

Tid Torsdagen den 22 april 2021 kl. 16.00 – 16.25
Plats Stora kollegiesalen, Stadshuset
Justering Måndagen den 3 maj §§ 1-7, 9-14, 16, 19-20

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 22 april 2021, §§ 8, 15, 17-18, 21

Daniel Helldén

Jan Valeskog

Närvarande**Beslutande ledamöter:**

Daniel Helldén (MP), ordföranden

Ulla Hamilton (M)
Jan Tigerström (M)
Eva Ekmehag (M)
Patrik Silverudd (L)
Johan Fälldin (C)
Mikael Valier (KD)
Jan Valeskog (S)
Inger Edvardsson (S)
Emmelie Renlund (S)
Peter Wallmark (SD)

Tjänstgörande ersättare:

Joel Höglund (V)	För vice ordföranden Rikard Warlenius (V)
Katja Jassey (V)	För Marlene Karlén (V)

Ersättare:

Tomas Tetzell (M)
Bo Arkelsten (M)
Bo Lindner (M)
John Backvid (M)
Camilla Kylenfelt (MP)
Svante Linusson (C)
Bengt Ohlsson (S)
Emil Stensson (S)
Inge Pihlström (SD)
Malin Ericson (Fi)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Gunilla Glantz, Barbro Edlund, Ulrika Falk, Åse Geschwind, Anna Green, Philip Hall, Sara Högne, Anne Kemmler, Mattias Lundberg, Elisabet Munters, Bengt Stenberg och personalföreträdarna Luis Lopez §§ 1-15 samt borgarrädssekreteraren Helena Cullemo.

§ 15**Underlag för budget 2022 med inriktning 2023 och 2024 för trafiknämnden**

Dnr T2021-00771

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner trafikkontorets förslag till underlag för budget 2022 med inriktning för 2023 och 2024 och överlämnar ärendet till kommunstyrelsen.
- 2 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 24 mars 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 Peter Wallmark (SD) föreslår (se beslutet).
- 2) Jan Valeskog m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - 1 Att i huvudsak godkänna kontorets förslag.
 - 2 Att ytterligare 20 miljoner kronor avsätts för bättre snöröjning för gående i hela staden.
 - 3 Att ytterligare 18 miljoner kronor avsätts för bättre renhållning och underhåll.
 - 4 Att avgiften för besöksparkering i zon 1, 2 och 3 höjs med 2 kr/timme.
 - 5 Att en tillståndsavgift för elsparkcyklar införs enligt Malmö stads modell.
 - 6 Att investeringsmedlen för bättre cykelinfrastruktur höjs.
 - 7 Att därutöver anföra 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. Varje resa med kollektivtrafik påbörjas och avslutas med att resenären måste gå till fots till och från hållplatsen. Bättre snöröjning av gångbanorna är nödvändig för att få fler att välja att resa kollektivt. 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 med 20 miljoner kronor.

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.

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. Kommande

somrar 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 främst bestått i att ge intresserade aktörer möjlighet att sätta upp laddare på stadens gator. Resultatet har blivit alldeles för lite och alldeles för sent. Föga förvånande har laddplatserna i princip endast installerats i innerstaden. Strategin måste vara den motsatta. När infrastrukturen för laddning finns på plats vågar fler köpa elbilar. Utbyggnadstakten av laddinfrastruktur måste öka. Staden måste ta ett större ansvar för utbyggnaden så att den faktiskt blir av – både i tid och över hela staden.

3) Joel Höglund m.fl. (V) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

- 1 Att avslå kontorets förslag till beslut med hänvisning till Vänsterpartiets budgetreservation i kommunfullmäktige samt att därutöver anföra följande:

Vi måste tyvärr återigen konstatera att den viktigaste strukturfrågan för Stockholms trafikpolitik – hur god framkomlighet ska ske utan utsläpp av växthusgaser – inte tas på tillräckligt allvar av den styrande majoriteten. Den handlingsplan som ska tas fram för hur transportsektorn ska nå klimatmålen, som skulle ha börjat gälla från 2020, är fortfarande inte antagen eller publicerad, vilket gör det omöjligt att utvärdera om den här treårsbudgeten för Trafiknämnden leder mot de långsiktiga målen, exempelvis att Stockholm ska vara en helt fossilfri stad 2040. De möjligheter som de förändrade resvanorna till följd av pandemin skapade har inte heller tagits i beaktande, och risken är därför stor att fordonstrafiken och trängseln ökar kraftigt under året. Vänsterpartiet anser att fler både tillfälliga och permanenta omdisponeringar av gaturummet borde ha

skett i syfte att säkerställa ett fortsatt högt cyklande samtidigt som kollektivtrafiken återtar tidigare resevolym.

En annan överhängande fråga med stark koppling till klimatfrågan rör utbyggnaden av laddstolpar. Många stockholmare som vill bidra till ett bättre klimat genom att byta fossilbilar till laddbara elfordon hindras av den saktfärdighet och ideologiskt färgade marknadstilltro som utmärker majoritetens syn på utbyggnad av publika laddstolpar. Det ska vara möjligt inte bara för villaägare eller boende med tillgång till inomhusgarage att kunna ladda sina elfordon, och för att nå detta krävs en omfattande utbyggnad av publika laddmöjligheter inte minst i ytterstaden. Som konstateras i tjänsteutlåtandet innebär stadens affärsmodell att det är externa aktörer som ska stå för utbyggnaden av laddstolpar, vilket innebär att ”kontoret endast indirekt kan påverka etableringstakten”. Det leder till att det redan ytterst blygsamma målet om 2000 laddstolpar på gatumark till år 2022 sannolikt inte kommer att nås. Vid årsskiftet hade endast 220 laddplatser etablerats. Vänsterpartiet vill både se en väsentlig höjning av målet och att stadens bolag Stockholms parkering ges i uppdrag att bygga ut en tät infrastruktur för laddbara fordon.

I Vänsterpartiets budgetreservation föreslår vi kraftfulla åtgärder för att ställa om trafiken så att Stockholm kan 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.

Offentlig upphandling ska vara ett medel för att driva utvecklingen i en socialt, ekologiskt och ekonomiskt hållbar riktning. Men efter ännu en vinter med bristfällig snöröjning

har det blivit än mer uppenbart att större delar av den allmännyttiga kommunala service som bekostas av skattekollektivet också bör utföras av kommunala förvaltningar och bolag. Det gäller inte minst snöröjningen, som successivt bör återtass.

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 Peter Wallmark (SD).

Reservation

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

Joel Höglund m.fl. (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Särskilt uttalande

Peter Wallmark (SD) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Sverigedemokraterna har presenterat en reservationsbudget i kommunfullmäktige där vi tydligt går igenom Stockholms stads ansvarsområden och verksamheter. För en utförligare beskrivning om våra inriktningsmål samt underlag för budget 2022 samt inriktning för 2023 och 2024 hänvisar vi till detta dokument. Stadens arbete kommer även fortsättningsvis präglas av den pågående pandemin och det är av stor vikt att stadens förvaltningar fortsätter att prioritera kärnverksamheten även under kommande verksamhetsår som också kommer präglas av Covid-19 pandemin.

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 för 2021 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 för 2021 hade underlaget inkluderat ett utökat samarbete mellan trafiknämnden och stadsdelsnämnderna för att framkomligheten på stadens gångtor ska bli godtagbar.

De snörika vinterveckor som vi hade under februari i år visade än en gång på behovet av att utveckla snöröjningen med fokus på fotgångarna. De nödvändiga förbättringarna för cyklisterna, åtminstone bitvis, matchas tyvärr inte av väglaget på trottoarer och gångvägar. Vi hoppas därför att de åtgärder som beskrivs i ärendet innebär de krafttag som behövs för att höja standarden på röjningen för gångtrafikanterna.

Biltrafiken i Stockholm är fortsatt hög, men det saknas praktiska åtgärder för hur den ska minska. Att göra det enklare för stadens invånare att använda sig av de hållbara

trafikslagen är visserligen en viktig pusselbit, men det krävs också separata åtgärder för att göra bilen mindre attraktiv som dagligt transportmedel. När det görs omfattande arbeten på vägar och gator bör frågan inte vara hur biltrafiken ska ledas om utan hur trafikanterna ska ledas till de hållbara trafikslagen.

Feministiskt initiativ 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. 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.

Vid protokollet
Åse Geschwind