

Tid Torsdagen den 14 februari 2019 kl. 16.00 – 16.20
Plats Stora kollegiesalen, Stadshuset
Justering Måndagen den 25 februari 2019, §§ 1-11, 14-18, 21

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 14 februari 2019, §§ 12, 13, 19, 20

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)
Peter Backlund (L)
Johan Fälldin (C)
Mikael Valier (KD)
Jan Valeskog (S)
Inger Edvardsson (S)
Åsa Odin Ekman (S)
Maria Mustonen (V)
Mads Lundgaard (SD)

Ersättare:

Bo Arkelsten (M)
Bo Wilhelm Lindner (M)
Maria Johansson (L)
Svante Linusson (C)
Joel Höglund (V)
Natalia Espinosa (V)
Joakim Hedelin (SD)
Malin Ericson (Fi)

Tjänstemän:

T.f. förvaltningschefen Fredrik Alfredsson, Karin Dhakal, Ted Ell, Ulrika Falk, Åse Geschwind, Inga-Lill Hultin, Anne Kemmler, Mattias Lundberg, Elisabet Munters och personalföreträdarna Luis Lopez och Magnus Sundin §§ 1-9, 11-13 samt borgarrådssekreterarna Martin Solberg och Tom Olefors.

§ 13**Verksamhetsplan 2019 för trafiknämnden**

Dnr T2018-02787

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner verksamhetsplanen för 2019.
- 2 Trafiknämnden godkänner omslutningsförändring om 153,0 mnkr inom driftbudgeten.
- 3 Trafiknämnden godkänner förslag till budgetjustering avseende klimatinvesteringar om 72,2 mnkr.
- 4 Trafiknämnden godkänner förslag till budgetjustering avseende medel för trygghetsskapande åtgärder om 33,7 mnkr inom investeringsbudgeten.
- 5 Trafiknämnden godkänner ansökan om investeringsmedel om 72,2 mnkr för klimatåtgärder från Central medelsreserv i enlighet med bilaga 13 till kontorets tjänsteutlåtande.
- 6 Trafiknämnden godkänner ansökan om investeringsmedel om 33,7 mnkr för trygghetsskapande åtgärder från Central medelsreserv i enlighet med bilaga 14 till kontorets tjänsteutlåtande.
- 7 Trafiknämnden fastställer tidpunkter för ekonomisk månadsuppföljning till den 7 mars, 25 april, 13 juni, 29 augusti, 24 oktober, 14 november och 12 december samt tertialrapporter till den 23 maj och 26 september.
- 8 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande.

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

- 1) Ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Peter Backlund (L), Johan Fälldin (C) och Mikael Valier (KD) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - 1 Delvis bifalla kontorets förslag till verksamhetsplan och i

övrigt godkänna förslag enligt vad som anges i
Vänsterpartiets budgetreservation 2019 samt därutöver
anföra följande:

De senaste klimatrapporterna visar att det skyndsamt krävs stora och genomgripande insatser för att kunna avvärja de allra värsta konsekvenserna av klimatförändringen. Klimatkrisen hotar vår lokala miljö och ekonomi och bör därför tas på största allvar i kommunalpolitiska ärenden. Därför krävs djärva åtgärder som säkerställer att Stockholms stad är världsledande i den gröna omställningen.

Den grönbåa majoritetens verksamhetsplan för Trafiknämnden 2019 innehåller få nyheter utan är i stora drag en fortsättning på den politik som den rödgrönrosa majoriteten bedrev. Vänsterpartiet anser dock att detta inte är tillräckligt om Stockholm på allvar ska bemöta de hot vi står inför och för att trygga målen om en jämlik, jämställd och klimatsmart stad.

Vi föreslår därför kraftfulla åtgärder för att ställa om trafiken för att bli en långsiktigt hållbar stad. Vi vill utreda förutsättningarna för en snabb elektrifiering av den tunga vägtrafiken i Stockholm, med målet att alla godstransporter och all busstrafik i innerstaden ska vara elektrifierade senast 2030. Vi vill i samverkan med godstransportbranschen och andra aktörer genomföra åtgärder som bidrar till att skapa ett effektivare, säkrare och mer miljöanpassat transportsystem, till exempel off-peak-leveranser och samlastningsprojekt. Staden ska erbjuda off peak-leveranser för eldrivna lastfordon i hela kommunen såväl som införa möjligheten att låta eldrivna lastfordon utnyttja busskörfält på infartsleder i kommunen. Vi vill utreda hur fler gator kan göras till permanenta gånggator i innerstan och runt stadsdelscentra i ytterstaden för att minska biltrafiken och göra staden mer levande och vänlig. En lämplig stadsdel att börja med är Södermalm, där ”storkvarter” skulle kunna skapas genom att ungefär varannan gata i både nordsydlig och öst-västlig riktning stängs av för biltrafik med samma regelverk som gäller i Gamla stan.

Vi vill även förbättra gång och cykeltrafiken genom att genomföra en informationskampanj riktad till stadens fotgängare, cyklister och motorfordonsförare som syftar till att öka kunskapen om och efterlevnaden av viktiga trafikregler, som att fordon eller gående inte får uppehålla sig på cykelbanor och att cyklister har väjningsplikt för fotgängare vid övergångsställen. Vi vill även utreda möjligheterna att endast tillåta eldrivna mopeder klass II på

cykelvägar i innerstan och säkerställa att minst 2000 nya lånecyklar tillhandahålls i ytterstaden samt att det finns lånestationer vid alla kollektivtrafikknutenpunkter.

Vi vill också engagera flera invånare i den här förändringen genom att tillämpa medborgarbudget i minst ett projekt i varje stadsdel i samarbete med lokala aktörer. Det skulle exempelvis kunna innebära att ta fram en plan för Hästa gårds framtida utveckling och förvaltning för att säkerställa att gården drivs långsiktigt och att det finns stort utrymme för deltagande för lokalbefolkningen, föreningslivet samt skola och barn- och ungdomsverksamhet. Inriktningen bör vara att gården bedrivs som en hub för urban omställning till ett mer hållbart samhälle exempelvis genom lokal stadsnära livsmedelsproduktion.

Offentlig upphandling ska vara ett medel för att driva utvecklingen i en socialt, ekologiskt och ekonomiskt hållbar riktning.

Vi vill sist tillägga att vår skepsis mot miljözonerna står fast då de enligt stadens egen rapport inte kommer att bidra till en nämnvärt bättre luftkvalité samtidigt som de riskerar att öka utsläppen av koldioxid och försvåra för vissa socioekonomiska grupper att ha samma tillträde till innerstaden som resursstarkare grupper.

3) Jan Valeskog m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

- 1 Avslå kontorets förslag till beslut med hänvisning till Socialdemokraternas budgetreservation i kommunfullmäktige samt därutöver anföra:

Stockholm är en av Europas snabbast växande huvudstäder. Att Stockholm växer är ett kvitto på stadens attraktivitet och att människor vill bo och verka här. Men det skapar också utmaningar, inte minst i trafiken och för det offentliga utrymmet. Fler människor ska dela på lika mycket plats. Det ställer stora krav på gaturummet och det offentliga rummets utformning. När Stockholm växer ska det ske på ett sätt som bidrar till att minska stadens klimatpåverkan och som minskar segregationen och jämnar ut Stockholmarnas livschanser.

Genom att satsa på 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 blir mer inbjudande.

Det kräver investeringar och prioriteringar. Samtidigt måste också fordonsflottan ställas om och fossila bränslen fasas ut. Därför vill vi genomföra en större satsning på trafiknämndens arbete med framkomlighet så att fler kommer fram i tid.

Cykelbana i Söderledstunneln ska utredas enligt plan, vilket vi inte motsätter oss. Däremot är det viktigt att en bedömning sker på hur omfattande utredningsresurser som ska läggas på ytterst svåra och mindre realistiska projekt som detta, särskilt när kontorets budget är mycket svag år 2019.

Nyttotrafiken får med fler digitala tjänster och ökad e-handel en allt större roll. Vi vill att samordningen för dessa transporter ökar och vill satsa på mer miljövänliga varutransporter. Alla människor ska kunna känna sig trygga i trafiken. För det krävs att samspelet mellan trafikanter fungerar och att trafikmiljöerna byggs på ett trafiksäkert sätt. Fler trafikseparerade cykel- och gångbanor liksom fler informationsinsatser och ökad efterlevnad av hastighetsgränser skapar en tryggare trafik där färre dör eller skadar sig. För oss är det en viktig prioritering att öka trafiksäkerheten.

Det offentliga rummet är Stockholmarnas gemensamma vardagsrum. Vi spenderar allt mer tid på gemensamma platser. Valfungerande, trygga och inbjudande parker, torg och gator skapar förutom livskvalitet också fler möten i vardagen. Genom att träffas i det offentliga rummet får vi större förståelse för varandra. Rätten till ett valfungerande offentligt rum ska gälla alla Stockholmare. Därför vill vi se fler särskilda satsningar på ytterstaden. Inte minst måste städning och underhåll förbättras. Vi vill satsa 10 miljoner kronor extra på att förbättra städningen i hela staden med fokus på ytterstaden. Alla har rätt en stadsmiljö som är hel och ren.

Stockholm har naturen in på knuten. Det gör att staden fyller en viktig ekologisk funktion. I ett varmare klimat med fler värmeböljor och fler skyfall får också stadsgrönskan en viktigare roll att fylla för att mildra klimatförändringarnas effekter. Därför vill vi att stadens gröna infrastruktur utvecklas och att investeringar görs i hela staden. Vi vill också se fler investeringar för att översvämningssäkra staden, åtgärder som också kan fungera som kolsänkor för att minska Stockholms klimatpåverkan.

En bra luftkvalitet i staden har länge varit en prioriterad fråga för oss. Stockholm har gått från att vara en storstad med rejält

smutsig luft till nu vara en av de storstäder som har renast luft. Nya siffror för år 2018 visar att staden på den mest belastade gatan, Hornsgatan, har allt bättre värden och redan nu klarar årsmedelvärdet för EU:s miljökvalitetsnorm. Under åren framöver kommer värdena fortsätta att minska för att år 2021, tack vare hårdare miljözonsregler för tunga fordon, nästan halveras i Stockholms innerstad. Att införa ytterligare miljözon på Hornsgatan skulle alltså inte ge avsevärd förbättring av luftkvaliteten men skulle istället öka koldioxidutsläppen med 4,5 % för hela landet. Redan år 2018 har en kraftig ökning av nya bensinbilar skett, främst på grund av den desinformation om miljözoner som varit åren 2017-2018. Det är mycket allvarligt. Vi motsätter oss därför extra miljözon på Hornsgatan för att inte drastiskt öka Sveriges klimatutsläpp.

Föreslagen verksamhetsplan för trafiknämnden är ett resultat av den budget som kommunfullmäktige antagit. Det är en budget som prioriterar skattesänkningar framför en väl fungerande välfärd. För trafiknämnden innebär det en underfinansierad nämndbudget som inte ger utrymme för angelägna investeringar. Moderaterna, Liberalerna, Centerpartiet, Miljöpartiet och Kristdemokraterna har drivit igenom en budget med låga ambitioner för Stockholms utveckling. Med anledning av att vi Socialdemokrater har reserverat oss mot kommunfullmäktiges budget reserverar vi oss även mot verksamhetsplanen för nämnden.

- 4) Mads Lundgaard (SD) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
- 1 Gratis parkering för alla tvåhjuliga fordon införs. Inkomsterna på, ca 3 miljoner kronor under 2019 skulle enbart täcka kostnaderna för omskyllningar och dylikt för de nya taxeområdena för samma.
 - 2 Om avgiftsbefrielsen ändå generera ytterligare inkomstförluster har Sverigedemokraterna tagit höjd för samma i vår budget där denna åtgärd finns med.
 - 3 Miljözon klass II ska inte införas på Hornsgatan 1:a januari 2020. Enligt trafikkontorets egen rapport innebär det omfattande kostnader för näringslivet och privatpersoner samt riskerar att istället öka utsläppen.
 - 4 Trafikkontoret ska inte löpande pröva vilka ytterligare gator som kan bli aktuella för miljözoner.
 - 5 Majoritetens förslag om 177 miljoner kronor för vinterväghållning som bygger på ett snöfall på 14 centimeter i månaden är för lågt utan här bör 20 miljoner tillföras. Dessa 20 miljoner tas från de 37,7 miljoner

majoriteten äskat från KF till förtydys armaturutbyte av befintliga fungerande armaturer med motsvarande belopp. Om detta påverkar kvalitén i de trygghetsskapande åtgärderna som belysning ju utgör. Är en annan möjlighet är om disponering av medel från Socialnämnden. Här finns 20 miljoner avsatta för boende till 200 Afghanska män som inte är stadens utan migrationsverkets ansvar. Fungerande infrastruktur i huvudstaden känns som en mera angelägen prioritering.

- 6 Förberedelse för östra länken och trafikkontorets del i planeringen inför stockholmsförhandlingarna av samma måste påbörjas. Den administrativa personella kapacitet som frigörs då SD inte vill att förvaltningen ska ägna sig åt exempelvis jämställdhetsanalyser kan användas för samma. Östra länken är den bästa möjliga miljö - och tillväxtinvestering Stockholms stad kan göra.
- 7 Ny – och ombyggnadsprojekt som minskar framkomligheten för bilister ska inte realiseras och ytterligare 1,5 miljoner kronor inte avsättas till samma.
- 8 Trafikkontoret ska inte fasa ut fossila bränslen i upphandling av transporter, entreprenörer och arbetsmaskiner om det blir mycket dyrare eller påverkar hur många snöröjningsfordon som kan sättas in.
- 9 Trafikkontoret ska inte tillhandahålla flera platser för ”stockholmsjobb” utan färre. Trafikkontoret ska inte användas som en arbetsmarknadsåtgärd.
- 10 Trafikkontoret ska inte tillsammans med stadens andra förvaltningar och bolag aktivt arbeta för att diskriminera svenskfödda och prioritera utrikes födda till arbeten i verksamheterna.
- 11 Åtgärder för att minska biltrafiken till 2020 i staden ska inte vidtas.
- 12 Biltrafiken ska inte minska utan Stockholm växer och det bör planeras för en ökning. Det är därför viktigt att planeringen för östra länken sätts igång. De alltmer fossilfria bilarna, lastbilarna och bussarna måste ha vägar att åka på istället för att stå i kö.
- 13 Trafiknämnden ska inte ställa sig bakom det av M, Mp, L, C och KD bestämda uttalandet att: ”Statliga åtgärder kommer att krävas t.ex. förändrade (höjda) bränsleskatter”. Tvärtom bränsleskatterna är nu på en så hög nivå att de måste sänkas.
- 14 Trafikkontorets driftsavtal ska inte innehålla krav på att människor som står långt från arbetsmarknaden ska anställas – utan kvalitet och pris ska avgöra.
- 15 Förvaltningen ska inte byråkratiseras och ges i uppdrag säkerställa att stadens utemiljöer är tillgängliga för individer med könsöverskridande identitet – eller uttryck,

- etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning och sexuell läggning.
- 16 Förvaltningen ska avbyråkratiseras och målen minska. I utemiljöerna ska enbart kvinnors trygghet, funktionsnedsättning och ålder prioriteras.
 - 17 Trafikkontoret bör utreda en ökat fordonslängd för massagodstransporter framöver. Tunnelbaneutbyggnaden, arbetet med slussen och de stadsbyggnadsprojekt som pågår kräver detta.
 - 18 Insiktsutbildningar för medarbetare och entreprenörer ska inte utföras. Att sätta medarbetarna och entreprenörerna på skolbänken för att lära om sina "egna fördomar" för tankarna till politiska kommissarier och DDR.
 - 19 Det ska inte finnas etiska riktlinjer för utomhusreklamen. Det räcker att följa svensk lagstiftning.
 - 20 Det ska inte användas "inkluderande bilder" som speglar samhällets sammansättning av individer i trafikkontorets kommunikation. Den kommunikation som är billigast och effektivast ska användas. Precis som gällande de etiska reglerna för utomhusreklamen staden satt upp är politiskt styrd begränsning av yttrandefriheten ett sluttande plan. Vilket inte minst totalitära regimer på 30 och 40-talet visat på.
 - 21 Trafikkontoret ska inte sträva efter att öka mångfalden utan enbart kompetens ska tillämpas vid rekryteringar.
 - 22 Trafikkontorets anställningsannonser ska inte utformas så att ingen grupp känner sig exkluderat utan på ett sett som attraherar bästa möjliga kompetens.
 - 23 Den sparkade trafikdirektören tillika professor i framkomlighetslogistik på KTH ska erbjudas att gå tillbaka till sin gamla tjänst. Han besitter en unik kunskap för detta arbete vilket inte mist rapporten om miljözoner som tagits fram under hans ledning visar på. I tider med "Fake news" är det viktigt med faktabaserade tjänstemän som kan arbeta fram professionella underlag utan påtryckning från politiker.
 - 24 Trafiknämnden bör ges i uppdrag att utreda hur många parkeringstillstånd för funktionsnedsatta från andra EU-länder och förfalskade dito som används i Stockholm då indikationer på samma kommit in.
 - 25 Trafiknämnden bör ges i uppdrag att utreda möjligheten till att de entreprenörer som utför parkeringskontroll utrustas med ett dataprogram som ser om bilarna har parkeringskulder på över 5000 kronor och därvid kan identifiera målvakter direkt (Karlskronamodellen där till en så liten kostnad som 75.000 kr.).

I övrigt anförs följande:

Sverigedemokraterna delar majoritetens uppfattning att Stockholm ska ha Sveriges bästa företagsklimat 2025 men majoritetens beslut omöjliggör samma.

För detta utfall måste östra länken påbörjas. Framkomligheten öka med färre avstängda gator. Inga miljözoner som försvårar för företagens transporter införs - och tiggeri som skapar ordning i det offentliga rummet förbjudas. Trafikkontoret bör även minska som en arbetsmarknadsåtgärd i sig, de subventionerade jobb konkurrerar ut privata företag.

Kontoret ska inte heller användas som testkontor för politiskt ideologiskt driven verksamhet. Stockholm stad ska inte gå längre än de av riksdagen beslutade stränga miljöregler.

MC och Mopeder klass I (härefter benämnd MC) nyttjar redan befintliga vägar effektivare än bilar. På ytan motsvarande en bil får dessutom fyra MC plats enligt trafikkontorets eget förslag. MC kräver, då de nyttjar befintliga vägar inte resurser i form av nybyggnation av cykelbanor. Tvåhjuliga fordon minskar trängseln i staden.

MC är en smidig, flexibel väldigt lite platskrävande lösning för arbetspendling. Inte minst för de som bor eller arbetar långt ifrån hållplatser och olika typer av spårbunden trafik.

Stockholms trafikkontors 400 medarbetare har en viktig funktion gällande att säkerställa en god framkomlighet i den allt tätare staden. En växande stad innebär att allt fler ska samsas om samma begränsade yta vilket ställer höga krav på en väl utvecklat infrastruktur.

Trafikkontoret spelar en central roll i det arbetet och viktiga samverkanspartners är stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, trafikverket, regionens trafikförvaltning, och grannkommunerna.

På trafikkontoret ska enbart professionella tjänstemän arbeta och i de servicefunktioner de har tillgång till, likaså.

Då trafikingenjörer och individer med teknisk bakgrund är bristvara på arbetsmarknaden är det av yttersta vikt att deras arbetstid inte läggs på att ta hand om långtidsarbetslösa eller nyanlända i arbetsmarknadsprojekt.

Biltrafiken ska inte som M, Mp, C och L föreslår i VP:n

minska utan så länge Stockholms kollektivtrafik inte motsvarar behovet - är biltrafiken ett viktigt komplement.

Som även rapporten om miljözoner visar på minskar utsläppen kontinuerligt grundat teknikutvecklingen och är nu nere på en tredjedel av vad den var på åttiotalet.

Politiska direktiv om ”Insiktutbildningar” för tankarna till DDR och politiska kommissarier. Politiska direktiv gällande vilka personer som ska finnas i den kommunikation trafikkontoret använder sig utav för tankarna till etnisk och religiös profilering.

Det för tankarna till totalitära regimer i Europa på trettio och fyrtiotalet.

Kraven på att stadens entreprenörer ska gå samma ”insiktutbildningar” motverkar målet om att bli Sveriges mest företagsvänlig stad 2025.

Arbetet med att bygga ut och försäkra viktiga cykelstråk är bra men måste alltid föregås av samhällsekonomiska beräkningar och beräkningar av hur de påverka framkomligheten för biltrafiken.

Under vinterhalvåret kan inte cyklar ersätta bilar som transportform vilket inte minst nuvarande vinter visar på med al tydlighet. Prioriteringen av cyklisterna framför andra transportslag lämnar Sverigedemokraterna med en känsla av att detta är ideologisk drivna frågor och inte alltid med stockholmarnas bäst för öga.

Förberedelse för östra länken och trafikkontorets del i planeringen inför stockholmsförhandlingarna av samma måste påbörjas. Som man kan läsa i miljözonrapporten minskar utsläppen i Stockholms stadigt och ligger nu på en tredjedel av vad de var på åttiotalet. Östra länken är den bästa möjliga miljöinvesteringen Stockholms stad kan göra.

Östra länken är dessutom central för Stockholms möjlighet till tillväxt med nya bostäder och företag. Nya vägar för de alltmer fossilfria bilarna, lastbilarna och bussarna måste byggas.

Även M, MP, C, L och KD: s stopp för byggnation av samma motverkar Stockholms stads mål att bli mera företagsvänlig.

För grannkommunerna Nacka och Värmdö är byggandet ar

östra länken extra viktig. De riskerar en infrastrukturmässig utestängning som kraftig påverkar invånarna och näringslivets möjligheter där när majoriteten stoppat östra länken.

Slutligen:

Sverigedemokraterna är oroliga för att majoriteten vill slösa bort stockholmarnas skattemedel och stoppa tillväxten utan något egentligt positivt utfall för miljön.

Enbart de samhällsekonomiska kostnaderna för att införa miljözon 2 i hela innerstaden är 10 miljarder kronor enligt trafikkontorets egen rapport.

Att staden vill främja cyklandet ser Sverigedemokraterna som positivt vi noterar dock att investeringarna i cykelfrämjande åtgärder är mycket stora jvf framkomligheten för bilar och andra nyttofordon. Tagit i beaktande den mängd individer som transporteras.

Sverigedemokraterna noterar att internkontrollen påpekar en sannolik risk gällande kontrollen av leverantörsfakturer. De uppfyller i dag inte alltid de krav för god ekonomihushållning som finns grundat bristande spårbarhet och fakturer som inte uppfyller kontorets riktlinjer och legala krav.

Då trafikkontoret upphandlar eller är huvudman för omfattande kostsam, av skattebetalarna betalat verksamhet, ser vi gärna att extra uppmärksamhet ägnas åt detta under 2019.

Även detta påverkar målet om att bli en mera företagsvänlig kommun.

Stockholms stads förvaltningar och verksamheter ska inte användas som arbetsmarknadsåtgärder. Stockholms stad ska vara en professionell, attraktiv arbetsgivare där anställningar styrs av kompetens.

Ska Stockholms näringslivsklimat förbättras och kvalitén i stadens myndighetsutövning och tjänster till invånarna öka, måste byråkratin i Stockholms stad minska.

Att Alliansen och Miljöpartiet underledning av Moderaterna använder stadens förvaltningar och verksamheter till olika projekt och experiment.

Tar tjänstemännens resurser i anspråk till saker som inte

tillhör stadens kärnverksamhet - och komplicerar ledningen och styrningen av staden.

Oavsett om det handlar är mera ellådcyklar, jämställdhetsanalyser eller feministisk snöröjning.

Är det inte att ha stadens och stockholmanas bästa för öga.

Detta är dessutom mycket kostnadsdrivande.

Denna typ av experimenterande i de politiskt styrda verksamheterna i huvudstaden måste få ett slut.

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Peter Backlund (L), Johan Fälldin (C) och Mikael Valier (KD).

Reservation

Vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Jan Valeskog m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Mads Lundgaard (SD) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Ersättaryttrande

Malin Ericson (Fi) lämnar ersättaryttrande enligt följande:

Om jag hade haft rösträtt skulle jag ha lagt följande förslag till beslut:

- 1 Att delvis bifalla kontorets förslag till beslut
- 2 Att i övrigt hänvisa till Feministiskt initiativs budgetreservation samt därutöver anföra:

Feministiskt initiativ vill se ett öppet, tillgängligt och tryggt Stockholm. Staden ska erbjuda ett offentligt rum utan krav på konsumtion där alla invånare, oavsett funktionsförmåga ska kunna röra sig obehindrat. Det ska också vara enkelt för invånarna att välja miljö- och klimatvänliga transportsätt.

Biltrafiken i Stockholm fortsätter att öka, och det räcker inte att hänvisa till statliga och regionala åtgärder och förhoppningar om sådana för att komma åt den minskningen. Det är inte heller en lösning att hänvisa till att andra, mer

hållbara trafikslag ökar; staden behöver arbeta med egna åtgärder för att göra bilen mindre attraktiv som dagligt transportmedel. Som klimatåtgärd är elektrifiering av transportsektorn är en viktig faktor, liksom utbyggnaden av laddinfrastrukturen i staden; det är dock inte åtgärder som minskar trafikarbetet, motverkar trängsel eller ger ökat utrymme för övriga trafikslag.

Vi vill se ett tydligt program för att kraftigt begränsa biltrafiken, där fysiska åtgärder är en viktig del. Sommargångator ska göras permanenta, och ytterligare gångator eller gångfartsområden behöver utredas, med fokus på ytterstadens centrum och utanför skolor och förskolor. För bättre framkomlighet för kollektivtrafiken vill vi se över vilka gator som kan stängas för privatbilism. Utgångspunkten är bättre och säkrare trafikmiljö för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Vi vill också se en större zon som är fri från privatbilism, till exempel motsvarande området för I stan utan min bil.

Klimatförändringarna är redan synliga i Stockholm och staden behöver ta hänsyn till effekterna av dem. Vi vill utveckla arbetet med att tillvarata de möjligheter som grönytor ger för att motverka och mildra effekterna av extrema klimatrelaterade händelser, som intensiva värmeböljor och skyfall. Men det krävs också att vi tar krafttag för att minska stadens miljö- och klimatpåverkan.

Till skillnad från den grönbå majoriteten som anser att trygghet ordnas genom bevakning och auktoritära åtgärder ser vi att trygghet och säkert handlar om att skapa offentliga miljöer där stadens invånare möts i en känsla av gemenskap som stockholmare och med ömsesidig respekt. Därför vill vi arbeta för att trafiknämnden även fortsättningsvis fortsätter samverka med stadsdelsnämnderna och andra nämnder och bolag för att skapa och bibehålla levande lokala centrum. För att göra det offentliga rummet inkluderande för alla stadens invånare vill vi avlägsna exkluderande design. Vi vill också försvara demokratins plats i det offentliga rummet, bland annat genom att förbjuda upplåtelse av mark till rasistiska och nazistiska organisationer för manifestationer.

Vid protokollet
Åse Geschwind