

Tid Torsdagen den 20 april 2023 kl. 16.00 – 16:40
Plats Stora kollegiesalen, Stadshuset
Justering Tisdagen den 2 maj 2023 §§ 1-20, 22-24

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 20 april 2023, § 21

Lars Strömgren

Dennis Wedin

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Lars Strömgren (MP), ordföranden
Dennis Wedin (M), vice ordföranden

Ulf Walther (S)
Berit Nyberg (S)
Johan Ekegren (S)
Irene Dolk Castellanos (S)
Tobias Johansson (V)
Katja Jassey (V)
Anders Lindman (SD)
Sara Svanström (L)
Markus Berensson (C)
Hamid Ershad Sarabi (C)

Tjänstgörande ersättare:

Anna Cederschiöld (M) för Jonas Nilsson (M)

Ersättare:

Jimmy Lindgren (S)
Karin Jordås (S)
Björn Erdal (S)
Joel Höglund (V)
Torbjörn Erbe (M)
Ludvig Tornberg (M)
Gabriel Kroon (SD)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Gunilla Glantz, Ulrika Falk, Peter Granström, Anna Green, Philip Hall, Kersti Hedqvist, Elisabet Munters, Bengt Stenberg nämndsekreterare Alva Matsdotter och borgarrådssekreteraren Helena Cullemo samt personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-21.

§ 23**Trafikutvecklingen i Stockholm 2022. Lägesrapport**

Dnr T2023-00698

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner redovisningen av trafikutvecklingen för 2022.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 22 mars 2023.

Nämndens behandling av ärendet**Framlagda förslag till beslut**

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Lars Strömgren (MP) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

Särskilt uttalande

Vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Det är glädjande att stockholmarna i allt högre utsträckning väljer hållbara resor såsom cykel och kollektivtrafik. När mer än 50 procent av stockholmarna väljer en laddbar bild framför en bensin eller dieselbil som nu är fallet, behöver en klimatpositiv stad till 2030 inte vara detsamma som en stad där biltrafiken ska minska med 30 procent.

Moderaterna poängterar därför återigen att prioriteringarna staden behöver göra är att möjliggöra för omställningen snarare än att lägga fokus på att minska resandet.

Sara Svanström (L) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Lägesrapporten om trafikutvecklingen i Stockholm 2022 ger en samlad bild av hur trafik och resande utvecklas i Stockholm och utgör ett bra underlag för en fortsatt trafikplanering som utgår från stadens framkomlighetsstrategi där gång, cykel och kapacitetsstark kollektivtrafik prioriteras.

Att motorfordonstrafiken fortsätter att sjunka under vardagar är glädjande utifrån ett trängselperspektiv och bidrar till att framkomligheten för kollektivtrafik och nyttotrafiken ökar.

Bilen kommer finnas även i framtidens stad, inte minst för nyttotrafik och för människor med behov av bilen. Liberalerna tror inte på förbud men genom mål, incitament och styrmedel möjliggör vi den gröna omställningen. En kombination av regelverk och marknadslösningar ska användas för att nå klimatmålen.

I redovisningen framkommer att det behövs fortsatt satsningar på trafiksäkerhet för att minska singelolyckor för fotgängare och cyklister. I budgeten för 2023 så satsade Liberalerna 120 miljoner extra för åren 2023-2026 inom programmet för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Förbättrad tillgänglighet skapar trafiksäkerhet och trygghet som dels kan förebygga olyckor men som även gör att fler stockholmare kan välja gång vid förflyttning. I Stockholm ska ingen förolyckas på grund av trafiksäkerhetsbrister, oavsett om man är gående eller cyklist.

Markus Berensson m.fl. (C) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Stockholm ska vara en levande, hälsosam och attraktiv stad som förenar tillväxt med ambitiösa klimatmål. Samtidigt som Stockholm underlättar för gående och cyklister krävs en omställning av den övriga fordonstrafiken, och elektrifiering är en av de mest centrala åtgärderna. Laddplatserna för elbilar behöver snabbt bli fler. Effekten i ett stort antal laddstolpar behöver öka kraftigt för att korta laddningstiderna och öka nyttjandegraden. Ägarskapet och ansvarsfördelningen för laddinfrastrukturen behöver ses över och effektiviseras. Staden ska och också göra det möjligt att ladda elfordon via gatubelysningen. En offensiv elektrifieringsstrategi behöver komma på plats. Samtliga p-platser ska på sikt bli laddplatser,

Mikromobilitet, såsom elcyklar, elsparkcyklar och liknande lösningar, har en viktig roll att spela i framtidens Stockholm. När restiden för att mötas minskar blir Stockholm en tryggare och trevligare stad. Det här området präglas av entreprenörskap och nya lösningar. Det kräver dock ett tydligare regelverk för tillåtna uppställningsplatser och åtgärder som leder till att hyrda fordon parkeras korrekt och inte hindrar framkomligheten. Stadens planering måste fokusera på hela resan och till exempel underlätta kombinationsresor, satsningar på goda bytesmöjligheter och bra parkeringsplatser för cyklar.

Barns möjlighet att röra sig i staden är viktig för deras utveckling. Staden måste fortsätta arbetet med en säker trafikmiljö runt skolor och barns möjlighet att själva gå och cykla till skolan och andra fritidsaktiviteter. Barns cyklande behöver öka av både frihets- och hälsoskäl. Fler cykellekplatser där barn och unga genom lek blir duktiga och säkra cyklister är en insats för att nå dit. Trafikkontoret ska även genomföra en pilotsatsning med att återinföra skolpoliserna för att fler barn och unga ska gå eller cykla till skolan.

Trafikkontoret ska genomföra åtgärder för att en ökad andel persontransporter ska ske med kapacitetsstarka trafikslag som gång, cykel och kollektivtrafik samtidigt som tillgängligheten för dessa trafikslag prioriteras så att behovet av biltransporter minskar. Rörlig trafik ska prioriteras i enlighet med stadens framkomlighetsstrategi och det offentliga rummet ska stärkas. Det är viktigt att nämnden deltar i arbetet med att utveckla en samlad produktionsplanering med utgångspunkt från kommunfullmäktiges mål för bostadsbyggandet, översiktsplanen samt utbyggnaden av kollektivtrafik.

Antalet måttligt och allvarligt skadade i Stockholmstrafiken har stigit till nivåer högre än åren innan pandemin och de vanligaste olyckstyperna är gåendes fallolyckor pga. halka och singelolyckor med cykel. Trafikkontoret bör tillgängliggöra snöröjningsinformation i realtid, vilka gångbanor och cykelbanor som har halkbekämpats och när, för att gående och cyklister ska kunna välja den säkraste vägen. En studie från Statens väg- och transportforskningsinstitut visar att grus på cykelbanor är kontraproduktivt och orsaken till var femte cykelolycka. Trafikkontoret bör därför fasa ut halkbekämpning med grovt grus på cykelbanor.

Slutligen så ska trafikkontoret, tillsammans med övriga berörda delar av staden, omvandla fler bilvägar till stadsgator. Levande gator där människor enkelt och tryggt kan ta sig fram som gående och cyklist. Stockholms gator måste anpassas så att det blir lättare att gå, cykla och åka kollektivt. I en stad som ger större plats för fotgängare och cyklister behöver också gaturummet utformas så att de kan ta sig fram säkert.

Vid protokollet
Alva Matsdotter