

Tid Torsdagen den 30 september 2021 kl. 16.00 – 16.30
Plats Bolindersalen, Tekniska nämndhuset
Justering Tisdag den 12 oktober 2021, §§ 1-12, 14, 15, 16, 18, 19,
23, 24

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 30 september 2021, §§ 13, 17, 20, 21, 22

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)
Johan Fälldin (C)
Mikael Valier (KD)
Jan Valeskog (S)
Marlene Karlén (V)
Peter Wallmark (SD)

Tjänstgörande ersättare:

Åsa Nilsson Söderström (L) för Patrik Silverudd (L)
Bengt Ohlsson (S) för Inger Edvardsson (S)
Emil Stensson (S) för Emmelie Renlund (S)

Ersättare:

Tomas Tetzell (M)
Bo Arkelsten (M)
Bo Lindner (M)
John Backvid (M)
Camilla Kylanfelt (MP)
Svante Linusson (C)
Joel Höglund (V)
Katja Jassey (V)
Inge Pihlström (SD)
Malin Ericson (Fi)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Gunilla Glantz, Ulrika Falk, Åse Geschwind, Peter Granström, Anna Green, Philip Hall, Sara Högne, Kersti Hedqvist, Mattias Lundberg, Elisabet Munters, Bengt Stenberg och personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-12 samt borgarrådssekreteraren Elin Hylander.

§ 13**Tertialrapport 2 2021 för trafiknämnden (Stab)**

Dnr T2021-01085

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner tertialrapport 2 för 2021 och överlämnar ärendet till kommunstyrelsen.
- 2 Trafiknämnden godkänner förslag till budgetjustering om 3,5 mnkr avseende åtgärder på fastigheten Hästa gård.
- 3 Trafiknämnden godkänner omslutningsförändring om 19,8 mnkr inom driftbudgeten.
- 4 Trafiknämnden godkänner förslag till budgetjustering om 65,0 mnkr (varav 49,0 mnkr gäller upplåtelser, 7,5 mnkr parkering, 8,5 mnkr salutorg) med anledning av intäktsbortfall på grund av beslut i ärendet "Förlängning av åtgärder inom parkeringsverksamheten och förändrade avgifter för näringsidkare på offentlig plats med anledning av Coronapandemin".
- 5 Trafiknämnden godkänner förslag till budgetjustering om 3,2 mnkr för ökade kostnader med anledning av en specialinsats inom vinterväghållningen då isrivning genomförts på gångbanor.
- 6 Trafiknämnden godkänner förslag till budgetjustering om 1,4 mnkr för ökade kostnader för att skapa fler arbetstillfällen för feriearbetande ungdomar.
- 7 Trafiknämnden godkänner förslag till budgetjustering om 0,5 mnkr för ökade kostnader för administration av vinteruteserveringar med anledning av pandemin.
- 8 Trafiknämnden godkänner förslag till budgetjustering om 3,0 mnkr för ökade kostnader för begränsningsförordning. Corona-relaterade kostnader för förbud på allmänna platser för att begränsa trängsel.
- 9 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 15 september 2021.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Åsa Nilsson Söderström (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 avslår kontorets förslag till beslut och anför därutöver följande:

Vi Sverigedemokrater anser att de kommunala kärnuppgifterna ska prioriteras. Att underlätta för framtida tillväxt har aldrig varit viktigare efter sviterna av coronan.

Att strypa framkomligheten för trafiken genom att stänga av gator för att istället bygga hoppborgar mitt i gatan som dessutom stör nattsömnen för de boende då ungdomar hoppar nätterna igenom visar på en stor avsaknad av förståelse för de fundament som är grunden för trivsel, företagande och tillväxt. Införandet av miljözon klass II står stockholmarna och näringsidkarna dyrt utan någon påvisbar positiv miljöeffekt. Tvärtom om har de miljoner som satsats på detta projekt ökat utsläppen, troligtvis på grund av att trafiken måste köra omvägar. Att dessutom gå längre än de klimatmål Sverige nationellt fattat beslut om, innebär ännu högre kostnader för stockholmarna i en tid där arbetslösheten i Stockholm ökar.

Det är av största vikt för stockholmsregionens utveckling att satsningar sker för att underlätta framkomligheten för alla trafikslag. Nu sker stora satsningar på cykelbanor på bekostnad av bilar och andra fordon som också behöver använda våra vägar och gator. Det är negativt för tillväxten, stockholmarna och stadens näringsidkare. Genom att bygga Östlig förbindelse skulle Stockholm få en komplett ringled som skulle avlasta vägnätet, särskilt Essingeleden och Stockholms innerstad med minskade utsläpp som följd.

Trafikkontorets driftsavtal med krav på entreprenörerna att anställa grupper som står långt ifrån arbetsmarknaden, inte sällan utrikes födda, är inte bara diskriminering det är också oprofessionellt. I huvudstaden ska kompetens och kvalitet gälla när invånarnas skattemedel används. Stadens verksamheter ska inte nyttjas som integrationsåtgärder.

Trafikkontoret vidtar, som det även tas upp i tertialrapporten, många bra åtgärder för att hålla rent och snygg samt för öka tryggheten i det offentliga rummet. Det är positivt.

De motarbetas dock av majoriteten som varken vill förbjuda tiggeriet eller ta reda på vem som befinner sig i staden. I istället göder de utanförskapssamhället genom att köpa övernattningar och betala ut försörjningsstöd till illegalt vistandes för miljoner. Det är inte kommunala kärnuppgifter och bryter därför mot kommunallagen.

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), Åsa Nilsson Söderström (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 (V) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Det är väldigt tråkigt att återigen behöva konstatera att den grönbå majoriteten i Stockholms stad inte tar trafikens klimatutsläpp på allvar. Trots att transporter nu står för mer än hälften av koldioxidutsläppen i Stockholm saknar staden fortfarande en plan för hur dessa utsläpp ska minska i takt med målen om ett fossilbränslefritt Stockholm. Den handlingsplan för minskade utsläpp från vägtrafiken som skulle ha varit klar 2020 har fortfarande inte syns till. I juni lämnade den styrande majoriteten som svar på Vänsterpartiets fråga i kommunfullmäktige att handlingsplanen skulle presenteras i augusti. Nu är augusti och snart även september till ända utan att handlingsplanen presenterats. Precis som i årets första tertialrapport står det att kontoret ”avvaktar kommunfullmäktiges beslut om handlingsplan för minskade utsläpp från vägtrafiken för att börja utföra de utpekade åtgärderna” (s. 35). Den politiska majoritetens oförmåga leder alltså till att viktiga åtgärder, som hade kunnat minska klimatutsläppen, fördröjs. Föga förvånande bedömer Miljöförvaltningen det nu i sin tertialrapport som osäkert om målet att minska koldioxidutsläppen inom vägtrafikens beting kan nås till 2023. Det är tyvärr uppenbart att den omaka koalitionen som styr Stockholms stad är oförmögen att ta tag i de utmaningar som staden, och världen, står inför.

En mycket viktig del i klimatomställningen handlar om att elektrifiera fordonsflottan, vilket kräver att det finns laddmöjligheter för bilar utbyggda i stadens alla delar. De beslut som hittills tagit om laddplatser på gator och andra allmänna platser är alldeles otillräckliga – och vad värre är kan staden inte ens leva upp till dem. Enligt bokslutet byggdes endast 223 publika laddplatser under 2020, och kontoret konstaterar nu att ”årsmålet för 2021 om 1100 färdigställda publika laddplatser på gatumark är mycket svårt att nå” (s. 29). Nu annonseras ”en handlingsplan för innovativ gatuladdning, för att underlätta för marknaden att skapa möjlighet för att alla gatuparkeringsplatser ... har laddmöjlighet senast 2030”. Tyvärr är majoritetens trovärdighet vad gäller både handlingsplaner och marknadslösningar obefintlig. I stället för innehållslösa formuleringar bör stadens egna förvaltningar och bolag ges ett direkt ansvar för utbyggnaden av en laddinfrastruktur som möjliggör för boende i hela staden att skaffa elbilar.

En annan lika viktig del av omställningen handlar om att få fler att cykla och gå i stället för att ta bilen. Glädjande nog har andelen cyklister ökat kraftigt i Stockholm, inte minst under pandemin. Vi har många gånger framfört att investeringarna och åtgärderna för att öka cyklandet borde ha intensifierats under pandemin för att säkerställa ett fortsatt ökande cyklande även efter pandemin. I stället har takten i utbyggnaden av cykelinfrastruktur saktat in. Redan i våras noterade vi en kraftig budgetavvikelse i investeringarna i cykelinfrastruktur, nu har avvikelsen ökat till hela 96 miljoner (s. 73). Vi skulle vilja ha en tydlig förklaring till hur denna avvikelse har uppkommit och vad som kan göras för att sluta den. Nu framförs även farhågor över att biltrafiken och köerna kommer att öka när pandemirestriktionerna upphör. De beteendeförändringar som skedde under pandemin var, som vi har framhåvt i flera förslag, ett bra tillfälle att stimulera till mer långsiktiga förändringar i gaturummet som tyvärr gick förlorat.

I frågan om medborgarinflytande noterar vi att staden i korthet berättar om arbetet med en ny förslagsportal, men utan att beskriva hur denna kopplas till det befintliga arbetet med Tyck till-appen. Vi har tidigare efterlyst en bättre redogörelse om hur medborgarnas synpunkter och felanmälningar följs upp och återkopplas, och det gäller i än högre grad när verksamheten sker på till synes parallella spår.

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

Ökade åtgärder för att minska trafiken och dess utsläpp

För att minska växthusgasutsläppen är vägtrafikutsläppen särskilt viktiga att adressera de kommande åren. Medan andra samhällssektorer minskar sin miljöpåverkan ökar trafikvolymerna och därmed miljöpåverkan från trafiken. Vägtrafiken står nu för mer än 50 procent av växthusgasutsläppen i Stockholm och miljöförvaltningen skriver i *Rapportering av energianvändning och växthusgasutsläpp 2019 och 2020* att transportsektorn är den största utmaningen för att nå fossilfrihet i Stockholm. Miljöförvaltningen skriver i sin tertialrapport att de bedömer det som osäkert om målet att minska koldioxidutsläppen till år 2023 kan nås inom vägtrafikens beting. Detta nämns dock inte av trafikkontoret.

Klimatutsläppen från vägtrafiken är en stor utmaning. Vi socialdemokrater har gång på gång påpekat att det därför är angeläget med särskilt långtgående krav för just trafiken. Att arbeta för att vända denna trend är en av stadens viktigaste uppgifter. Ändå tar den grönbå majoriteten inte fram några åtgärder för att vända denna trend. För att ge ett exempel: klimathandlingsplanen saknar åtgärder motsvarande 84 100 ton för vägtrafiken. Det är inte acceptabelt och visar på en alldeles för låg ambitionsnivå. Det politiska styrets svar var att istället att meddela att de ska ta fram en egen handlingsplan för minskade utsläpp från vägtrafiken. Men det är ett arbete som gång på gång skjuts på framtiden. Det görs helt enkelt inte. Det är hittills bara ord om att något ska göras. Det verkar varken finnas ambition eller vilja att driva på arbetet för att minska utsläppen från vägtrafiken.

I tertialrapporten kan vi läsa att trafiknämnden inte heller detta år kommer att nå målet om andel lediga avgiftsbelagda parkeringsplatser i innerstaden dagtid. Istället visar resultatet från den senaste parkeringsundersökningen, april-maj, på ca 9,2 procent lediga platser i innerstaden som helhet, vilket är lägre än både 2020 och 2019 års resultat. 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.

Bygg ut laddinfrastrukturen för en klimatsmart mobilitet

I tertialrapporten kan vi läsa att kontoret arbetar på flera olika sätt med att öka antalet publika laddplatser framöver, men att

de bedömer att årsmålet för 2021 om 1 100 färdigställda publika laddplatser på gatumark är mycket svårt att nå.

Vi är kritiska till den grönbå majoritetens politik på området som hittills har fokuserat på att låta marknaden installera laddplatser. Resultatet har blivit alldeles för lite och alldeles för sent. Föga förvånande har laddplatserna i princip endast installerats i innerstaden. Strategin måste vara den motsatta. När infrastrukturen för laddning finns på plats vågar fler köpa elbilar. Utbyggnadstakten av laddinfrastruktur måste öka. Staden måste ta ett större ansvar för utbyggnaden så att den faktiskt blir av – både i tid och över hela staden. Stadens allmännyttiga bostadsbolag har totalt drygt 24 000 parkeringsplatser, av dessa är endast 328 laddplatser. Det är under all kritik. Boende i flerfamiljshus utan egen parkering har särskilt svårt att ställa om till elektrifierade transporter och därför måste det skapas tillgängliga laddmöjligheter för dem som förlitar sig på boendeparkeringssystemet. Att majoriteten inte har använt sig av stadens eget bolag Stockholm Parkering i större omfattning för att bygga ut laddinfrastrukturen i gatumiljö är beklagligt.

Allt fokus för den grönbå majoritetens politik är personbilar. Faktum är dock att tunga transporter står för ca 23 procent av trafikens koldioxidutsläpp. Dessutom är allt fler lätta lastbilar en av förklaringarna till den ökande vägtrafiken och de ökande utsläppen. För att ställa om vägtrafiken måste även godstransporterna elektrifieras. Här lyser dock politiska initiativ från majoriteten med sin frånvaro.

Förbättrad vinterväghållning för gående

I tertialrapporten finns information om att vinterväghållningen ska utvecklas på stadens trottoarer. 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.

Förbättrad luftkvalitet på stadens gator

Luften i Stockholm blir allt bättre. Det gläder oss att den långsiktigt positiva trenden med allt bättre luft fortsätter att hålla i sig och att en viktig milstolpe har nåtts: miljökvalitetsnormen för kvävedioxid fortsätter att klaras vid samtliga mätstationer i staden.

Trygga och attraktiva torg

I tertialrapporten skriver kontoret att de har ambitionen att ta ett samlat grepp om tryggheten på torgen och för att utveckla kontorets arbetssätt med torghandeln har de förra året fokuserat på några torg i Skärholmen, Tensta, Husby och Akalla. En aktivitet som bedöms som ”grön” och därmed uppnådd är att ”Tillsammans med näringsidkarna och berörda stadsdelsnämnder utveckla torghandelsverksamheten så att torgen upplevs som trivsamma, städade och trygga vistelsemiljöer.” Anledningen till att aktiviteten bedöms som uppnådd är att kontoret under året arbetar med utvalda fokustorg i Skärholmen, Akalla, Husby, Tensta och Rinkeby där arbetsgrupper med representanter från trafikkontoret och berörda stadsdelsförvaltningar har etablerats och samverkar kring torgen. Vi välkomnar arbetet för att förbättra torgen, men konstaterar att exempelvis Akalla torg har en utveckling som snarare upplevs som mindre trivsam, sämre städad och mindre trygg. Det är inte acceptabelt.

Slutligen vill vi även lyfta att det är allvarligt att inget görs för att lägga ner Bromma flygplats, att trafikplan för city har stoppats och att effektbristen ignoreras.

Ersätтарыttrande

Malin Ericson (Fi) lämnar ersätтарыttrande enligt följande:

Vi måste än en gång konstatera att den känsla av brådska som en pågående klimatkris påkallar är fortfarande helt frånvarande. Den budget som den grönbå majoriteten lade för 2021 förklarar saken, då den inte på något sätt fångade den ödesdigra situation vi befinner oss i. Feministiskt initiativ vill utlysa ett klimatnödläge, så att trafiknämnden och övriga nämnder och bolag ser behovet av att agera snabbt och kraftigt. Stockholm behöver ställa om och då krävs det politisk vilja.

Den stora andel av Stockholms CO₂-utsläpp som biltrafiken idag orsakar är en trängande anledning till varför biltrafiken måste minska. Det är uppenbart att det inte räcker att enbart ta vägen med renare fordon, eftersom fordonsflottan inte förnyas i tillräckligt takt. Åtgärder för att dra ned på antalet fordon i staden och vända invånarnas resor mot mer hållbara trafikslag täcker även behovet av att minska den oproportionerligt stora

del av stadens gator som reserveras åt bilarna. Även ett helt utsläppsfritt fordon skulle kräva gatuutrymme och parkeringsplatser på bekostnad på övriga trafikslags framkomlighet.

Utöver den mycket angelägna planen för att minska utsläppen från vägtrafiken vill Feministiskt initiativ se ett program för att kraftigt begränsa biltrafiken, där fysiska åtgärder är en viktig del. Särskilt fokus för detta arbete måste läggas på ytterstadens centrum och utanför skolor och förskolor. Den uppdaterade Framkomlighetsstrategin behöver innehålla ännu starkare fokus på att privatbilismens utrymme minskas till förmån för de hållbara trafikslagen. För bättre framkomlighet för kollektivtrafiken vill vi se över vilka områden och gator som kan stängas för privatbilism. Utgångspunkten är bättre och säkrare trafikmiljö för gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Den nyinrättade förvaltningsövergripande samordnaren för renhållning är ett bra tillskott, och det är positivt att trafikkontoret arbetar med att stärka samverkan med stadsdelsförvaltningarna när det gäller trygghet och renhållning i de offentliga rummen och utemiljöer. Feministiskt initiativ menar dock att det också krävs ett utökat samarbete mellan trafiknämnden och stadsdelsnämnderna för att öka framkomligheten på stadens gångtytor till en fullt godtagbar nivå.

Det är också mycket positivt att arbete pågår med tillgängligheten i staden för personer med funktionsnedsättningar, men det är fortfarande långt ifrån tillfredsställande. 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. Stadens gator och torg ska vara till för alla invånare i Stockholm, och så är inte fallet idag. Nämndmålet ”Stockholms offentliga rum är tillgängliga för alla” kan därför knappast anses vara uppfyllt detta tertiäl heller.

Vid protokollet
Åse Geschwind