

Tid Torsdagen den 24 september 2020 kl. 16.00 – 16.20
Plats Rådssalen, Stadshuset
Justering Tisdagen den 6 oktober 2020 §§ 1-7, 9-12, 16

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 24 september 2020, §§ 8, 13-15, 17

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)

Patrik Silverudd (L)

Johan Fälldin (C)

Mikael Valier (KD)

Jan Valeskog (S)

Marlene Karlén (V)

Mads Lundgaard (SD)

Tjänstgörande ersättare

Bengt Ohlsson (S)

för Inger Edvardsson (S)

Emil Stensson (S)

för Emmelie Renlund (S)

Ersättare:

Tomas Tetzell (M)

Bo Lindner (M)

Maria Johansson (L)

Camilla Kylenfelt (MP)

Joel Höglund (V)

Natalia Espinosa (V)

Peter Wallmark (SD)

Malin Ericson (Fi)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Gunilla Glantz, Ulrika Falk, Åse Geschwind, Philip Hall, Inga-Lill Hultin, Anne Kemmler, Mattias Lundberg, och personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-13 samt borgarrådssekreteraren Thomas Karlsson.

§ 13**Tertialrapport 2 2020 för trafiknämnden**

Dnr T2020-00829

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner tertialrapport 2 för 2020 och överlämnar ärendet till kommunstyrelsen.
- 2 Trafiknämnden godkänner förslag till budgetjustering avseende medel för trygghetsskapande åtgärder om 0,5 mnkr inom investeringsbudgeten.
- 3 Trafiknämnden godkänner ansökan om investeringsmedel om 0,5 mnkr för trygghetsskapande åtgärder från Central medelsreserv i enlighet med bilaga 6 till kontorets tjänsteutlåtande.
- 4 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 14 september 2020.

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

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Patrik Silverudd (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 Att avslå förvaltningens förslag till beslut gällande att godkänna Tertialrapport 2 2020.
 - 2 Att godkänna förslaget till budgetjustering avseende medel för trygghetsskapande åtgärder om 0,5 mnkr inom investeringsbudgeten.
 - 3 Att godkänna ansökan om investeringsmedel om 0,5 mnkr för trygghetsskapande åtgärder från central medelsreserv i enlighet med bilaga 6.
 - 4 Därutöver anförs följande:

Stockholm har drabbats ekonomiskt mycket hårt av Covid-19. Den arbetsintensiva tjänstesektorn går på knäna.

Vi Sverigedemokrater anser därför att hushållande med skattemedel med fokus på de kommunala kärnuppgifterna ska prioriteras. Att underlätta för framtida tillväxt har aldrig varit viktigare.

Att strypa framkomligheten för trafiken genom att stänga av gator för att istället bygga hoppborgar mitt i gatan som dessutom stör nattsömnen för de boende då ungdomar hoppar nätterna igenom visar på en stor avsaknad av förståelse för de fundament som är grunden för trivsel, företagande och tillväxt.

Införandet av miljözon, klass II står stockholmarna och näringsidkarna dyrt utan någon påvisbar positiv miljöeffekt. Tvärtom om har de miljoner som satsats på detta projekt ökat utsläppen, troligtvis på grund av att trafiken måste köra omvägar. Att dessutom gå längre än de klimatmål Sverige nationellt fattat beslut om, innebär ännu högre kostnader för stockholmarna i en tid där arbetslösheten i Stockholm ökar kraftigt.

Det är av största vikt för stockholmsregionens utveckling att satsningar sker för att underlätta framkomligheten för alla trafikslag. Genom att bygga östlig förbindelse skulle Stockholm få en komplett ringled som skulle avlasta vägnätet, särskilt Essingeleden och Stockholms innerstad med minskade utsläpp som följd.

Istället tar majoriteten beslut som är negativt för tillväxten, stockholmarna och stadens näringsidkare. Arbetet med att försvåra framkomligheten för trafiken i allmänhet och bilar i synnerhet, fortsätter.

Trafikkontorets driftsavtal med krav på entreprenörerna att anställa grupper som står långt ifrån arbetsmarknaden, inte sällan utrikes födda, är inte bara diskriminering det är också oprofessionellt. I huvudstaden ska kompetens och kvalitet gälla när invånarnas skattemedel används. Stadens verksamheter ska inte vara integrationsåtgärder.

Trafikkontoret vidtar, som det även tas upp i tertialrapporten, många bra åtgärder för att hålla rent och snygg samt för öka tryggheten i det offentliga rummet.

De motarbetas dock av majoriteten som varken vill förbjuda tiggeriet eller ta reda på vem som befinner sig i staden. I istället göder de utanförskapssamhället genom att köpa övernattningar och betala ut försörjningsstöd till illegalt vistandes för miljoner.

Det är inte kommunala kärnuppgifter och bryter därför mot kommunallagen.

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), Patrik Silverudd (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) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

På grund av Covid-19 och de reserestriktioner som införts har Stockholm under 2020 undsluppit många av de trafik- och miljöproblem som annars präglar staden. Vägtrafiken och utsläppen har varit rekordlåga, samtidigt som glädjande nog antalet cyklande ökade till höga nivåer efter sommaren. Trafiknämndens pandemi-relaterade åtgärder har främst inriktats mot ägare av motorfordon, som fått lättnader i parkeringsavgifter och felparkeringsavgifter. Det har mestadels varit rimliga åtgärder i syfte att exempelvis underlätta för personer i sjukdomskarantän även om vi beklagar den ensidiga inriktningen på motorfordon, med lobbykampanjen gentemot regeringen för att sänka trängselskatten som sitt tydligaste exempel.

Vår främsta invändning är dock att trafiknämndens majoritet inte har tagit tillfället i akt att påskynda lösningar av stadens trafik- och miljöproblem och öka takten i omställningen. Om inte gatubilden snabbt förändras under pandemin, är risken uppenbar att vägtrafiken studsar tillbaka till de höga nivåer som rådde innan. Och då kommer också trängsel- och miljöproblemen tillbaka.

Det finns en hel del åtgärder som staden själva styr över. Den skulle exempelvis kunna agera för att snabbt öka utrymmet för cykel- och gångbanor, minska antalet p-platser, accelerera utbyggnaden av laddstolpar, vidta åtgärder för samlastning och elektrifiering av godstransporterna, m.m. Den nuvarande krisen utgör ett unikt tillfälle att driva på åtgärder som dels ändå behöver göras för att staden ska nå klimatmålen, dels skulle bidra till att skapa sysselsättning och lindra krisens ekonomiska påföljder. Men i stället ser vi återigen att majoriteten förlitar sig till beslut på riksnivå för att nå våra lokalt satta trafik- och miljömål.

Denna oförmåga att laga efter läge och leda genom krisen visar hur olyckligt det är med styren som inte grundar sig i gemensamma idéer och visioner utan endast bockar av åtgärder från en på förhand överenskommen lista.

Jan Valeskog m.fl. (S) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Nämndens tertialrapport 2 är på flera punkter en dystert läsning. Vi har flera gånger påtalat att stadens arbete brister när det kommer till att minska utsläppen från transporter, men tvingas konstatera att läget fortfarande är detsamma. Vi saknar arbetet med områdesanalyser för att förbättra stadsmiljön och främja gång, cykel och kollektivtrafik. Trafikkontoret har tagit fram en trafikplan för city, men den har blockerats av majoriteten. Vi konstaterar återigen att nämndens mål om andel lediga avgiftsbelagda parkeringsplatser i innerstaden dagtid inte nås. Det finns åtgärder för att komma tillrätta med detta som dessutom skulle minska privatbilismen och skapa ett trevligare gaturum, men även dessa åtgärder lyser med sin frånvaro. Den av nämndens frågor som under året varit den allra mest omdebatterade både i media och hos stockholmarna är problemen som medförts av elsparkcyklarna. Majoritetens strategi att låta företagen agera hur de vill på stockholmarnas bekostnad måste få ett slut. I tertialrapporten ser vi dock inga tecken på att nuvarande katastrofala strategi kommer att ändras.

Vinterväghållning är en annan fråga som vi upprepade gånger lyft. I tertialrapporten finns information om hur vinterväghållningen ska utvecklas och att ett fokusområde är att förbättra för stadens gångtrafikanter. Samtidigt vet vi att cykelbanorna tillåts kosta mer än gångbanorna och att cykelbanorna prioriteras tidigare än gångbanorna. Det är inte rimligt. Vid sidan av bra väghållning, inte minst vintertid, är god sikt utefter gång- och cykelvägarna viktigt för att öka känslan av trygghet och minska olycksrisker. I det syftet kan mindre träd och buskar nära vägen behöva avverkas. Samtidigt måste man då göra bedömningen att tillräckliga resurser kommer att kunna avsättas även på längre sikt för att röja det sly som snabbt växer upp. Utan återkommande slyröjning med ganska täta mellanrum blir sikten ofta sämre än i utgångsläget. För känslan av trygghet är det även angeläget att gång- och cykelvägarna är synliga från närliggande bebyggelse. Det kräver god belysning av vägarna, men kan även innebära behov av ”gallring” av växtlighet. Även i det sammanhanget behövs återkommande åtgärder för att upprätthålla en god sikt. När det gäller naturområden, ofta

relativt långt från bebyggelse, kan kostnaderna både ekonomiskt och i form av minskade naturvärden bli betydande. Vi ställer oss positiva till insatser, inte minst i Järva-området, för trygga gång- och cykelvägar. Vi förutsätter att trafikkontoret vid sina beslut om konkreta åtgärder gör bedömningen att den ökade tryggheten – upplevd och verklig – står i rimlig proportion till kostnaderna på kort och på lång sikt och till de naturvärden som riskeras.

I januari tog trafiknämnden över tillståndsgivning och uppsyn över torghandelsplatser i Stockholm. Vi välkomnar denna förändring och har under året följt kontorets viktiga arbete med frågan. Det finns stor förbättringspotential för stadens arbete med torghandel och trafikkontorets arbete kommer sannolikt att leda till en bättre samordning av torg- och gatumiljöns gestaltning och torgståndens placering. Förhoppningsvis kan det också leda till en bättre efterlevnad av de villkor som är förenade med tillståndet för torghandel.

Ersättaryttrande

Malin Ericson (Fi) lämnar ett ersättaryttrande enligt följande:

Det är tydligt att Stockholm står inför stora utmaningar till följd av pandemin, och tertialrapport 2 blir i år ett slags bokslut på hur den initiala hanteringen från staden har fungerat. Tyvärr kan vi konstatera att mer borde ha gjorts tidigare av den styrande majoriteten.

Märkbart är att trafiknämnden inte tagit tillvara på möjligheterna som presenterat sig när stockholmarna ändrat sina resvanor. Andra städer, både i Europa och resten av världen, har tagit tillfället i akt genom att måla upp tillfälliga cykelfält och göra gågator av annars starkt biltrafikerade gator, men inte i Stockholm. Nya rekord för cykelpassager rapporteras från flera platser, men hittills har inga slutsatser dragits av detta och åtgärder gjorts. Gångtrafikanter och cyklister får brottas med konsekvenserna av dålig infrastruktur, i form av både trängsel och oundvikliga konflikter mellan trafikslagen när de ska samsas på underdimensionerade ytor i en gatubild designad utifrån bilisternas framkomlighet.

Bilnormen verkar uppenbarligen vara alltför dominerande i den grönbå majoriteten, vilket inte minst blir tydligt när majoriteten enbart vidtagit åtgärder som riktar sig mot bilisterna, bland annat genom sin hemställan till regeringen för att pausa trängselavgiften. Det valet gjordes i stället för att satsa på de möjligheter många har haft att välja att ta cykeln i stället för kollektivtrafiken till arbetet.

Det löpande arbetet med långsiktiga lösningar behöver kompletteras med snabba och enkla förbättringar för en bra trafikmiljö för gångtrafikanter och ett ökat antal cyklister, men de lyser med sin frånvaro både i tertialrapport 2 och på gatorna.

Kontoret håller på att utreda vad som krävs för att uppnå en utsläppsfri innerstad 2030, och med ett minskat bilåkande skulle det gå att fånga tillfället i flykten. Dock ska majoritetens utsläppsfria innerstad förstås inte tolkas som att bilarna försvinner, och därmed görs inte åtgärder som inkräktar på deras utrymme i någon större utsträckning. I Feministiskt initiativs förslag till budget lyfter vi förslag om kraftigt begränsad biltrafik, fler permanenta gångator och att större zoner ska skapas som är permanent fria från biltrafik, bland annat i innerstaden.

Det pågår arbete med både utsläppsminskningar och åtgärder för att hantera den rådande klimatkrisen, men takten är alldeles för låg. Det tunga ansvaret ligger på den grönbå majoriteten, som i budgeten för 2020 har misslyckats med att tillräckligt fånga den allvarliga situationen. Feministiskt initiativ anser att staden ska utlysa klimatanödläge, så att trafiknämnden och övriga nämnder och bolag ser behovet av att agera snabbt och kraftigt. Det krävs politisk vilja för att ställa om ett samhälle, och att det faktiskt går att göra kan vi alla se nu under pandemin.

Vid protokollet
Åse Geschwind