

## Protokoll 3/2024

**Tid** Torsdagen den 18 april 2024 kl. 16.30-

**Plats** Stora kollegiesalen, Stadshuset

**Justering** Måndagen den 29 april, §§ 1-10, 12, 14, 15, 17-22

*Omedelbart justerade paragrafer*

**Justering** Torsdagen den 18 april 2024, §§ 11, 13, 16

Lars Strömgren

Dennis Wedin

## Närvarande

### Beslutande ledamöter

Lars Strömgren (MP), ordföranden

Dennis Wedin (M), vice ordföranden

Ulf Walther (S)

Berit Nyberg (S)

Jimmy Lindgren (S)

Irene Dolk Castellanos (S)

Tobias Johansson (V)

Jonas Nilsson (M)

Anders Lindman (SD)

Sara Svanström (L)

Markus Berensson (C)

### Tjänstgörande ersättare

Joel Höglund (V) för Katja Jassey (V)

Torbjörn Erbe (M) för Hamid Ershad Sarabi (C)

### Ersättare:

Lars Arell (S)

Björn Erdal (S)

Abdiaziz Serar (S)

Agneta Sundberg (V)

Robert Westerlund (SD)

Destiny Zandi Lindgren (KD)

**Tjänstemän**

Förvaltningschefen Gunilla Glantz, Sara Bergendorff, Niklas Domeij, Elisabet Elfström, Ulrika Falk, Anna Green, Philip Hall, Lena Lien, Elisabet Munters, nämndsekreteraren Alva Matsdotter, personalföreträdarna Luis Lopez och Tomas Nitzelius §§ 1-11 samt borgarrådssekreteraren Helena Cullemo.

## **§ 11**

### **Underlag för budget 2025 med inriktning 2026 och 2027 för trafiknämnden**

Dnr T2024-00302

#### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner förvaltningens förslag till underlag för budget 2025 med inriktning för 2026 och 2027 och överlämnar ärendet till kommunstyrelsen.
2. Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

#### **Reservation**

Samtliga ledamöter för Moderaterna reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Anders Lindman (SD) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Sara Svanström (L) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

#### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 22 mars 2024.

#### **Nämndens behandling av ärendet**

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Lars Strömberg (MP), Ulf Walther m.fl. (S), Tobias Johansson m.fl. (V) och Markus Berensson (C) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M) föreslår att nämnden beslutar att delvis godkänna underlag till budget 2025 med inriktning 2026 och 2027 för trafiknämnden samt att därutöver anföra följande:

Stockholm ska vara en hållbart växande och dynamisk storstad med hög tillväxt. Då behöver trafikpolitiken möjliggöra mer rörelse till och inom staden samt minskade utsläpp och förbättrad luftkvalitet. Staden som organisation behöver även vara framåtlutad vad gäller tillståndshantering och kommunikation med både företagare och stockholmare.

Om mindre än nio månader kommer majoriteten införa en miljözon klass 3 i stora delar av stockholm city. Resultatet lär på marginalen bli bättre luft i City men att bensin- och dieseltrafiken ökar i omgivande områden där stockholmare bor och skolbarn leker på skolgårdarna. Leverenser till, från och inom området kommer också påverkas avsevärt – inte minst för småföretagare i området vilket riskerar bli ett mycket hårt slag mot näringslivet.

Enligt vår mening är planen för införandet hittills ett bevis på när trafikplanerna jobbar mot, inte med, stockholmarna. Tiden från det att zonen annonserades till dess att den ska införas är orimligt kort. Således är det snarare ett bevis på hur majoriteten vill minska bilismen i området, snarare än hjälpa stockholmarna att ställa om.

Moderaterna hade hellre sett en snabbare utbyggnad av laddinfrastrukturen, ett färdigställande av stockholms ringled genom östlig förbindelse och att fler stockholmare kunde välja kollektivtrafiken framför den egna bilen för att få vardagspusslet att gå ihop. I stället kommer staden få en än viktigare roll för framkomligheten i en tid när det rödgröna styret i regionen gör historiskt stora nedskärningar av kollektivtrafiken. Det är olyckligt, men understryker behovet av trafik och framkomlighetslösningar som inte minst möjliggör för barnfamiljer och äldre att ta sig fram i Stockholm.

Moderaterna hänvisar i övrigt till vår budgetreservation.

3) Anders Lindman (SD) föreslår att nämnden beslutar att:

- a. Avslå kontorets förslag till beslut.
- b. Ge kontoret i uppdrag att återkomma till Trafiknämnden med ett underlag för budget 2025 med inriktning 2026 och 2027 utifrån Sverigedemokraternas skuggbudget 2024.

c. Därutöver anföra följande:

Sverigedemokraterna har i sin skuggbudget för 2024 redogjort för våra visioner, mål och inriktningar. För att genomföra detta skall kontoret återkomma till nämnden med ett omarbetat underlag för budget 2025 med inriktning 2026 och 2027.

4) Sara Svanström (L) föreslår att nämnden beslutar att:

- a. Delvis bifalla kontorets förslag till beslut.

b. Uppdra åt trafikkontoret att återkomma med förslag till inriktningsbeslut i enlighet med vad som nedan anförs.

c. Därutöver anföra följande:

Vi liberaler anser att staden är till för människan och bör få så stora möjligheter att kunna röra sig fritt utifrån hennes förutsättningar och villkor. Det förutsätter att staden och dess förvaltningar stärker framkomligheten för alla som vistas och bor i vår stad. På så vis möjliggör vi för den enskilde individen att själv kunna styra över de verkligt avgörande besluten i livet. I Liberalernas förslag till budget 2024 för fastslås därför tre inriktningsmål för stadens verksamheter.

1. Ett frihetens Stockholm som ger varje individ möjligheter att uttrycka sig och förutsättningar att leva ett självständigt liv

2. Ett grönt och innovativt Stockholm som är ledande i klimatomställningen och ger goda förutsättningar för ett fritt närings- och kulturliv.

3. Ett Stockholm med god ekonomi som slår vakt om de mänskliga rättigheterna, öppenhet och valfrihet.

Syftet med underlaget för budget 2025 med inriktning för 2026 och 2027 är att beskriva och analysera de kommande årens utveckling och konsekvenserna för staden. Identifierade utvecklingsbehov och strategiska prioriteringar ska redovisas.

Vi noterar att i åren som kommer så lägger den rödgröna majoriteten i stort sätt allt sitt fokus på gång, cykel och kollektivtrafik – människor med begränsad framkomlighet prioriteras ner. Vi anser att det är fundamental rättighet att kunna ta sig fram i vår stad oberoende förutsättningar. Då alla inte kan ta sig fram med egna ben och/eller cykla så behöver staden förstärka sitt arbete med framkomlighet för människor med funktionsnedsättning – likt Liberalerna gör i sin budget för trafiknämnden.

När det kommer till att vara ledande inom klimatomställningen behöver ytterligare åtgärder tas för att kunna växla över från fossildrivna bilar till elbilar. Här måste elektrifieringen av vår infrastruktur växlas

upp och fler laddstolpar installeras både i förort som i innerstad.

Staden behöver även gå i täten när det kommer ny teknik som bidrar till att fånga in luftföroreningar samt sänka temperaturen i stadsmiljön, där finns det mycket kvar att göra och Liberalerna har lagt förslag på smarta träd som kan bidra till just detta.

Många av stadens infrastrukturprojekt har behäftats med fördröjningar som krävt ytterligare medel för att kunna genomföras. Vi befarar att många av dessa fördröjningar kommer leda till att andra viktiga infrastruktuursatsningar kommer få skjutas upp eller avbrytas då det saknas pengar. Vi har därför uppmanat staden att stärka styrningen av projekten samt att beslutsunderlagen tar höjd för eventuella risker om fördröjningar. Vi ser även ett behov av att externa granskare kan behövas vid större infrastrukturprojekt.

### Beslutsgång

Ordföranden Lars Strömgren (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag som stöds av ordföranden Lars Strömgren (MP), Ulf Walther m.fl. (S), Tobias Johansson m.fl. (V) och Markus Berensson (C).

### Särskilt uttalande

Markus Berensson (C) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Centerpartiet anser att en utbyggnad av en högkvalitativ cykelinfrastruktur är en av Trafiknämndens främsta uppgifter i syfte att skapa en hållbar, hälsosam och trivsamt stad. I underlag för budget framgår det att "Stockholm ska sträva efter att vara Europas främsta cykelstad" och medlen för att uppnå denna ambition uppgår till 900 miljoner kronor mellan 2023-2026. Detta är en stor och välbehövlig satsning, men inte i paritet med vad andra europeiska städer gör för cyklingen just nu.

Paris kommun (med ungefär dubbelt så stor befolkning som Stockholm) har anlagt 1300 km cykelbanor under en tioårsperiod. Under samma tidsspann har Stockholm anlagt ca 10 km cykelbana per år, enligt Framkomlighetsstrategin. En annan fransk stad, Lyon (vars kommun har ca hälften av Stockholms befolkning), planerar att investera 5,7 miljarder kronor i ny cykelinfrastruktur till och med 2030.

Stockholms stora cykelsatsningar inleddes 2012 på initiativ av Centerpartiet, när den första cykelmiljarden introducerades, vilket gjorde vår stad till en av de europeiska ledarna på cykelområdet. Men omvärlden börjar springa ikapp vår stad och det är dags att lägga i ytterligare en växel för att göra Stockholm till en av världens absolut främsta cykelstäder. För att åstadkomma detta kommer det att behövas mer resurser än de föreslagna 900 miljoner kronorna.

### Ersätтарыttrande

Destiny Zandi Lindgren (KD) lämnar ersätтарыttrande enligt följande:

Stockholm har en enorm potential och ska fortsätta att utvecklas till landets mest företagsvänliga stad med en trygg, hel, ren och tillgänglig stadsmiljö. För att nå dit behöver trafiksystemet optimeras och kapaciteten utökas, säkerheten prioriteras och trafikens funktion värnas. Som Sveriges ekonomiska och politiska huvudstad har trafiknämnden ett stort ansvar att förvalta dess infrastruktur.

En förutsättning för detta är en hållbar ekonomisk hushållning, vilket vi noterar att kontoret ser som en stor utmaning att klara av i avvägningen mellan investerings- och driftverksamhet. Vidare beskriver kontoret att påverkan på drift är svår att avgöra vid nyinvesteringar, samtidigt som dessa investeringar står mot underhållsinsatser av befintlig infrastruktur. Vi ser med andra ord att styrets politik leder till en ökad underhållsskuld samtidigt som förutsägbarheten för stadens framtida drift blir allt mer oförutsägbar. Kostnader som framtida stockholmare behöver ta när dagens politiker inte maktar med att prioritera ansvarsfullt.

Avslutningsvis noterar vi att kontoret beskriver svårigheter i att matcha styrets politiska ambitioner och samtidigt uppfylla alla nödvändiga funktioner i staden. Det blir allt mer tydligt att vänsterstyrets trafikpolitik utgår från visionära önskedrömmar snarare än att ansvarsfullt och lyhört förvalta och utveckla trafiksystemet med målet om att göra livet enklare för stockholmarna.

Vid protokollet

Alva Matsdotter