

Tid Torsdagen den 18 februari 2021 kl. 16.00 – 16.45
Plats Bolindersalen, Tekniska nämndhuset
Justering Tisdagen den 2 mars 2021 §§ 1-9, 11-13, 15-21

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 18 februari 2021, §§ 10, 14, 22

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)
Emmelie Renlund (S)
Marlene Karlén (V)
Peter Wallmark (SD)

Tjänstgörande ersättare:

Bengt Ohlsson (S) för Inger Edvardsson (S)

Ersättare:

Tomas Tetzell (M)
Bo Arkelsten (M)
Bo Lindner (M)
John Backvid (M)
Maria Johansson (L)
Camilla Kylanfelt (MP)
Svante Linusson (C)
Emil Stensson (S)
Joel Höglund (V)
Katja Jassey (V)
Inge Pihlström (SD)
Malin Ericson (Fi) §§ 7-22

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Gunilla Glantz, Ulrika Falk, Åse Geschwind, Anna Green, Philip Hall, Inga-Lill Hultin, Anne Kemmler, Mattias Lundberg, Elisabet Munters, Bengt Stenberg och personalföreträdarna Luis Lopez §§ 1-10 samt borgarrådssekreteraren Thomas Karlsson.

§ 10**Verksamhetsplan 2021 för trafiknämnden**

Dnr T2020-03131

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner verksamhetsplanen för 2021.
- 2 Trafiknämnden godkänner omslutningsförändring om 136,1 mnkr inom driftbudgeten.
- 3 Trafiknämnden godkänner förslag till budgetjustering avseende åtgärdsprogram för god vattenstatus om 5,0 mnkr inom driftbudgeten.
- 4 Trafiknämnden godkänner förslag till budgetjustering avseende klimatinvesteringar om 59,5 mnkr.
- 5 Trafiknämnden godkänner förslag till budgetjustering avseende medel för trygghetsskapande åtgärder om 51,0 mnkr inom investeringsbudgeten.
- 6 Trafiknämnden godkänner ansökan om driftmedel om 5,0 mnkr för åtgärdsprogram för god vattenstatus från Central medelsreserv i enlighet med bilaga 13 i verksamhetsplanen.
- 7 Trafiknämnden godkänner ansökan om investeringsmedel om 59,5 mnkr för klimatåtgärder från Central medelsreserv i enlighet med bilaga 12 i verksamhetsplanen.
- 8 Trafiknämnden godkänner ansökan om investeringsmedel om 51 mnkr för trygghetsskapande åtgärder från Central medelsreserv i enlighet med bilaga 11 i verksamhetsplanen.
- 9 Trafiknämnden fastställer tidpunkter för ekonomisk månadsuppföljning till den 11 mars, 22 april, 17 juni, 26 augusti, 21 oktober, 18 november och 16 december samt tertialrapporter till den 27 maj och 30 september.
- 10 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 18 januari 2021.

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) och Jan Valeskog m.fl. (S) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - 1 Att ändra den felaktiga formuleringen på sid 36 om att handlingsplan för minskade koldioxidutsläpp för vägtrafiken fram till år 2030 har tagits fram under 2020.
 - 2 Att delvis bifalla förvaltningens förslag till verksamhetsplan och i övrigt godkänna förslag enligt vad som anges i Vänsterpartiets budgetreservation 2021
 - 3 Att därutöver anföra:

Största delen av 2020 och ännu början av 2021 präglades i hög grad av den globala pandemin med vittomfattande effekter även för trafiksituationen i Stockholm. När många har arbetat hemifrån och som en följd av avrådan från att resa kollektivt har trafikmängderna minskat och styrts om från kollektivtrafik till väg, cykel och gående. Vänsterpartiet i Trafiknämnden föreslog att åtgärder skulle vidtas för att underlätta framkomligheten för cyklister och öka utrymmet för gående för att minska smittrisen, men fick tyvärr inte gehör för de förslagen. Inte heller i verksamhetsrapporten för 2021 ser vi några mer omfattande förslag till att omdisponera gaturummet till förmån för cyklister, gående och kollektivtrafik utöver redan beslutade åtgärder. En cykeljourstyrka i all ära, men om fler ska cykla och gå behövs även större ytor avsatta för det ändamålet. Vi anser att den revidering av framkomlighetsstrategin som annonseras i verksamhetsplanen ska ta ordentliga steg i den riktningen.

Även om trafikens klimatskadliga utsläpp förmodligen minskade under 2020 till följd av pandemin finns en betydande risk för att bristen på bestående åtgärder i trafikmiljön kommer att leda till att utsläppen återigen skjuter iväg uppåt när pandemin väl klingar av. Det krävs djärva åtgärder för att säkerställa att Stockholms stad är världsledande i klimatomställningen, och vi menar att pandemin var ett tillfälle till det som i stort sett försattes.

Bortsett från pandemins sannolikt tillfälliga effekter var 2020 ett förlorat år för klimatomställningen av Stockholms trafiksektor, och 2021 ser dessvärre ut att bli ytterligare ett. Det miljöprogram och den klimathandlingsplan som, gravt

försenad, antogs av fullmäktige i maj 2020 – nästan ett halvår efter att det skulle börja gälla – innehöll mycket få konkreta uppgifter om hur klimatmålen för trafiksektorn ska nås. Den för klimatutsläppen helt avgörande frågan förlades i stället till en åtgärdsplan som ligger som ett uppdrag för 2020 års budget. Men trots att det i verksamhetsplanen står att den planen ”togs fram” under 2020 har vi ännu i mitten av februari 2021 inte sett till planen. Vi undrar bekymrat var den har tagit vägen? Vi anar förstås att förseningarna och oklarheterna beror på en oförmåga att komma överens politiskt inom den grönbå alliansen, men priset för denna politiska oförmåga är allt för stort för att slätas över: det hotar Stockholms möjlighet att nå klimatmålen och ta ansvar för klimatomställningen. Det förstärker intrycket av att den här majoriteten, hur grönbå den än kallar sig, är oförmögen att ta tag i vår tids största utmaning. Även om det nu påstås att ”kraftfulla åtgärder ska vidtas för att Stockholm ska vara fossilbränslefritt senast 2040” är det ännu skrivet i stjärnorna vad dessa åtgärder består i för trafiksektorn.

Vänsterpartiet föreslår däremot kraftfulla klimatåtgärder, inte minst för att ställa om trafiken i riktning mot en långsiktigt hållbar stad. Vi vill se 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, med 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.

De nya miljözonerna för personfordon har tyvärr inte utformats på ett sätt som hjälper klimatomställningen av transportsektorn. En miljözonsdefinition som i stället förbjuder framförande av fossilbilar tillverkade efter ett visst datum skulle kunna tillämpas brett, ha en starkt styrande funktion på nybilsinköp, förbättra luftkvaliteten och samtidigt minska klimatutsläppen. Staden bör verka för att staten inrättar möjligheter att införa sådana miljözoner och, om så sker, bör hela innerstaden omfattas från 2022 och hela kommunen från 2025. Därefter får alltså inga nya bensin- eller dieslbilar framföras inom zonerna. Med några års fördröjning bör sedan förbud för framförande av alla fossilbilar införas, förslagsvis från 2030 i innerstaden och 2035 i hela kommunen.

Att en "elektrifieringspakt" har skapats är bra, men vi har fortfarande inte sett några åtgärder för att skapa laddstolpar i gatumiljö i ytterstaden. Boende i flerfamiljshus utan garage tvingas ofta dra elsladdar över trottoarer och upp genom fönster eller balkonger för att kunna ladda sina bilar. Här måste staden skyndsamt svara upp mot behovet av fler laddstolpar. Även boende i flerfamiljshus i ytterstaden måste kunna delta i elektrifieringen av transportsystemet.

Vi vill se att fler gator görs 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 låncyklar tillhandahålls i ytterstaden samt att det finns lånestationer vid alla kollektivtrafikknutpunkter. Att staden nu länge varit helt utan låncykelsystem och inte heller kommer att få något på plats till sommaren 2021 är ytterst beklagligt och måste leda till politiska slutsatser. Vänsterpartiet anser att staden bör ta ett större eget ansvar för systemet och lämna betydligt mindre utrymme för multinationella bolag att sabotera genom juridiska processer.

En tydligare offentlig reglering och krävs också för de elsparkcyklar – 14 000 hösten 2020 – som placeras ut av privata företag i staden. Deras verksamhet faller under ordningslagen och därför ska tillstånd krävas för utplacering, vilket ger en möjlighet att dra in tillståndet för aktörer som inte lever upp till bestämmelser om exempelvis parkering. Att en avgift för kortflytt införts ser vi som ett steg i rätt riktning men menar att det även behövs kraftigare åtgärder för att få bukt med de problem som branschen skapar, inte minst för synskadade.

Vi vill också engagera flera invånare i stadens omställning 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.

Vänsterpartiet är slutligen trött på de ideologiska privatiseringar och privata upphandlingar av kommunal kärnverksamhet som andra partier ägnat sig åt allt för länge. Denna vinter ser vi återigen hur den upphandlade snöröjningen brister, trots fagra löften från den styrande majoriteten om skärpta rutiner för avtalsuppföljning. Vi hoppas förstås att de kommer att ge resultat, men menar samtidigt att det är dags att successivt och planerat återkommunalisera funktioner som snöröjning och gatuskötsel, i syfte att tillgodose hög kvalitet i utförandet likaväl som goda arbetsförhållanden och högsta tänkbara miljöprestanda.

- 3) Peter Wallmark (SD) föreslår att nämnden beslutar att avslå kontorets förslag till beslut samt att därutöver anför följande:

Ett förslag till verksamhetsplan och budget i linje med majoritetens budget i kommunfullmäktige har inkommit till trafiknämnden.

Sverigedemokraterna har presenterat en egen budget i kommunfullmäktige där vi redovisar vår syn på hur verksamheten för Stockholms stad bör prioriteras och hänvisar därför till denna för en utförligare beskrivning.

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) och Jan Valeskog m.fl. (S).

Reservation

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

Peter Wallmark (SD) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Särskilt uttalande

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

Vinterväghållningen har framgångsrikt utvecklats med sopsaltning av cykelbanor, vilket under vintern har resulterat i fina och rena cykelbanor i innerstaden. Samtidigt har gångbanorna varit i mycket dåligt skick. Vinterväghållningen för gångtrafikanter måste förbättras. Idag är ambitionsnivån alltför låg för vinterväghållningen av gångbanor. I upphandlingen fanns ett särskilt avtal för sopsaltning och renhållning av cykelbanor till en kostnad av 48 miljoner kronor, men inte någon särskild sopsaltning avseende prioriterade gångbanor. I upphandlingen ingår inte heller teknikutveckling för särskilda sopsaltningsmaskiner som fungerar på trottoarer. Detta är inte acceptabelt. I den socialdemokratiska budgeten stärker vi därför vinterväghållningen rejält.

En viktig åtgärd för att minska privatbilismen och göra staden mer attraktiv handlar om att minska skillnaden i parkeringsavgift mellan gatumark och tomtmark i syfte att styra över parkeringen till garage. Avgiften för besöksparkeringar borde därför höjas med 2 kronor per timme i taxerområde 1, 2 och 3. Målet är att öka andelen lediga parkeringsplatser i gatumark till 15 procent, i enlighet med stadens parkeringsstrategi.

Elsparkcyklarna innebär för många stockholmare något positivt. Det gör det enklare för många personer att ta sig från en plats till en annan. Samtidigt finns det problem med elsparkcyklarna som blir alltmer uppenbara. Framkomligheten som för somliga förbättras av elsparkcyklarna försämrar för många andra. Den ökande otrygghet som många upplever till följd av ökad nedskräpning är ytterligare en negativ aspekt. För att elsparkcyklar ska kunna bli ett positivt transportmedel krävs att staden använder gällande regelverk så som ordningslagen. De försök med frivilliga samarbetsavtal som staden skrivit med en del elsparkcykelföretag har visat sig verkningslösa. Istället måste staden ta fram bindande avtal som också innehåller en villkorslista som bolagen måste uppfylla för att få ställa upp elsparkcyklar på stadens mark. Villkoren kan exempelvis

handla om att elsparkcyklarna måste stå i särskilda ställ, att de måste plockas bort om de inte står korrekt parkerade och att de måste programmeras så att det inte går att köra berusad eller fler än en person.

I januari 2021 kommer miljözonsreglerna för tunga fordon att skärpas rejält. Det är en viktig åtgärd som kommer innebära att halterna av kvävedioxider nästan halveras i Stockholms innerstad. För att de skärpta miljözonsreglerna ska få tänkt effekt krävs att alla företag följer reglerna. Idag saknas effektiva verktyg för att hindra tunga fordon som kör olagligt i miljözonen. Trafikkontoret bör sätta upp ett mål om 100 procents regelefterlevnad för de tunga fordonen år 2021.

Varje sommar anställer kontoret feriearbetande ungdomar som ges ett första steg in på arbetsmarknaden, samtidigt som de utför viktiga arbetsuppgifter för att hålla stadens offentliga rum rena och attraktiva. Arbetslösheten i Stockholm har generellt legat på historiskt låga nivåer under många år men trenden bröts år 2019 då arbetslösheten började stiga. Pandemin har lett till att arbetslösheten har ökat och särskilt ungdomsarbetslösheten är nu väldigt hög. Att kontoret anställer unga för feriearbete är nu viktigare än på länge. Vi anser därför att fler anställningar ska ordnas. Till sommaren bör minst ca 400 ungdomar erbjudas feriejobb inom kontorets verksamhet och därmed ges arbetslivserfarenhet och kontakt med möjliga framtida arbetsgivare. Även andra årstider kan ungdomar erbjudas sysselsättning som timanställda operatörer på kontorets servicecenter under tider med hög belastning.

Vi välkomnar att kontoret år 2021 ska ta fram en handlingsplan för innovativ gatuladdning i syfte att underlätta för marknaden att skapa möjlighet för att alla gatuparkeringsplatser förutom korttidsplatser har laddmöjlighet senast år 2030. Det finns dock en risk att handlingsplanen bli verkningslös om inte politiken också ger ett tydligt uppdrag till Stockholm Parkering att i samverkan med trafikkontoret bygga ut laddplatser även på stadens mark. Den marknadsstyrda modellen som staden har tillämpat har lett till en ojämlik tillgång till laddplatser mellan innerstaden och ytterstaden. Om strategin inte förändras kommer denna ojämlikhet fortsätta att växa.

Staden har nu genomfört två misslyckade upphandlingar av låncyklar. Både detaljkrav i onödig omfattning liksom i praktiken komplicerade reklamupplägg har bidragit till dagens fiasko. Under flera år har det saknats låncyklar på stadens gator, trots Stockholms höga miljöambitioner. Med

facit i hand och med viss mån av självkritik kan vi konstatera att detta är resultatet av bland annat en senfärdig politisk hantering som inneburit kort överklagandetid, orealistiska kravlistor med ”subjektiva kriterier” och bristfällig utformning av upphandlingsunderlag. Mot denna bakgrund anser vi att ovanstående misslyckade politiska hantering av en reklamvillkorad upphandling av låncyklar inte bör genomföras en tredje gång, med uppenbar risk för ytterligare bakslag. En utredning bör därför tillsättas om förutsättningarna för att upphöra med reklamfinansierad cykeluthyrning och istället, i likhet med andra storstäder, genomföra en enkel upphandling av låncyklar utan villkorad reklamfinansiering, att införas innan sommarsäsongen 2021 i hela Stockholms stad.

Ersättaryttrande

Malin Ericson (Fi) lämnar ett 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 att därutöver anföras:

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

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 också i budgeten för 2021 har misslyckats med att tillräckligt fånga den allvarliga situationen. Feministiskt initiativ anser att staden ska utlysa klimatnödläge, 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.

Trafiknämnden har ett stort ansvar för stadens möjlighet att klara den akuta omställningen till en fossilbränslefri stad, och måste därför arbeta utifrån klimatnödläget och med frågan som övergripande mål. Klimatförändringarna är redan synliga i Stockholm och staden behöver ta hänsyn till effekterna av dem. Feministiskt initiativ vill utveckla arbetet med att tillvarata de möjligheter som grönytor ger för att motverka och lindra 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.

Stadens gator och torg ska vara till för alla invånare i Stockholm och det offentliga utrymmet ska prioritera människor. Därför menar Feministiskt initiativ att det är anmärkningsvärt att arbetet med tillgängligheten i staden för personer med funktionsnedsättningar fortfarande är långt ifrån tillfredsställande. Dålig beläggning, smala trottoarer och olika slags hinder på trottoarer och gångvägar gör att den som inte har full rörelseförmåga eller nedsatt syn har svårt att röra sig obehindrat. Det är problem som även drabbar människor som promenerar med barnvagn och cyklister. Med utgångspunkt i Feministiskt initiativs budgetförslag hade verksamhetsplanen inkluderat ett utökat samarbete mellan trafiknämnden och stadsdelsnämnderna för att framkomligheten på stadens gångytor ska bli godtagbar.

De snörika vinterveckor som vi har haft under februari visar på behovet av att utveckla snöröjningen med fokus på fotgängarna. De nödvändiga förbättringarna för cyklisterna, åtminstone bitvis, matchas tyvärr inte av väglaget på trottoarer och gångvägar. Det är därför beklagligt att det även för 2021 saknas krafttag för att höja standarden på röjningen för gångtrafikanterna.

Ett annat specifikt exempel på ett hinder på gångytor är elsparkcyklar. Under de senaste åren har användningen ökat och de parkeras utan ordning överallt i stadsmiljön. Det grönbå styret visar en märkbar handfallenhet inför frågan, med tanke på att det säger sig värna om att alla stockholmare ska ha tillgång till sin stad. Det är en passiv attityd som gynnar elsparkcykelbolagen. Den nyligen införda avgiften om 250 kronor för felparkerade och trafikhindrande elsparkcyklar är positiv men inte en tillräcklig åtgärd. Feministiskt initiativ vill att de uthyrande bolagen ska bli tillståndspliktiga enligt ordningslagen för att ge staden möjlighet att reglera uppställningen.

Biltrafiken i Stockholm är fortsatt hög, och det räcker inte att hänvisa till statliga och regionala åtgärder och förhoppningar om sådana för att komma åt en minskning. Verksamhetsplanens aktiviteter syftar till att öka andra, mer hållbara trafikslag vilket inte heller är en lösning. Staden behöver arbeta med egna åtgärder för att göra bilen mindre attraktiv som dagligt transportmedel.

Feministiskt initiativ vill se ett tydligt program för att kraftigt begränsa biltrafiken där fysiska åtgärder är en viktig del. Sommargågator ska göras permanenta, och ytterligare gågator eller gångfartsområden behöver utredas. Särskilt fokus för detta arbete måste läggas 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. Bilfria söndagar ska införas på prov i innerstaden, utifrån exempel från städer som Paris och Bogotá. Vi vill också att trafiknämnden ska ta fram en strategi för att skapa större zoner som är permanent fria från biltrafik, varav en i ett område som omfattar hela eller stora delar av Gamla stan och City, samt i ytterstadsområden.

Märkbart är att det i verksamhetsplanen inte syns några tecken på att ta tillvara på möjligheterna som presenterat sig när stockholmarna på grund av pandemin ändrat sina resvanor. Nya rekord för cykelpassager har rapporterats från flera platser, men inga åtgärder följer. Gångtrafikanter och cyklister får fortsätta 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.

Vid protokollet
Åse Geschwind