling. Med anledning av att vi Socialdemokrater har reserverat oss mot kommunfullmäktiges budget reserverar vi oss även mot underlaget för budget för nämnden.

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

- 1 Gratis parkering för alla tvåhjuliga fordon införs 2020.
- 2 Miljözon klass II ska inte införas på Hornsgatan 1:a januari 2020. Enligt trafikkontorets egen rapport innebär det omfattande kostnader för näringslivet och privatpersoner samt riskerar att istället öka utsläppen.
- 3 Trafikkontoret ska inte löpande pröva vilka ytterligare

- gator som kan bli aktuella för miljözoner.
- 4 Trafikkontoret ska inte utveckla arbetssätt gällande vinterväghållning som bygger på jämställd snöröjning (så kallat feministisk snöröjning). Det bör även tillföras resurser till snöröjningen framöver och inte som i dag planeras för ett snöfall på 14 centimeter i månaden.
 - 5 Förberedelse för östra länken och trafikkontorets del i planeringen inför stockholmsförhandlingarna av samma måste påbörjas. Östra länken är den bästa möjliga miljö- och tillväxtinvestering Stockholms stad kan göra.
 - 6 Trafikkontoret ska inte fasa ut fossila bränslen i upphandling av transporter, entreprenörer och arbetsmaskiner om det dyrare eller påverkar hur många snöröjningsfordon som kan sättas in.
 - 7 Trafikkontoret ska framöver inte tillsammans med stadens andra förvaltningar och bolag aktivt arbeta för att diskriminera svenskfödda och prioritera utrikes födda till arbeten i verksamheterna.
 - 8 Åtgärder för att minska biltrafiken i staden framöver ska inte vidtas.
 - 9 ”Statliga åtgärder kommer att krävas t.ex. förändrade (höjda) bränsleskatter”. Som det står i underlaget motsätter sig SD kraftigt. Tvärtom bränsleskatterna är nu på en så hög nivå att de måste sänkas.
 - 10 Trafikkontorets driftsavtal ska framöver inte innehålla krav på att människor som står långt från arbetsmarknaden ska anställas – utan kvalitet och pris ska avgöra.
 - 11 Insiktsutbildningar för medarbetare och entreprenörer ska inte utföras framöver. Att sätta medarbetarna och entreprenörerna på skolbänken för att lära om sina ”egna fördomar” för tankarna till politiska kommissarier.
 - 12 Det ska inte finnas etiska riktlinjer för utomhusreklamen framöver. Det räcker att följa svensk lagstiftning.
 - 13 Det ska framöver 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.
 - 14 Trafikkontoret ska framöver inte sträva efter att öka mångfalden utan enbart kompetens ska tillämpas vid rekryteringar. Trafikkontorets anställningsannonser ska inte heller framöver utformas så att ingen grupp känner sig exkluderat utan på ett sett som attraherar bästa möjliga kompetens.

I övrigt anføres följande.

Biltrafiken ska inte 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 för att stå i kö.

Sverigedemokraterna delar majoritetens uppfattning att Stockholm ska ha Sveriges bästa företagsklimat 2025 men majoritetens beslut omöjliggör samma därför ska inte heller förvaltningen användas som testkontor för politiskt ideologiskt driven verksamhet. Stockholm stad ska inte gå längre än de av riksdagen beslutade stränga miljöregler.

Stockholms trafikkontors 400 medarbetare har en viktig funktion gällande att säkerställa en god framkomlighet i den allt tätare staden. En växande stad innebär att allt fler ska samsas om samma begränsade yta vilket ställer höga krav på en väl utvecklat infrastruktur.

Då trafikingenjörer och individer med teknisk bakgrund är bristvara på arbetsmarknaden är det av yttersta vikt att deras arbetstid inte läggs på att ta hand om långtidsarbetslösa eller nyanlända i arbetsmarknadsprojekt.

Biltrafiken ska inte som M, Mp, C och L redan i VP:n tog beslut om i minska, utan så länge Stockholms kollektivtrafik inte motsvarar behovet - är biltrafiken ett viktigt komplement. Som även rapporten om miljözoner visar på minskar utsläppen kontinuerligt grundat teknikutvecklingen och är nu nere på en tredjedel av vad den var på åttiotalet.

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.

Under vinterhalvåret kan inte cyklar ersätta bilar som transportform vilket inte minst nuvarande vinter visar på med all tydlighet. 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.

Förberedelse för östra länken och trafikkontorets del i planeringen inför stockholmsförhandlingarna av samma måste påbörjas. Som man kan läsa i miljözonrapporten

minskar utsläppen i Stockholms stadigt och ligger nu på en tredjedel av vad de var på åttiotalet. Östra länken är den bästa möjliga miljöinvesteringen Stockholms stad kan göra.

Östra länken är dessutom central för Stockholms möjlighet till tillväxt med nya bostäder och företag. Nya vägar för de alltmer fossilfria bilarna, lastbilarna och bussarna måste byggas.

M, MP, C, L och KD: s stopp för byggnation av samma motverkar Stockholms stads mål att bli mera företagsvänlig.

Slutligen:

Sverigedemokraterna är oroliga för att majoriteten vill slösa bort stockholmarnas skattemedel och stoppa tillväxten utan något egentligt positivt utfall för miljön.

Enbart de samhällsekonomiska kostnaderna över några år för att införa miljözon 2 i hela innerstaden är 10 miljarder kronor enligt trafikkontorets egen rapport.

Ska Stockholms näringslivsklimat förbättras och kvalitén i stadens myndighetsutövning och tjänster till invånarna öka, måste byråkratin i Stockholms stad minska.

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 - och komplicerar ledningen och styrningen av staden.

Oavsett om det handlar är mera ellådcyklar, jämställdhetsanalyser eller feministisk snöröjning.

Är det inte att ha stadens och stockholmarnas bästa för öga.

Detta är dessutom mycket kostnadsdrivande.

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), Jan Tigerström m.fl. (M), Peter Backlund (L), Johan Fälldin (C) och Mikael Valier (KD).

Reservation

Vice ordföranden Rikard Warlenius 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 ersättaryttrande enligt följande:

Om jag hade haft rösträtt skulle jag ha lagt följande förslag till beslut:

- 1 Att avslå kontorets förslag till beslut med hänvisning till Feministiskt initiativs budgetreservation i kommunfullmäktige 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.

Biltrafiken i Stockholm måste minska betydligt, 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. Som klimatåtgärd är elektrifiering av transportsektorn en viktig faktor, liksom utbyggnaden av laddinfrastrukturen i staden; det är dock inte åtgärder som minskar trafikarbetet, motverkar trängsel eller ger ökat utrymme för övriga trafikslag.

Vi vill se ett tydligt program för att kraftigt begränsa biltrafiken, där fysiska åtgärder är en viktig del. Innerstaden ska göras fri från privatbilism, sommargångator i övriga staden ska göras permanenta, och ytterligare gångator eller gångfartsområden utredas där fokus ska ligga på ytterstadens centrum och utanför skolor och förskolor. Utgångspunkten är bättre och säkrare trafikmiljö och framkomlighet för gång-, cykel- och kollektivtrafik.

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.

Till skillnad från den grönblå majoriteten som anser att trygghet ordnas genom bevakning och auktoritära åtgärder ser vi 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