

Tid Torsdagen den 28 maj 2020 kl. 16.35 – 16.44
Plats Stora kollegiesalen, Stadshuset
Justering Måndagen den 8 juni 2020, §§ 1-7, 9-10, 12-13

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 28 maj 2020, §§ 8, 11, 14

Daniel Helldén

Marlene Karlén

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Daniel Helldén (MP), ordföranden

Ulla Hamilton (M)

Patrik Silverudd (L)

Johan Fälldin (C)

Mikael Valier (KD)

Jan Valeskog (S)

Marlene Karlén (V)

Tjänstgörande ersättare:

Ersättare:

Peter Wallmark (SD) för Mads Lundgaard (SD)

Malin Ericson (Fi) för Rikard Warlenius (V)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Gunilla Glantz, Philip Hall och Maria Kjellman Wall

§ 11

Tertialrapport 1 2020 för trafiknämnden

Dnr T2020-00828

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner tertialrapport 1 för 2020 och överlämnar ärendet till kommunstyrelsen.
- 2 Trafiknämnden godkänner förslag till budgetjustering avseende medel för trygghetsskapande åtgärder om 9,5 mnkr inom investeringsbudgeten.
- 3 Trafiknämnden godkänner ansökan om investeringsmedel om 9,5 mnkr för trygghetsskapande åtgärder från Central medelsreserv i enlighet med bilagorna 6.1–6.3 till kontorets tjänsteutlåtande.
- 4 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 13 maj 2020.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton (M), Patrik Silverudd (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD), Jan Valeskog (S), Marlene Karlén (V) och Malin Ericson (Fi) föreslår (se beslutet).
- 2) Peter Wallmark (SD) föreslår att nämnden avslår kontorets förslag att godkänna Tertialrapport 1 2020; Att godkänna förslaget till budgetjustering avseende medel för trygghetsskapande åtgärder om 9,5 mnkr inom investeringsbudgeten; Att godkänna ansökan om investeringsmedel om 9,5 mnkr för trygghetsskapande åtgärder från central medelsreserv i enlighet med bilagorna 6.1-6.3 till kontorets tjänsteutlåtande, och anför därutöver följande:

Enligt tertialrapporten påverkar Covid-19 inte detta nämndområde i någon större omfattning. Vi Sverigedemokrater anser att den lågkonjunktur Stockholm nu kommer in i innebär att hushållande med skattemedel samt att underlätta för framtida tillväxt blir än viktigare. Införandet av miljözon klass II står stockholmarna och näringsidkarna dyrt utan någon påvisbar positiv miljöeffekt. Det är ett exempel på ett tillväxtfientligt beslut majoriteten genomförde 2020.

Det är istället av största vikt för stockholmsregionens utveckling att satsningar sker för att underlätta framkomligheten för alla trafikslag. Genom exempelvis byggnationen av en östlig förbindelse skulle Stockholm få en komplett ringled som skulle avlasta vägnätet, särskilt

Essingeleden och Stockholms innerstad med köbildningar samt minskade utsläpp som följd.

Istället tar majoriteten beslut som är negativt för tillväxten, stockholmarna och stadens näringsidkare. Arbetet med att försvåra framkomligheten för bilar fortsätter.

Att majoriteten i trafiknämnden och kommunfullmäktige röstat för att staten borde förändra (läs: höja) bränsleskatterna för att minska biltrafiken är anmärkningsvärt. Att Moderaterna i Stockholm lokalt propagerar för höjda bränsleskatter för att minska biltrafiken, är minst sagt förvånande.

Den minskade prognosen för felparkeringsintäkterna på en dryg halv miljard påverkar trafikkontorets budget negativt. Det visar på att jagandet av stockholmobilisterna har blivit en ekonomisk förutsättning för de cykelprojekt som ofta drar tiotals miljoner över budget.

Här vill vi Sverigedemokrater istället ha en ansvarsfull kostnadskontroll för att underlätta för både bilisterna och cyklisterna att ta sig fram.

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), Patrik Silverudd (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD), Jan Valeskog (S), Marlene Karlén (V) och Malin Ericson (Fi).

Reservation

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

Särskilt uttalande

Jan Valeskog (S) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Utsläppen från trafiken fortsätter att öka och majoritetens åtgärder för att vända denna trend fortsätter att lysa med sin frånvaro. Majoritetens argument är att staden idag saknar rådighet över de mest kraftfulla åtgärderna. Det finns dock många åtgärder som staden har rådighet över men som majoriteten ignorerar.

I tertialrapporten kan vi läsa att trafiknämnden inte heller detta år kommer att nå målet om andel lediga avgiftsbelagda parkeringsplatser i innerstaden dagtid. Höjda parkeringsavgifter (vilket också är i enlighet med stadens parkeringsstrategi) 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, uteserveringar och bussar.

För att göra den klimatomställning som krävs behövs resurser, men majoritetens budget prioriterar skattesänkningar framför en väl fungerande välfärd och vår gemensamma omställning. Istället för handlingskraft för en klimatomställning stoppas viktiga projekt på grund av politiska låsningar i majoriteten. Det är allvarligt att inget görs för att lägga ner Bromma flygplats, att trafikplan för city har stoppats och att elbilsomställningen riskeras på grund av effektbrist.

Elsparkecyklarna 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.

I tertialrapporten finns också information om hur vinterväghållningen ska utvecklas. Ett fokusområde är bland annat att förbättra vinterväghållningen för stadens gångtrafikanter. Samtidigt vet vi att cykelbanorna tillåts kosta mer än gångbanorna och att cykelbanorna prioriteras tidigare än gångbanorna. Det är inte rimligt. Dagens klimatförändringar innebär dessutom mer omfattande nederbörd och snabba växlingar i temperatur. Det skapar särskilda problem med vinterväghållningen av våra gångbanor i staden. Regn på kvarvarande snö resulterar 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.

Vinterväghållningen av gångbanorna måste prioriteras upp. Det är inte rimligt att cykelbanorna prioriteras högre, de måste hanteras likvärdigt.

Marlene Karlén (V) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Temperaturen i Stockholm började mätas dagligen år 1756. Aldrig under de 264 år som har gått sedan dess har en varmare vinter än den gångna uppmätts här. Den tidigare högsta medeltemperaturen på 2,4 grader år 2008 slogs i år med nästan en grad Celsius. Tillsammans med andra temperaturrekord under 2000-talet varslar det om att den globala uppvärmningen nu är här, och att det är än mer bråttom att minska utsläppen än någonsin.

Vänsterpartiet är därför fortsatt förvånade och besvikna över det ljumma engagemang som Trafiknämndens majoritet ägnar åt den frågan. Det är alltså "tillväxt" och "trygghet" som är de överordnade prioriteringarna, trots att det instabila klimat som fortsatt höga utsläpp leder till sannolikt både minskar tillväxten och tryggheten.

En direkt följd av den pågående pandemin blir sannolikt att transportsektorns utsläpp minskar, men vi förvånas över att majoriteten inte utnyttjar den oväntade (i grunden naturligtvis tragiska) chansen att mer permanent försöka ställa om stadens transportsystem till att bli mer hållbart. Det hade till exempel varit ett tillfälle att omdisponera gatuutrymmet så att fler kan cykla och gå säkert och bekvämt, och att verka för tätare turer i kollektivtrafiken så att trängseln där upphör. I stället är de grönbåsa paradnummer i kommun och region att lobba för att ta bort trängselskatten och dra in på busslinjer.

Under året pågår i alla fall en utredning om hur klimatmålen i transportsektorn ska nås, vilket givetvis är välkommet om än senfärdigt. I Vänsterpartiets budgetmotion finns många konkreta förslag till hur målen kan nås, och vi bidrar gärna med konkreta inspel i det viktiga arbetet.

I övrigt gläds vi åt att konsekvenserna av pandemin inte allt för kraftigt har drabbat Trafikkontorets verksamheter och intäkter, utan att arbetet löper på i alla fall nästan som vanligt.

Malin Ericson (Fi) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

I mångt och mycket visar 2020 års första tertialrapport en verksamhet som håller god nivå, trots att den omfattar de första månaderna av pandemin och de förändrade

arbetsförhållanden på Trafikkontoret som den har krävt. Det är tryggt att se.

Tyvärr verkar vi inte se några positiva konsekvenser av stockholmarnas ändrade resvanor under pandemin i den utsträckning som vi kunde ha förhoppningar om. Andra städer, både i Europa och resten av världen, tar tillfället i akt genom att måla upp tillfälliga cykelfält och göra gångator av annars starkt biltrafikerade gator, men inte i Stockholm. Bilnormen verkar uppenbarligen vara alltför dominerande i den grönbå majoriteten, vilket inte minst blir tydligt när majoriteten tidigare valde att göra en hemställan till regeringen för att pausa trängselavgiften, framför att satsa på de möjligheter många har att välja att ta cykeln i stället för kollektivtrafiken till arbetet.

Kontoret håller på att utreda vad som krävs för att uppnå en utsläppsfri innerstad 2030, och med ett minskat bilåkande skulle det gå att fånga tillfället i flykten. Dock ska majoritetens utsläppsfria innerstad förstås inte tolkas som att bilarna försvinner, och därmed görs inte åtgärder som inkräktar på deras utrymme i någon större utsträckning. I Feministiskt initiativs förslag till budget lyfter vi förslag om kraftigt begränsad biltrafik, fler permanenta gångator och att större zoner ska skapas som är permanent fria från biltrafik, bland annat i innerstaden.

Det pågår arbete med både utsläppsminskningar och åtgärder för att hantera den rådande klimatkrisen, men takten är alldeles för låg. Det tunga ansvaret ligger på den grönbå majoriteten, som i budgeten för 2020 har misslyckats med att tillräckligt fånga den allvarliga situationen. Feministiskt initiativ har föreslagit att staden utlyser klimatnödläge, så att trafiknämnden och övriga nämnder och bolag ser behovet av att agera snabbt och kraftigt. Det krävs politisk vilja för att ställa om ett samhälle, och att det faktiskt går att göra kan vi alla se nu under pandemin.

Vid protokollet
Maria Kjellman Wall