

Tid Torsdagen den 11 mars 2021 kl. 16.00 – 16.50
Plats Bolindersalen, Tekniska Nämndhuset
Justering Tisdagen den 23 mars 2021, §§ 1-7, 9, 12-14, 19, 21, 22

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 11 mars 2021, §§ 8, 10, 11, 15-18, 20, 23

Daniel Helldén

Rikard Warlenius

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Daniel Helldén (MP), ordföranden
Rikard Warlenius (V), vice ordföranden
Ulla Hamilton (M)
Jan Tigerström (M) §§3-23
Eva Ekmehag (M)
Patrik Silverudd (L)
Johan Fälldin (C)
Mikael Valier (KD)
Jan Valeskog (S)
Inger Edvardsson (S)
Emmelie Renlund (S)
Marlene Karlén (V)
Peter Wallmark (SD)

Tjänstgörande ersättare:

Tomas Tetzell (M) §§1-2 för Jan Tigerström

Ersättare:

Tomas Tetzell (M) §§3-23
Bo Arkelsten (M)
Bo Lindner (M)
John Backvid (M)
Maria Johansson (L)
Camilla Kylanfelt (MP)
Svante Linusson (C)
Bengt Ohlsson (S)
Emil Stensson (S)
Joel Höglund (V)
Katja Jassey (V)
Inge Pihlström (SD)

Tjänstemän:

Tillförordnade förvaltningschefen Philip Hall, Barbro Edlund, Ulrika Falk,
Anna Green, Inga-Lill Hultin, Sara Högne, Mattias Lundberg, Raket

Nilsson, Bengt Stenberg, Gustaf Swedlund §§ 1-2 och
personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-11 samt borgarrådssekreteraren
Thomas Karlsson.

§ 11

Verksamhetsberättelse 2020 för trafiknämnden

Dnr T2021-00085

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner verksamhetsberättelse och bokslut för 2020 och överlämnar ärendet till kommunstyrelsen.
- 2 Trafiknämnden godkänner förslag till begäran om ombudgetering av medel om 13,1 mnkr avseende trygghetsskapande åtgärder.
- 3 Trafiknämnden godkänner förslag till begäran om ombudgetering av medel om 8,5 mnkr avseende klimatinvesteringar.
- 4 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 14 februari 2021.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

Särskilt uttalande

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

År 2020 var förstås ett mycket speciellt år på grund av pandemin, där det omfattande hemarbetet skapade lättnader i stadens trafiksystem och åtgärder vidtogs för att underlätta för stockholmarna att undvika kollektivtrafiken. Men trots den särskilda situationen 2020 finns en underliggande utveckling som syns även detta år och borde väcka oro. Dit hör

tendensen till ökad biltrafik och ökande utsläpp från transportsektorn, trots att stadens mål går i rakt motsatt riktning. Trots pandemin var motorfordonstrafiken i slutet av året uppe i nästan lika höga nivåer som året innan. Risken är uppenbar att biltrafiken och utsläppen ökar ytterligare i takt med att pandemin klingar av. Vänsterpartiet har under året föreslagit tydligare åtgärder för att främja gång- och cykeltrafiken, inte minst eftersom cykeltrafiken nådde rekordhög flöden på många mätplatser, och begränsa biltrafiken genom att omdisponera gaturummet. Som konstateras i verksamhetsberättelsen: ”När andelen som går, cyklar och åker kollektivt ökar, samtidigt som biltrafiken minskar, ökar möjligheten till ett effektivare utnyttjande av gaturummen, och minskar trafikens påverkan på både miljö och klimat.” Vi menar att en historisk chans att vidta åtgärder i den riktningen försattes av den grönbå majoriteten. Biltrafiken behöver minska för att nå klimatmålen. Det kan nog stämma att ”statliga åtgärder kommer att krävas” för att nå ända fram, som det står i verksamhetsberättelsen, men det har tyvärr blivit en ursäkt för den grönbå politiska majoriteten i staden att inte göra vad den faktiskt kan för att nå målen.

Utöver en minskning av biltrafiken kräver klimatomställningen även en snabb elektrifiering av återstående person- och godstrafik. Tyvärr görs inga framsteg på den sidan heller. Målen för etablering av publika laddplatser av elfordon nås inte, och takten har rent av minskat. Nuvarande modell bygger på att privata aktörer själva bekostar större delen av investeringen för att anlägga laddplatsen och får de intäkter som genereras, men uppenbarligen fungerar inte modellen. Inte i innerstaden, och än mindre i ytterstaden där många elbilsägare nu tvingas dra sladdar till sina bilar från balkonger och genom fönster. Vänsterpartiet menar att det nu är dags att ge ett tydligt uppdrag till Stockholm Parkering AB att inte bara etablera laddplatser i sina egna garage, utan även på gatumark över hela staden. Omställningen till elfordon går snabbt, men just nu förhindrar staden det snarare än uppmuntrar den.

Snarare än helhetsgrepp för att minska föroreningar och utsläpp från vägtrafiken har den blågröna majoriteten ägnat sig åt symbolpolitik, som den miljözon för lätta fordon som införts på Hornsgatan och nu visar sig ha haft marginell påverkan på föroreningarna. Vi noterar också att majoriteten fortfarande inte har fått ett fungerande låncykelsystem på plats, och att staden inte heller fått ordning på de ’friflytande’ elsparkcyklarna, som alltför ofta parkeras eller slängs på

ställen där de utgör hinder för gående och cyklande stockholmare.

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.

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 gatemark och tomtmark i syfte att styra över parkeringen till garage. Vi socialdemokrater förslog därför i vår budget för år 2020 att höja avgiften för besöksparkeringar med 2 kronor per timme i taxezonerna 1, 2 och 3. Målet är att öka andelen lediga parkeringsplatser i gatemark till 15 procent, i enlighet med stadens parkeringsstrategi. I verksamhetsberättelsen ser vi nu att andelen lediga avgiftsbelagda parkeringsplatser i innerstaden dagtid ligger kvar långt under målet, nämligen på 11,9 procent. Detta trots att coronapandemins lett till kraftigt minskad trafik. Med Socialdemokraternas budget hade denna trend kunnat vändas.

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 de gjorda upphandlingarna av kommande års vinterväghållning ingenting om att gångbanor ska kunna sopsaltas samtidigt som cykelbanorna. I upphandlingen ingår inte heller teknikutveckling för särskilda sopsaltningssmaskiner som fungerar på trottoarer. Detta är inte acceptabelt. I den socialdemokratiska budgeten för år 2020 prioriterade vi 20 miljoner kronor mer till snöröjning av för

gående i hela staden. Vi har också föreslagit att staden omgående genomför en särskild upphandling av ny teknik så att snöröjning av prioriterade gångbanor generellt kan genomföras i Stockholm.

Elsparkecyklarna innebär för många stockholmare något positivt. De gör det enklare för många personer att ta sig från en plats till en annan. Samtidigt finns det problem med elsparkcyklarna som blir alltmer uppenbara.

Framkomligheten som för somliga förbättras av elsparkcyklarna försämrar 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. De försök med frivilliga samarbetsavtal som staden skrivit med en del elsparkcykelföretag har visat sig verkningslösa. Att staden under förra året fortfarande inte tagit tag i frågan är under all kritik. Istället för att behandla näringsidkare på lika sätt, öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter och inte minst följa gällande lagstiftning har den hittillsvarande blågröna linjen varit att sprida desinformation.

Slutligen är det beklagligt att kontoret inte når målet om andel bygg- och anläggningsentreprenader i stadens regi som uppfyller stadens krav avseende användning av Byggvarubedömningen (BVB) eller därmed jämförliga system. Att använda BVB är en hygienfaktor för att kunna bygga hållbart.

Vid protokollet
Sara Högne