

Tid Torsdagen den 27 maj 2021 kl. 16.00 – 16.40
Plats Bolindersalen, Tekniska nämndhuset
Justering Tisdagen den 8 juni 2021 §§ 1-12, 14, 15, 18, 21, 22, 29

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 27 maj 2021 §§ 13, 16, 17, 19, 20, 23, 24,
25, 26, 27, 28, 30, 31

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)
Peter Wallmark (SD)

Tjänstgörande ersättare:

Bengt Ohlsson (S) för Inger Edvardsson (S)
Joel Höglund (V) för Emmelie Renlund (S)

Ersättare:

Tomas Tetzell (M)
Bo Arkelsten (M)
Bo Lindner (M)
John Backvid (M)
Åsa Nilsson Söderström (L)
Camilla Kylanfelt (MP)
Svante Linusson (C)
Katja Jassey (V)
Inge Pihlström (SD)
Malin Ericson (Fi)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Gunilla Glantz, Ulrika Falk, Åse Geschwind, Anna Green, Philip Hall, Sara Högne, Anne Kemmler, Mattias Lundberg, Elisabet Munters, Bengt Stenberg och personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-13 samt borgarrädssekreteraren Helena Cullemo.

§ 13**Tertialrapport 1 för trafiknämnden**

Dnr T2021-01062

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner tertialrapport 1 för 2021 och överlämnar ärendet till kommunstyrelsen.
- 2 Trafiknämnden godkänner omslutningsförändring om 16,4 mnkr inom driftbudgeten.
- 3 Trafiknämnden godkänner förslag till budgetjustering avseende medel för trygghetsskapande åtgärder om 3,9 mnkr inom investeringsbudgeten.
- 4 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 11 maj 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), vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Jan Valeskog m.fl. (S) föreslår (se beslutet).
- 2) Peter Wallmark (SD) föreslår att nämnden beslutar att avslå kontorets förslag till beslut samt att därutöver anföra följande:

Det är av största vikt för stockholmsregionens utveckling att satsningar sker för att underlätta framkomligheten för alla trafikslag. Samtidigt som kontoret framhåller att stadens fortsatta välstånd är helt beroende av företag som vågar investera och anställa och att effektiva transportlösningar och god framkomlighet, tillsammans med väl fungerande leveranstrafik, bidrar till ett attraktivt företagsklimat, fortsätter man att försvåra framkomligheten för både privat- och yrkestrafik. Majoriteten tar aktiva beslut som försvårar framkomligheten och som är negativa för tillväxten, stockholmarna och stadens näringsidkare trots att man påstår motsatsen.

Det är dock glädjande att ekonomin är i balans och att prognossäkerheten är träffsäker, särskilt nu när pandemin fortfarande sätter stora avtryck på hela samhället.

Sammantaget är Sverigedemokraternas syn på hur trafiken ska utvecklas i Stockholm väsensskild från den styrande majoriteten. Vi hänvisar till vår budget om hur vi vill att staden ska utvecklas vad det gäller trafiken.

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

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

Särskilt uttalande

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

Det är tråkigt att konstatera att den grönbå majoriteten i Stockholms stad fortfarande inte tar trafikens klimatutsläpp på allvar. Trots att transporter nu står för mer än hälften av koldioxidutsläppen i Stockholm saknar staden fortfarande en plan för hur dessa utsläpp ska minska i takt med målen om ett fossilbränslefritt Stockholm. Den handlingsplan för minskade utsläpp från vägtrafiken som skulle ha varit klart 2020 har fortfarande inte syns till. Nu skriver kontoret att det ”avvaktar kommunfullmäktiges beslut ... för att börja utföra de utpekade åtgärderna” (s. 33). Uppenbarligen leder den politiska majoritetens oförmåga till att viktiga åtgärder som hade kunnat minska klimatutsläppen fördröjs.

En mycket viktig del i klimatomställningen handlar om att elektrifiera fordonsflottan, men det kräver att det finns laddmöjligheter för bilar utbyggda i stadens alla delar. De beslut som hittills tagit om laddplatser på gator och andra allmänna platser är otillräckliga – och vad värre är kan staden inte ens leva upp till dem. Enligt bokslutet byggdes endast 223 publika laddplatser under 2020, och kontoret konstaterar nu att ”års målet för 2021 om 1100 färdigställda publika laddplatser på gatumark är mycket svårt att nå” (s. 27).

Den affärsmodell som hittills används och som överlåter det mesta av ansvaret på marknaden fungerar uppenbarligen inte,

och därför är det glädjande att läsa att Trafiknämnden tillsammans med MHN och Stockholms stads Parkering AB ska ta fram nya mål och handlingsplaner. Vi ställer oss dock tveksamma till om det här ideologiskt mycket marknadsliberala styret kommer att vara förmöget till att ta fram effektivare modeller. Vi menar att stadens egna förvaltningar och bolag måste ta ett direkt ansvar för utbyggnaden av en laddinfrastruktur som möjliggör för boende i hela staden att nyttja elbilar.

En annan lika viktig del av omställningen handlar om att få fler att cykla och gå i stället för att ta bilen. Glädjande nog har andelen cyklister ökat kraftigt i Stockholm, inte minst under pandemin. Vi har många gånger framfört att investeringarna och åtgärderna för att öka cyklandet borde ha intensifierats under pandemin för att säkerställa ett fortsatt ökande cyklande även efter pandemin. Nu ser det i stället ut som om takten istället har slagits av. En kraftig budgetavvikelse om 65 miljoner kronor rapporteras i investeringarna i cykelinfrastruktur (s. 72). Vi hoppas att det är en tillfällig svacka.

Vi noterar också att kostnaderna för snöröjningen under årets tre första månader blev klart högre än budgeterat, trots att nederbörden var förhållandevis måttlig. En förklaring är särskilda insatser för isborttagning krävdes utöver vad som är avtalat med entreprenörerna. Dåliga upphandlingar har dock inte bara ekonomiska följder, utan leder framför allt till att exempelvis äldre personer riskerar att bli isolerade eller råka ut för halkolyckor. Mycket återstår innan snöröjningen fungerar tillfredsställande i Stockholm.

Slutligen gläds vi åt att kontoret utvecklar dialogen med stockholmarna och tar emot 150 000 synpunkter, felanmälningar och idéer årligen. Det är viktigt att lyssna på dem, men det är givetvis även viktigt att ta tillvara på synpunkterna och idéerna, åtgärda felen och återkoppla de genomförda förändringarna till alla som kommit med förslag. Vi ser därför fram emot att följa arbetet med den nya funktionen Förslagsportalen, som ska göra synpunkterna ”till en del av underlaget för kontorets prioriteringar” (s. 14), även om det i föreliggande handlingar är svårt att sluta sig till hur det ska gå till och hur detta samordnas med det arbete som sker kring Tyck Till-tjänsten.

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

Ökade åtgärder för att minska trafiken och dess utsläpp

För att minska växthusgasutsläppen är vägtrafikutsläppen särskilt viktiga att adressera de kommande åren. Medan andra samhällssektorer minskar sin miljöpåverkan ökar trafikvolymerna och därmed miljöpåverkan från trafiken. Vägtrafiken står nu för mer än 50 procent av växthusgasutsläppen i Stockholm och miljöförvaltningen skriver i "Rapportering av energianvändning och växthusgasutsläpp 2019 och 2020" att transportsektorn är den största utmaningen för att nå fossilfrihet i Stockholm. Miljöförvaltningen bedömer det som osäkert om målet att minska koldioxidutsläppen till år 2023 kan nås inom vägtrafikens beting. Detta nämns dock inte av trafikkontoret.

Klimatutsläppen från vägtrafiken är en stor utmaning. Vi socialdemokrater har gång på gång påpekat att det därför är angeläget med särskilt långtgående krav för just trafiken. Att arbeta för att vända denna trend är en av stadens viktigaste uppgifter. Ändå tar den grönbå majoriteten inte fram några åtgärder för att vända denna trend. För att ge ett exempel: klimathandlingsplanen saknar åtgärder motsvarande 84 100 ton för vägtrafiken. Det är inte acceptabelt och visar på en alldeles för låg ambitionsnivå. Det politiska styrets svar var att istället att meddela att de ska ta fram en egen handlingsplan för minskade utsläpp från vägtrafiken. Men det är ett arbete som gång på gång skjuts på framtiden. Det görs helt enkelt inte. Det är hittills bara ord om att något ska göras. Det verkar varken finnas ambition eller vilja att driva på arbetet för att minska utsläppen från vägtrafiken.

I tertialrapporten kan vi läsa att trafiknämnden inte heller detta år kommer att nå målet om andel lediga avgiftsbelagda parkeringsplatser i innerstaden dagtid. Höjda parkeringsavgifter (vilket också är i enlighet med stadens parkeringsstrategi) är ett av de verktyg staden har och som vi vet får effekt på bilanvändandet. Det leder inte bara till minskade koldioxidutsläpp utan även till mindre behov av gatuparkering vilket i sin tur skapar ett trevligare gaturum med mindre trängsel och mer utrymme för exempelvis gående, cyklande, uteserveringar och bussar.

Bygg ut laddinfrastrukturen för en klimatsmart mobilitet

I tertialrapporten kan vi också läsa att kontoret arbetar på flera olika sätt med att öka antalet publika laddplatser framöver, men att de bedömer att årsmålet för 2021 om 1 100 färdigställda publika laddplatser på gatumark är mycket svårt att nå.

Vi är kritiska till den grönbå majoritetens politik på området som hittills har fokuserat på att låta marknaden installera laddplatser. 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. Stadens allmännyttiga bostadsbolag har totalt drygt 24 000 parkeringsplatser, av dessa är endast 328 laddplatser. Det är under all kritik. Boende i flerfamiljshus utan egen parkering har särskilt svårt att ställa om till elektrifierade transporter och därför måste det skapas tillgängliga laddmöjligheter för dem som förlitar sig på boendeparkeringsystemet. Att majoriteten inte har använt sig av stadens eget bolag Stockholm Parkering i större omfattning för att bygga ut laddinfrastrukturen i gatumiljö är beklagligt.

Allt fokus för den grönbå majoritetens politik är personbilar. Faktum är dock att tunga transporter står för ca 23 procent av trafikens koldioxidutsläpp. Dessutom är allt fler lätta lastbilar en av förklaringarna till den ökande vägtrafiken och de ökande utsläppen. För att ställa om vägtrafiken måste även godstransporterna elektrifieras. Här lyser dock politiska initiativ från majoriteten med sin frånvaro.

Förbättrad vinterväghållning för gående

I tertialrapporten finns också information om att vinterväghållningen ska utvecklas på stadens trottoarer. Samtidigt vet vi att cykelbanorna tillåts kosta mer än gångbanorna och att cykelbanorna prioriteras tidigare än gångbanorna. Det är rimligt. Dagens klimatförändringar innebär dessutom mer omfattande nederbörd och snabba växlingar i temperatur. Det skapar särskilda problem med vinterväghållningen av våra gångbanor i staden. Regn på kvarvarande snö resulterar i isbelagda gångbanor vilket i sin tur lett till många benbrott och andra olyckor bland oskyddade trafikanter. Olyckor som i samhällskostnader kan räknas till miljardbelopp under ett år, där merparten av olyckorna sker under vintertid. Vinterväghållningen av gångbanorna måste prioriteras upp. Det är inte rimligt att cykelbanorna prioriteras högre, de måste hanteras likvärdigt.

Förbättrad luftkvalitet på stadens gator

Luften i Stockholm blir allt bättre. Det gläder oss att den långsiktigt positiva trenden med allt bättre luft fortsätter att hålla i sig och att en viktig milstolpe nu har nåtts: för första

gången klaras miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid vid samtliga mätstationer i staden.

Trygga och attraktiva torg

I tertiärrapporten skriver kontoret att de har ambitionen att ta ett samlat grepp om tryggheten på torgen och för att utveckla kontorets arbetssätt med torghandeln har de förra året fokuserat på några torg i Skärholmen, Tensta, Husby och Akalla. En aktivitet som bedöms som ”grön” och därmed uppnådd är att ”Tillsammans med näringsidkarna och berörda stadsdelsnämnder utveckla torghandelsverksamheten så att torgen upplevs som trivsamma, städade och trygga vistelsemiljöer.” Anledningen till att aktiviteten bedöms som uppnådd är att kontoret under året arbetar med utvalda fokustorg i Skärholmen, Akalla, Husby, Tensta och Rinkeby där arbetsgrupper med representanter från trafikkontoret och berörda stadsdelsförvaltningar har etablerats och samverkar kring torgen. Vi välkomnar arbetet för att förbättra torgen, men konstaterar att exempelvis Akalla torg har en utveckling som snarare upplevs som mindre trivsam, sämre städad och mindre trygg. Det är inte acceptabelt.

Omkring dessa torg finns också problem med att butiker lägger ut emballage och kartonger i torg- och gatumiljön. Samtidigt vet vi att samtliga av stadens inspektioner av butikers avfallshantering ledde till någon form av anmärkning år 2020. Under samma år har antalet klagomål dessutom ökat. Det är tydligt att det redan innan pandemin fanns betydande möjligheter till förbättring av hur verksamheter hanterar sitt avfall. Stadens tillsynsstopp innebär att läget nu är än mer allvarligt. Behovet av tillsyn inom området har ökat från en redan hög nivå och det drabbar även situationen på torgen.

Slutligen vill vi även lyfta att det är allvarligt att inget görs för att lägga ner Bromma flygplats, att trafikplan för city har stoppats och att effektbristen ignoreras.

Ersätтарыttrande

Malin Ericson (Fi) lämnar ett ersätтарыttrande enligt följande:

Vi måste än en gång konstatera att den känsla av brådska som en pågående klimatkris påkallar är fortfarande helt frånvarande. Den budget som den grönbå majoriteten lade för 2021 förklarar saken, då den inte på något sätt fångade den ödesdigra situation vi befinner oss i. Feministiskt initiativ vill utlysa ett klimatnödläge, så att trafiknämnden och övriga nämnder och bolag ser behovet av att agera snabbt och kraftigt. Stockholm behöver ställa om och då krävs det politisk vilja.

Den stora andel av Stockholms CO₂-utsläpp som biltrafiken idag orsakar är en trängande anledning till varför biltrafiken måste minska. Det är uppenbart att det inte räcker att enbart ta vägen med renare fordon, eftersom fordonsflottan inte förnyas i tillräckligt takt. Åtgärder för att dra ned på antalet fordon i staden och vända invånarnas resor mot mer hållbara trafikslag täcker även behovet av att minska den oproportionerligt stora del av stadens gator som reserveras åt bilarna. Även ett helt utsläppsfritt fordon skulle kräva gatuutrymme och parkeringsplatser på bekostnad på övriga trafikslags framkomlighet.

Utöver den mycket angelägna planen för att minska utsläppen från vägtrafiken vill Feministiskt initiativ se ett program för att kraftigt begränsa biltrafiken där fysiska åtgärder är en viktig del. 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.

Det är glädjande att trafikkontoret arbetar med att stärka samverkan med stadsdelsförvaltningarna när det gäller tryggheten i de offentliga rummen och utemiljöer. Feministiskt initiativ menar dock att det också krävs ett utökat samarbete mellan trafiknämnden och stadsdelsnämnderna för att framkomligheten på stadens gångtytor ska bli godtagbar.

Det är också mycket positivt att arbete pågår med tillgängligheten i staden för personer med funktionsnedsättningar, men det är fortfarande 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. Stadens gator och torg ska vara till för alla invånare i Stockholm, och så är inte fallet idag. Nämndmålet ”Stockholms offentliga rum är tillgängliga för alla” kan därför knappast anses vara uppfyllt.

Vid protokollet
Åse Geschwind