

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 Fällidin (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

§ 18

Underlag för budget 2021 med inriktning 2022 och 2023 för trafiknämnden

Dnr T2020-00648

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets förslag till underlag för budget 2021 med inriktning för 2022 och 2023 och överlämnar ärendet till kommunstyrelsen.

- 2 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 26 mars 2020.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton (M), Maria Johansson (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD), Jan Valeskog (S) och Malin Ericson (Fi) föreslår (se beslutet).
- 2) Joel Höglund (V) föreslår att nämnden delvis avslår kontorets förslag och istället godkänner det förslag till inriktning som anges i Vänsterpartiets budgetreservation 2020 och anför därutöver följande:

Vi fortsätter att förvånas och bekymras över att det blågröna styret fortfarande inte betraktar övergången till ett fossilfritt transportsystem som trafikpolitikens överordnade uppgift och vidtar därtill nödvändiga åtgärder. Som vi redan förra året konstaterade visar klimatrapporerna 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 även i kommunalpolitiska ärenden. Därför krävs djärva åtgärder som säkerställer att Stockholms stad är världsledande i den gröna omställningen.

Vänsterpartiet anser att de klimatåtgärder som ändå föreslås är otillräckliga och senfärdiga. Att satsningarna på framkomlighet för gående, cyklister och kollektivtrafik fortsätter är visserligen bra, men vi ser alldeles för få initiativ till att även ställa om fordonstrafiken till miljövänlig drift. Att arbetet med att ta fram en handlingsplan för minskade koldioxidutsläpp för vägtrafiken fram till år 2030 inleds först i år är symptomatiskt för hur lågt prioriterat klimatomställningen är för den nuvarande majoriteten.

Vänsterpartiet har tidigare kritiserat den blågröna majoriteten för att inte heller ta tillräckligt kraftiga grepp för att förhindra att privata entreprenörer inom exempelvis barmarksrenhållning inte levererar enligt avtal, och därmed både förlösar skattebetalarnas pengar och inte ger dem de tjänster de har rätt att förvänta sig. Där ser vi nu en starkare ambition att bli en professionell beställarorganisation som vi hoppas kommer att bli lyckosam – även om vi även fortsatt

menar att en sådan ambition behöver kompletteras med återkommunalisering av viktiga kommunala kärnåtaganden.

I Vänsterpartiets budgetmotion föreslår vi djärva mål och kraftfulla åtgärder för att ställa om trafiken så att Stockholm kan nå klimatmålen och bli en hållbar stad. Vi föreslår en utredning om hur biltrafikarbetet ska minska med 30 procent från 2017 års nivå till 2030, samt minska utsläppen från transportsektorn med 80 procent jämfört med 2010. 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 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.

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.

Vänsterpartiet vill 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.

Vi har, under årets arbete i nämnden, även bland annat föreslagit att uthyrning av elsparkcyklar bör tillståndsbeläggas och förenas med krav på bland annat ordnat framförande och miljövänlighet, att en inre zon av trängselavgifter införs i city i samband med Klaratunnelns renovering, liksom att tillfälliga pop-up cykel- och gångbanor iordningsställs för att möjliggöra social distansering för gående och cyklister under den pågående pandemin.

- 3) Mads Lundgaard (SD) föreslår att nämnden avslår kontorets förslag till remissvar och anför därutöver följande:

Trafikförvaltningen ska fokusera på en välfungerande infrastruktur och god framkomlighet för de olika trafikslagen. Kostnaderna för att parkera måste bli lägre och trängselskatten sänkas med målet att helt avveckla samma. Detta kommer att bli ännu viktigare efter Coronakrisen som kommer att negativt påverka skatteintäkterna och tillväxten i Stockholm. Framöver blir det än viktigare att satsa på kärnverksamheten.

Att jämställhetsintegrera verksamheten som majoriteten föreslår är inte att hushålla med stockholmarnas skattemedel. Trafikförvaltningen ska inte heller, som det föreslås, gå längre än de nationella miljömålen för vägtrafiken. Experimentet med miljözonerna visar på att detta enbart innebär extra kostnader för stockholmarna och Stockholms näringsidkare utan nämnvärd effekt för miljön.

Trafikförvaltningen ska inte som majoriteten föreslår arbeta för att minska biltrafiken genom att utveckla trängselskatten och parkeringsåtgärder ytterligare. Förvaltningen ska inte heller öka sitt påverkansarbete mot andra myndigheter och branschorganisationer för att gå längre än de nationella målen

i klimatarbetet. Detta ligger enligt Sverigedemokraterna mycket långt ifrån kärnuppdraget.

Stockholmare och besökare kommer enligt prognosen 2020 att betala över 1,3 miljarder i olika typer av parkeringsavgifter. Detta minskar dock varför kontoret för att få nya intäkter föreslår ökade avgifter för upplåtelser och för ledningslängder i mark och tunnlar.

Det är inte rimligt. Trafikkontorets olika projekt för cykelvägar drar ofta tiotals miljoner över budget. En bättre kostnadskontroll – inte ökade avgifter för stockholmarna och näringsidkarna är centralt inte minst i den allvarliga ekonomiska kris vi är på väg är inne i.

I detta sammanhang är det anmärkningsvärt att majoriteten vill att trafikkontoret ska arbeta för ökade bränsleskatter.

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), Peter Backlund (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD), Jan Valeskog (S) och Malin Ericson (Fi).

Reservation

Joel Höglund (V) och Mads Lundgaard (SD) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sina respektive förslag.

Särskilt uttalande

Jan Valeskog (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 transporter ökar. Att arbeta för att vända denna trend är en av trafiknämndens viktigaste uppgifter.

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.

I förslaget till trafik- och gatumiljöplan för city finns konkreta åtgärder för att göra city mer attraktivt att vistas i för stadens invånare. Genom att ta en del ytor i anspråk som idag används av biltrafiken kan de yt- och transporteffektiva trafikslagen främjas och de offentliga rummen (gator, torg, platser och parker) utvecklas. Det handlar om att stänga av biltrafik från vissa gator, till exempel vid Gustav Adolfs torg, och om att minska antalet gatuparkeringar för att ge plats för cykelparkeringar eller uteserveringar. Cityplanen måste skyndsamt läggas fram till nämnden. Liknande analyser bör också göras för fler delar av innerstaden och fler trafik- och gatumiljöplaner behöver tas fram.

Andra viktiga åtgärder 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. Avgiften för besöksparkeringar borde höjas med 2 kronor per timme i taxezonerna 1, 2 och 3. Målet är att öka andelen lediga parkeringsplatser i gatumark till 15 procent, i enlighet med stadens parkeringsstrategi.

Tunga transporter står för ca 23 procent av trafikens koldioxidutsläpp. Mer än hälften av all godsmängd i länet består av masshanteringstransporter och prognoserna är att de kommer att öka ytterligare. Med en förändrad längdbegränsning så att massgodstransporter tillåts med fordon upp till 15 meter, istället för dagens 12 meter, skulle antalet transporter av massgods nästan halveras. Även utsläppen skulle i det närmaste halveras. Stockholms stads lokala trafikföreskrifter måste därför ändras så att massgodstransporter upp till 15 meter tillåts inom Stockholms stad. Dessutom bör pråmar användas i större utsträckning för att frakta bort stenmassor, exempelvis vid stora tunnelbyggen.

Nyttotrafiken får med fler digitala tjänster och ökad e-handel en allt större roll. En av förklaringarna till den ökande vägtrafiken och de ökande utsläppen är allt fler lätta lastbilar. Samordningen för dessa transporter måste öka och satsningar på mer effektiva och miljövänliga varustransporter måste ske. Varustransporterna kan minskas genom samlastningscentraler. Trafiknämnden borde utreda möjligheter för obligatorisk samlastning. I samverkan med godstransportbranschen behöver off peak-leveranserna öka, det vill säga nattliga leveranser med tysta elfordon.

Nämnden behöver aktivt arbeta för utbyggd kollektivtrafik, exempelvis en ny tunnelbanelinje med sträckan Hässelby-

Vällingby-Bromma parkstad-Alvik och vidare anslutning söderut. Byggstarten av tunnelbanan mellan Älvsjö och Fridhemsplan bör dessutom tidigareläggas genom att staden förskotterar medel till projektet.

Det behövs en offensiv framkomlighetssatsning för bussarna. Busstrafiken behöver prioriteras i hela staden, till exempel genom fler busskörfält på lämpliga sträckor, bättre trafikövervakning och ökad prioritering i trafiksignaler. Framkomligheten måste också öka 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 borde stadens framkomlighetsstrategi revideras.

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. Stockholmarnas nöjdhet med renhållning och städning, skötsel av park och grönområden samt snöröjning och sandning har sjunkit drastiskt sedan föregående år och ligger nu långt under nämndens mål. Nämnden måste prioritera arbetet för en tryggare och säkrare utemiljö, exempelvis genom förbättrad belysning, parkmöbler och växtbeskränningar, med fokus på de mest otrygga platserna. Alla har rätt en stadsmiljö som är ren och hel. Inte minst städning och underhåll måste förbättras. I

Socialdemokraternas budgetmotion satsas 15 miljoner kronor extra på att förbättra städningen och underhållet i hela staden med fokus på ytterstaden. Det kan handla om belysning, parkmöbler, skräpkorgar, siktförbättring, förebyggande av nedskräpning samt klotter och annan skadegörelse.

Elsparkcyklarna innebär för många stockholmare något positivt. De gör det enklare för användarna att ta sig från en plats till en annan. Samtidigt finns det problem som blir alltmer uppenbara med elsparkcyklarna. Framkomligheten som förbättras för somliga försämras för många andra. Den ökande otrygghet som många upplever till följd av ökad nedskräpning är ytterligare en negativ aspekt. För att elsparkcyklar ska kunna bli ett positivt transportmedel krävs att staden använder gällande regelverk så som ordningslagen, lag och förordning om flyttning av fordon samt lokala trafikföreskrifter. Att kunna flytta bort trafikfarligt placerade cyklar är nödvändigt men kommer på lång sikt inte vara

tillräckligt för att skapa ordning och reda i stadsmiljön. Staden behöver också ta ut en avgift för upplåtelse av kommunal mark för näringsverksamhet och ställa krav på tydliga uppställningsplatser. Likabehandling mellan olika kommersiella aktörer behöver säkerställas när det gäller att driva näringsverksamhet på kommunal mark. Staden måste ta ut avgifter enligt de principer som kommunfullmäktige lagt fast.

Föreslaget underlag för budget 2021 med inriktning 2022 och 2023 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.

Malin Ericson (Fi) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Om jag hade haft rösträtt 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 i kommunfullmäktige
3. 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.

Frågan om tillgängligheten för personer med funktionsnedsättningar är fortsatt underprioriterad. Eftersom tillgängligheten ännu är långt ifrån tillräckligt bra, är det oroande. 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, och Stockholm är en bitvis mycket otillgänglig stad. Feministiskt initiativ vill bland annat se ett utökat samarbete mellan trafiknämnden och stadsdelsnämnderna för att framkomligheten på stadens gångytor ska bli godtagbar.

Biltrafiken i Stockholm är fortsatt på en hög nivå, men trots det presenteras inga åtgärder för att minska den långsiktigt.

Satsningar på gång-, cykel- och kollektivtrafik måste kompletteras med omfattande åtgärder för att göra bilen mindre attraktiv som dagligt transportmedel. Feministiskt initiativ 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. Feministiskt initiativ 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. Tyvärr ger den grönbå majoritetens fortfarande inga förslag på sådana omfattande åtgärder.

Till skillnad från den grönbå 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
Maria Kjellman Wall