

Tid Torsdagen den 29 augusti 2019 kl. 16.00 – 16.25
Plats Stora kollegiesalen, Stadshuset
Justering Måndagen den 9 september 2019 §§ 1-9, 11-14

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 29 augusti 2019 §§ 10, 15, 16

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:

Tomas Tetzell (M)

Bo Arkelsten (M)

Bo Wilhelm Lindner (M)

Camilla Kylenfelt (MP)

Svante Linusson (C)

Bengt Ohlsson (S)

Joel Höglund (V)

Natalia Espinosa (V)

Malin Ericson (Fi)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Gunilla Glantz, Fredrik Alfredsson, Åse Geschwind, Philip Hall, Anne Kemmler, Mattias Lundberg, Elisabet Munters och personalföreträdarna Luis Lopez och Magnus Sundin §§ 1-9 samt borgarrådssekreteraren Martin Solberg.

§ 7**Framkomlighetssatsning på cykelinfrastruktur.****Utredningsbeslut**

Dnr T2019-01907

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden beslutar att godkänna projektdirektivet för framkomlighetssatsningen på cykelinfrastruktur samt anmäler projektdirektivet till kommunstyrelsens ekonomiutskott.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 11 juni 2019.

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

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Peter Backlund (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD), vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Jan Valeskog m.fl. (S) föreslår (se beslutet).
- 2) Mads Lundgaard (SD) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - 1 Trafiknämnden beslutar att avslå avslå förslaget samt att därutöver anföra följande:

Sverigedemokraterna välkomnar satsningar på cyklisterna där det är adekvat men flera av de senaste årens projekt avskräcker.

Dels har framkomligheten för fordon minskat vilket skapat stora problem för stockholmarna, näringslivet och turismen. Men vad som är lika anmärkningsvärt har kostnaderna exploderat. Senast i juni ombads exempelvis nämnden bevilja 57 miljoner extra till den försenade ombyggnationen på Vasagatan.

Enligt kontoret var främsta anledningen till de ökade kostnaderna är att kontoret inte är van att driva så stora gatuomvandlingsprojekt varvid kostanden för organisation, samordning och kommunikation underskattats i den ursprungliga kalkylen.

Att kontoret pekar på att risken finns att de inte hinner göra av med den miljard av skattebetalarnas pengar som är avsatt

2020 – 2022 då kontoret saknar tid och resurser, välkomnar därför Sverigedemokraterna. Vi har dock svårt att se de riskabla i att skattebetalarnas pengar inte går åt.

Förslaget till lösning, att utreda flera projekt än som i varje läge bedöms rymmas i den ekonomiska ramen, är med ovannämnda i åtanke håresande.

Trafikborgarrådet inte har kontroll över de kostnader som hans egna politiska förslag renderar. Vidare verkar han brista i att nyktert bedöma de förslag han får från sin egen förvaltning. Den egna förvaltningen måste i sin tur lägga extra miljoner på externa konsulter för att kunna gå i mål med projekten.

Sverigedemokraterna är därför inte är beredda att ta beslut i hundramiljonkronorsklassen för som inte är akuta samtidigt som potthålen breder ut sig i stadens vägnät.

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), Peter Backlund (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD), vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Jan Valeskog m.fl. (S).

Reservation

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

Särskilt uttalande

Vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Jan Valeskog m.fl. (S) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Vi ser positivt på den övergripande målsättningen som stadens cykelplan och framkomlighetsstrategi har fastslagit och att ytterligare en miljard avsätts till cykelsatsningar. Det finns viktiga erfarenheter att dra från tidigare utförda satsningar, som ibland varit svåra att utvärdera. Därför är det bra att projektdirektiven nu slår fast att ”erfarenhetsåterföringen i projekten behöver utvecklas, liksom modeller för att samlat följa upp de satsningar som görs”. Bland annat bör fler konkreta och mätbara mål utformas, till exempel i form av förändrade flöden av cyklister, så att nämnden och stadens invånare kan utvärdera om de genomförda satsningarna får önskad effekt. En viktig del i arbetet är att kontoret är tydlig i krav och uppföljning av att arbeten som genomförs lever upp till de riktlinjer och styrdokument som finns.

Ersättaryttrande

Malin Ericson (Fi) lämnar ett ersättaryttrande enligt följande:

Feministiskt initiativ anser att ärendet i sin helhet är mycket positivt, men menar att framkomlighetssatsningen tydligare måste lyfta den lokala cyklingen. Pendel- och huvudstråk är viktiga delar av cykelinfrastrukturen, men en betydande del av cyklingen, särskilt i ytterstaden, sker lokalt. Idag ligger stora delar av ansvaret på stadsdelsnämnderna i och med att lokala cykelvägar går över parkmark.

De lokala cykelstråken och vägarna utnyttjas av dem som reser inom stadsdelarna, men är också ofta de vägar som mer långväga cyklister tar för att komma fram till pendel- och huvudstråken. Det är därför av största vikt att cykelinfrastrukturen är mycket god på alla nivåer. Stockholm kan inte kallas cykelstad förrän alla invånare, i alla åldrar och alla ärenden, kan cykla tryggt och säkert både lokalt och över längre avstånd.

Vid protokollet
Åse Geschwind