

Protokoll 4/2024

Tid Torsdagen den 23 maj 2024 kl. 16.30-16.50

Plats Stora kollegiesalen, Stadshuset

Justering Måndagen den 3 juni 2024, §§ 1-7, 9,10, 12, 13, 16-19

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 23 maj 2024, §§ 8, 11, 14, 15

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)

Katja Jassey (V)

Anders Lindman (SD)

Sara Svanström (L)

Markus Berensson (C)

Tjänstgörande ersättare

Anna Cederschiöld (M) för Jonas Nilsson (M)

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

Ersättare:

Karin Jordås (S)

Björn Erdal (S)

Abdiaziz Serar (S)

Joel Höglund (V)

Ludvig Tornberg (M)

Robert Westerlund (SD) §§1-7, 9-19

Destiny Zandi Lindgren (KD)

Tjänstemän

Förvaltningschefen Gunilla Glantz, Sara Bergendorff, Niklas Domeij, Elisabet Elfström, Ulrika Falk, Peter Granström, Anna Green, Philip Hall, Lena Lien, nämndsekreteraren Alva Matsdotter, personalföreträdarna Luis Lopez och Tomas Nitzelius §§ 1-7 samt borgarrådssekreteraren Elin Hylander.

§ 10

Trafikutvecklingen i Stockholm 2023. Lägesrapport

Dnr T2024-01034

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner redovisningen av trafikutvecklingen i Stockholm 2023.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 15 april 2024.

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:

Moderaterna vill börja med att tacka trafikkontoret för en bra lägesrapport över trafikutvecklingen i Stockholm. Det är mycket glädjande att utvecklingen mot ett utsläppsfritt transportsystem går åt rätt håll. Det exemplifieras av att andelen elektrifierade leveranser ökar och att nästan var tredje bil som var registrerad i Stockholms stad 2023 var eldriven (20 procent mer än 2022). Resultatet av detta blir minskade utsläpp och förbättrad luftkvalitet.

Trafikkontoret uppskattar att ungefär två tredjedelar av personbilsflottan och cirka fyra av tio lätta lastbilar kommer vara elektrifierade till år 2030 om utvecklingen fortsätter i den här takten. Moderaterna menar att mer behöver göras för att öka takten på elektrifieringen.

Moderaterna uppehåller sig särskilt vid skrivningarna om att anledningarna till den minskade trafiken med lätta och tunga lastbilar främst tros vara ett resultat av

tuffare ekonomiska tider snarare än exempelvis mer effektiva leveranssystem. Det är en oroande utveckling och tråkigt att majoritetens mål om minskad biltrafik skulle nås genom minskad tillväxt, inte minst i innerstaden. Resultatet riskerar bli att Stockholms möjligheter att inspirera andra städer internationellt försämras.

Menar majoriteten allvar med målsättningar om att minska biltrafiken - utan att riskera jobb och tillväxt i Stockholm - skulle de viktigaste insatserna handla om att minska genomfartstrafiken i Stockholm. Moderaterna vill därför återigen understryka behovet av att färdigställa Stockholms ringled med Östlig förbindelse.

Det är lågkonjunktur varpå både många stockholmare och företagare i hög utsträckning påverkas av inflation och ökade resekostnader. Att i detta läge införa ett skarpt och snart förbud mot alla bilar som inte är utsläppsfria (miljözon klass 3) i city kommer framförallt påverka småföretagare och boenden i omgivande bostadskvarter då omställningen inte kommer kunna ske så snabbt som miljözonen kräver.

Kollektivtrafikresandet ligger på drygt 80 procent av nivån innan pandemin. På detta svarar det rödgröna styret i Region Stockholm med att göra historiska neddragningar av kollektivtrafiken. Moderaterna oroar sig för att Region Stockholm kommer skapa en nedåtgående spiral där allt färre väljer att åka kollektivt till följd av allt färre avgångar. Det kommer äventyra Stockholms klimatmål, minska rörligheten inom staden och riskera utflyttning av inte minst barnfamiljer.

Moderaterna har vid ett flertal tillfällen påpekat stadens arbete med både snöröjning och sandning. Vi menar att ett mer framåtlutat arbete behöver göras för att säkra trafiksäkerheten även när det snöat och töat.

Markus Berensson (C) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Stadens stora satsningar på gång, cykling och kollektivtrafik under det senaste decenniet ger resultat. Lägesrapporten visar dock att dessa satsningar behöver accelerera samtidigt som staden vidtar ytterligare åtgärder för att minska biltrafiken i linje med 2030 målet. Stockholms stad behöver fortsätta att

omprioritera och omfördela gatuutrymme i syfte att bygga säkra och gena cykel- och gångbanor i hela staden och mer behöver göras för att användandet av hållbara mobilitetslösningar som elsparkcyklar och bilpooler ökar.

Samtidigt påpekar lägesrapporten vikten av en grundläggande hållbar stadsplanering eftersom det är enklare att få människor som bor i centrala delar av Stockholms kommun, och regionen, att färdas hållbart pga. närhet till nytta och nöjen samt närhet till kollektivtrafik.

Stockholm har därför ett stort ansvar för att styra hela regionen i en mer hållbar inriktning genom att aktivt planera för fler bostäder och kontor i centrala och kollektivtrafiknära lägen, exempelvis i Norra Djurgårdsstaden (vilket kräver Spårväg City), i Liljeholmen och i de inre delarna av västerort där Bromma flygplats erbjuder stora möjligheter för hållbart stadsbyggande under många decennier.

Centerpartiet har längre påtalat vikten av att bygga högre och tätare i dessa centrala och kollektivtrafiknära lägen just eftersom det ger fler människor möjlighet att leva hållbara, bilfria, liv.

Sara Svanström (L) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Liberalerna välkomnar att antalet laddbara personbilar ökade under 2023, en utveckling bort från fossildrivna färdssätt är både nödvändigt och bra för både människor och klimatet. Samtidigt ser vi att samtidigt som laddbara bilar ökar i användning ökar även behovet av en stabil och lättillgänglig laddinfrastruktur. Därför måste staden höja ambitionen och öka antalet laddstolpar i både innerstad som i ytterstaden.

Vidare noterar vi att antalet olyckor i trafiken behöver minska avsevärt. Cyklister och fotgängare utgör den största delen av de som drabbas av trafikolyckor och där ser vi att mycket mer behöver göras för att säkra stadens gång- och cykelbanor. Allt för många övergångsställen är direkta trafikfaror för alla inblandade och ska vi ta dessa olyckor seriöst måste staden prioritera och bygga bort olycksdrabbade delar av våra gång- och cykelled.

Vid protokollet

Alva Matsdotter