

Tid Torsdagen den 20 februari 2020 kl. 16.00 – 16.25
Plats Stora kollegiesalen, Stadshuset
Justering Måndagen den 2 mars 2020 §§ 1-10, 12, 16-18, 21, 23-24,
27

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 20 februari 2020, §§ 11, 13-15, 19-20, 22,
25-26

Daniel Helldén

Rikard Warlenius

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Daniel Helldén (MP), ordföranden

Rikard Warlenius (V), vice ordföranden

Ulla Hamilton (M)

Jan Tigerström (M)

Eva Ekmehag (M)

Peter Backlund (L)

Johan Fälldin (C)

Mikael Valier (KD)

Jan Valeskog (S)

Åsa Odin Ekman (S)

Marlene Karlén (V)

Tjänstgörande ersättare:

Bengt Ohlsson (S)

för Inger Edvardsson (S)

Peter Wallmark (SD)

för Mads Lundgaard (SD)

Ersättare:

Tomas Tetzell (M)

Bo Arkelsten (M)

Bo Lindner (M)

Savo Sevic (M)

Camilla Kylenfelt (MP)

Emil Stensson (S)

Joel Höglund (V)

Natalia Espinosa (V)

Malin Ericson (Fi)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Gunilla Glantz, Ulrika Falk, Åse Geschwind, Anna Green, Philip Hall, Inga-Lill Hultin, Anne Kemmler, Mattias Lundberg, Elisabet Munters och personalföreträdarna Luis Lopez och Magnus

Sundin §§ 1-13 samt borgarrådssekreterarna Thomas Karlsson och Helena Cullemo.

§ 13

Verksamhetsberättelse 2019 för trafiknämnden

Dnr T2019-03074

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner verksamhetsberättelse och bokslut för 2019 och överlämnar ärendet till kommunstyrelsen.
- 2 Trafiknämnden godkänner förslag till begäran om ombudgetering av medel om 10,3 mnkr avseende klimatinvesteringar.
- 3 Trafiknämnden godkänner förslag till begäran om ombudgetering av medel om 5,4 mnkr avseende trygghetsskapande åtgärder.
- 4 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 4 februari 2020.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Peter Backlund (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD), vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Jan Valeskog m.fl. (S) föreslår (se beslutet).
- 2) Peter Wallmark (SD) föreslår att nämnden beslutar att avslå förslaget till verksamhetsberättelse samt att därutöver anför följande:

I KF:s mål 1.1 står det: ”I Stockholm är människor självförsörjande och vägen till arbete och svenskkunskaper är kort”. Enligt verksamhetsberättelsen är detta mål uppnått. Det som uppnåtts är att Trafikkontoret genomfört de åtgärder som majoriteten bett dem genomföra.

Några exempel gällande just ovannämnda mål, är att majoriteten i stadshuset bestämt att det inte är kvalitet som är det viktigaste kravet trafikkontoret ska ställa på entreprenörerna. I stället ställs krav på att de som ska anställas

är personer som står långt ifrån arbetsmarknaden. Oftast är det utrikes födda.

Trafikkontoret utnyttjas för arbetsmarknadsåtgärder, vilka inte kortar vägen till självförsörjning och arbete, vilket innefattar majoritetens krav på att 75 personer ska anställas i så kallade "Stockholmsjobb".

Detsamma gäller KF-målet 1.2: "Stockholm är en trygg, säker och välskött stad att bo och vistas i". Detta mål beskrivs som delvist uppnått. Trafikkontoret gör så gott de kan rörande bättre belysning och andra fysiska åtgärder som kan bidra till trygghet. Trafikkontoret arbetar även hårt med parkskötsel och renhållning. Trots det minskar invånarnas nöjdhet med detsamma, vilket borde mana till eftertanke.

Trafikkontoret motarbetas i sitt arbete för måluppfyllelse av den egna politiska majoriteten. Några exempel på detta är att majoriteten likt sina föregångare väljer att lägga miljoner på härbärgen för tusentals för individer som inget har i Stockholm att göra. Att de välkomnar EU-migranter till Stockholm med dagverksamheter. Att de vägrar införa ett tiggeriförbud. Alla ovannämnda är faktorer påverkar gatumiljön, parkerna och skötseln av det offentliga rummet mycket negativt.

Införandet av miljözon klass II står stockholmarna och näringsidkarna dyrt utan någon påvisbar positiv miljöeffekt. Det är ytterligare ett exempel på ett tillväxtfientligt beslut som förvaltningen på uppdrag av majoriteten förberedde 2019 och genomfördes 2020.

Likaså är det mycket negativt för tillväxten, stockholmarna och stadens näringsidkare att arbetet med att försvåra framkomligheten för bilar och minska biltrafiken, fortsatte.

De dagar då kollektivtrafiken har problem blir det uppenbart att marginalerna för de transportslag som skulle kunna avlasta, är borttagna. Då korkar Stockholm igen, vilket drabbar stockholmarna, näringslivet och tillväxten.

2019 var även året när majoriteten i Trafiknämnden röstade för att staten borde förändra (läs: höja) bränsleskatterna för att minska biltrafiken. Att Moderaterna i Stockholm lokalt propagerar för höjda bränsleskatter för att minska biltrafiken, är minst sagt förvånande.

Slutligen. Då majoriteten, under ledning av moderaterna inte vill bygga Östra länken eller säkerställa Bromma flygplats framtida verksamhet, blir det smått paradiskt att majoriteten finner att KF:s mål 2.3: ”Stockholms infrastruktur främjar effektiva och hållbara transporter samt god framkomlighet” uppnås helt.

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag som stöds av ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Peter Backlund (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD), vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Jan Valeskog m.fl. (S).

Reservation

Peter Wallmark (SD) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Särskilt uttalande

Vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

2019 kommer inte att gå till historien som ett lyckat år för den blågröna alliansens styre i Stockholm. Det gäller såväl styret över staden i stort som över trafiknämnden. En skattesänkning medförde stora nedskärningar i välfärden. Ideologiskt motiverade och djupt impopulära omvandlingar av allmännyttiga hyresrätter till bostadsrätter lanserades. Delvis fuskande, upphandlade privata entreprenörer ställde till med snökaos på stadens gator och torg. Och när sommaren kom uppstod i stället andra framkomlighetsproblem: dåligt parkerade eller kringslängda el-scootrar, som stadens styre envist vägrade reglera med hjälp av ordningslagen, till priset av många olyckor. Samtidigt uteblev, i år igen, de kraftfulla åtgärder som behövs för att nå trafik- och klimatmålen.

I det borgerliga styrets starkaste profilfrågor, trygghet, näringslivsvänlighet och cykling, pekade kurvorna åt helt fel håll. Trots imponerande verbala insatser från ledande politiker minskade andelen stockholmare som känner sig trygga i sin stadsdel med flera procent. Även den upplevda säkerheten i trafiken försämrades. Stockholmarens nöjdhet med den privat utförda snöröjningen var katastrofalt låga 32 procent. Samtidigt minskade företagets nöjdhet med stadens bemötande – i bjärt kontrast till den borgerliga målsättningen att ha Sveriges bästa företagsklimat år 2025.

Även viktiga miljöindikatorer pekade åt fel håll. Att vägtrafikarbetet per person fortsatte att öka skapar oro för om

målen om minskad biltrafik och lägre utsläpp från transportsektorn verkligen kommer att kunna nås. Hittills talar inte mycket för det. Andelen miljöbränsle i stadens fordonsflotta minskade på grund av en ny upphandling. Återigen fick marknadshänsyn gå före miljöhänsyn. Antalet cykelpassager över tullsnitten minskade kraftigt, vilket dock förklaras av dåligt väder. Att lämpliga platser för 10 000 laddstolpar identifierades hjälper föga när endast 155 stycken faktiskt byggdes under året.

Sammantaget gick utvecklingen i Stockholm 2019 alltså åt fel håll. De krafttag som krävs för att uppnå trafik- och klimatmålen uteblev. Den väg bort från nyliberal upphandlingsideologi som kan återställa stockholmarnas förtroende för centrala kommunala åtaganden beträddes inte. Inte konstigt då att även Stockholmarnas otrygghet ökade.

Jan Valeskog m.fl. (S) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Trots en lovande utveckling med fler miljöbilar och biobränslen fortsätter vägtrafiken och dess utsläpp att öka. Av de territoriella utsläppen i Stockholms stad kommer hela 42 procent från transporter och utsläppen från transporterna ökar. Att arbeta för att vända denna trend är en av trafiknämndens viktigaste uppgifter. I verksamhetsberättelsen kan vi läsa att vägarbetet per person har ökat med 0,7 procent, det är mycket allvarligt.

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 gaturummet bli mer inbjudande. Det kräver investeringar och prioriteringar. Samtidigt måste fordonsflottan ställas om och fossila bränslen fasas ut. Trafiknämndens arbete med framkomlighet behöver växla upp så att fler kommer fram i tid.

En viktig åtgärd för att minska privatbilismen och göra staden mer attraktiv handlar om att minska skillnaden i parkeringsavgift mellan gatumark och tomtmark i syfte att styra över parkeringen till garage. Vi socialdemokrater föreslog därför i vår budget för år 2020 att höja avgiften för besöksparkeringar med 2 kronor per timme i taxeoråde 1, 2 och 3. Målet är att öka andelen lediga parkeringsplatser i gatumark till 15 procent, i enlighet med stadens parkeringsstrategi. I verksamhetsberättelsen ser vi nu att andelen lediga avgiftsbelagda parkeringsplatser i innerstaden

dagtid minskar och hamnar nu på 11,8 procent. Med Socialdemokraternas budget hade denna trend kunnat vändas.

Kollektivtrafik är ett smart sätt att öka transporteffektiviteten samtidigt som utsläppen minskar och gatumiljön blir trevligare tack vare minskad trängsel. Det är dessutom en investering som framförallt gynnar dem med lägre inkomster, även om den är bra för alla. Men vi kan inte förvänta oss att människor ställer bilen om bussen inte går i tid och spårvagnen är överfylld. Att den genomsnittliga hastigheten för stombusstrafiken fortfarande inte når målen är därför allvarligt. Majoritetens politik på området är inte tillräcklig. Det behövs en offensiv framkomlighetssatsning för bussarna. Busstrafiken måste prioriteras i hela staden, till exempel genom fler busskörfält på lämpliga sträckor, bättre trafikövervakning och ökad prioritering i trafiksignaler. Framkomligheten ökar också genom intensifierade kontroller av trafikordningsplanerna som reglerar vägarbeten i staden, fler utfärdade sanktioner mot trafikstörande projekt som sker utan tillstånd samt förstärkt systematisk framkomlighetskontroll för att beivra blockerande felparkerade bilar eller andra uppställda fordon. Under året behöver också stadens framkomlighetsstrategi revideras.

Att öka trafiksäkerheten ska vara en viktig prioritering. Alla människor ska kunna känna sig trygga i trafiken. För detta krävs både att samspelet mellan trafikanter fungerar och att trafikmiljöerna byggs på ett trafiksäkert sätt. Att den upplevda trafiksäkerheten för gående och cyklister har sjunkit drastiskt är oroväckande. Det behövs fler trafikseparerade cykel- och gångbanor och ökad efterlevnad av hastighetsgränser för att skapa en tryggare trafik där färre dör eller skadar sig.

Att även hastighetsefterlevnaden har sjunkit gör situationen ännu värre. En förklaring till detta är att majoriteten beslutat att sätta låga hastigheter på platser som bilister inte uppfattar som motiverade utan att komplettera hastighetsbegränsningen med hastighetsdämpande åtgärder. Det medför att hastighetsbegränsningen inte hålls, och inte bara på aktuell sträcka eftersom det påverkar också inställningen till hastighetsbegränsningar i stort. Nämnden behöver vara pådrivande för att fler hastighetskameror (ATK) installeras där hastighetsefterlevnaden är som sämst i staden.

Det offentliga rummet är stockholmarnas gemensamma vardagsrum. Vi umgås, rör oss, roar oss, äter, dricker och leker i det offentliga rummet. 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. Det är därför beklagligt att verksamhetsberättelsens mål om stockholmarnas nöjdhet med renhållning och städning, nöjdhet med skötsel av park och grönområden samt nöjdhet med snöröjning och sandning ligger långt under både mål och föregående års utfall. Vi socialdemokrater satsar i budgeten för år 2020 15 miljoner kronor extra på att förbättra städningen och underhållet i hela staden med fokus på ytterstaden. Vi menar att trafiknämnden i samverkan med stadsdelsnämnderna behöver prioritera lokala åtgärder för ökad trygghet och trivsel med fokus på de mest otrygga platserna i hela staden. Åtgärderna kan handla om belysning, parkmöbler, skräpkorgar, siktförbättring, förebyggande av nedskräpning samt klotter och annan skadegörelse. Städning och tömning av offentliga papperskorgar samt klottersanering måste ske inom 24 timmar efter anmälan.

Vinterväghållningen har framgångsrikt utvecklats med sopsaltning av cykelbanor, vilket under vintern har resulterat i fina och rena cykelbanor i innerstaden. Samtidigt har motsvarande gångbanor varit i mycket dåligt skick. Vinterväghållningen för gångtrafikanter måste förbättras. Trots detta omfattar 2018 års upphandling av kommande års vinterväghållning ingenting om att gångbanor ska kunna sopsaltas samtidigt som cykelbanorna. I upphandlingen ingår inte heller teknikutveckling för särskilda sopsaltningsmaskiner som fungerar på trottoarer. Detta är inte acceptabelt. I den socialdemokratiska budgeten för år 2020 prioriterar vi 20 miljoner kronor mer till snöröjning av för gående i hela staden. Vi menar även att trafiknämnden behöver införa ett jämförelsedistrikt för vinterväghållning genom att driva det i egen regi. Kontrollen av vinterväghållningen och barmarksrenhållningen måste också skärpas.

Ersätтарыttrande

Malin Ericson (Fi) lämnar ett ersätтарыttrande enligt följande:

Den grönblå majoriteten har lagt stort fokus på trygghets- och renhållningsfrågor, och därför är det särskilt intressant att se hur uppfyllelsen ser ut av de mål som rör de områdena. Arbetet med trygghetsskapande åtgärder på gator och torg och i parker fortsätter sedan den rödgrönrosa mandatperioden, men vi kan konstatera att målen inte uppnåtts; tvärtom har stockholmarnas upplevelse av trygghet och nöjdheten med renhållning, städning och parkhållning sjunkit sedan 2018,

efter att tidigare ha ökat under ett antal år. Det måste sägas vara anmärkningsvärt.

Feministiskt initiativ menar att trygghet i det offentliga rummet handlar om betydligt mer än om städning och god belysning, hur viktigt det än är. Trygghet handlar om frihet från våld, sexuella trakasserier och segregation. Att den nuvarande majoriteten inte har lyckats lösa den frågan är uppenbart. När de grönbå sänker skatten och skär ned på stadens verksamheter visar det sig på alla områden.

Samma brist på måluppfyllelse gällande vinterväghållningen speglar naturligtvis förhållandena vintern 2019, med snöfall och slask om vart annat, men särskilt de problem som fanns både med riktlinjerna för röjningen på gångbanor och flera av de entreprenörer som utfört (eller inte utfört) den. Det är olyckligt att den grönbå majoriteten inte har kunnat ta ett bättre tag om frågan.

Vi noterar att andelen lediga avgiftsbelagda parkeringsplatser har minskat på grund av parkeringsplatser försvinner. Feministiskt initiativs uppfattning är att bilens plats i staden ska krympa, inklusive parkeringsytorna, men med färre parkeringsplatser krävs också lösningar för att minska biltrafiken i stort i staden. Så har inte skett under 2019, utan vägarbetet per person har i stället ökat.

Det ser inte alls bra ut att målet om andel miljöbränsle i kontorets bilar inte nås, på grund av att upphandlingen av drivmedel inte gör det enkelt för medarbetarna att göra rätt. I det klimatnödläge där vi befinner oss måste faktorer relaterade till klimatet gå före andra hänsyn.

Vid protokollet
Åse Geschwind