

**Tid** Torsdagen den 17 februari 2022 kl. 16.00 – 16:25  
**Plats** Stora kollegiesalen, Stadshuset  
**Justering** Torsdag den 24 februari 2022 §§ 1-5, 7, 8, 10, 11, 14, 15,  
19-21, 23, 24

*Omedelbart justerade paragrafer*

**Justering** Torsdagen den 17 februari 2022, §§ 6, 9, 12, 13, 16-18, 22

Daniel Helldén

Rikard Warlenius

**Närvarande****Beslutande ledamöter:**

Daniel Helldén (MP), ordföranden

Rikard Warlenius (V), vice ordföranden

Jan Tigerström (M)  
Eva Ekmehag (M)  
Åsa Nilsson Söderström (L)  
Johan Fälldin (C)  
Mikael Valier (KD)  
Jan Valeskog (S)  
Inger Edvardsson (S)  
Emmelie Renlund (S)  
Marlene Karlén (V)  
Peter Wallmark (SD)

**Tjänstgörande ersättare:**

Tomas Tetzell (M) för Ulla Hamilton (M)

**Ersättare:**

Bo Arkelsten (M)  
Bo Lindner (M)  
Camilla Kylenfelt (MP)  
Svante Linusson (C)  
Bengt Ohlsson (S)  
Emil Stensson (S)  
Joel Höglund (V)  
Katja Jassey (V)  
Inge Pihlström (SD)

**Tjänstemän:**

Förvaltningschefen Gunilla Glantz, Mikaela Dahlberg, Ulrika Falk, Åse  
Geschwind, Peter Granström, Philip Hall, Kersti Hedqvist, Mattias  
Lundberg, Alva Matsdotter, Elisabet Munters, Bengt Stenberg och

personalföreträdarna Luis Lopez §§1-11 samt borgarrådssekreteraren Thomas Karlsson.

## **§ 12**

### **Verksamhetsberättelse 2021 för trafiknämnden**

Dnr T2021-01087

#### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag.

- 1 Trafiknämnden godkänner verksamhetsberättelse och bokslut för 2021 och överlämnar ärendet till kommunstyrelsen.
  - 2 Trafiknämnden godkänner förslag till begäran om ombudgetering av medel om 16,1 mnkr avseende trygghetsskapande åtgärder.
  - 3 Trafiknämnden godkänner förslag till begäran om ombudgetering av medel om 1,9 mnkr avseende klimatinvesteringar.
  - 4 Trafiknämnden godkänner förslag till begäran om ombudgetering om 11,8 mnkr för projekten Trygga gång- och cykeltunnlar och Hästa gård.
- 1 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

#### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 14 januari 2022.

#### **Nämndens behandling av ärendet**

#### **Framlagda förslag till beslut**

Nämnden föreslår (se beslutet).

#### **Beslutsgång**

Ordföranden Daniel Helldén (MP) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

#### **Särskilt uttalande**

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

Även 2021 präglades till av pandemin, med fortsatt hemarbete för stora grupper under stora delar av året. Det borde ha lett till fortsatt relativt låga trafikflöden i staden, men det visar sig nu att vägtrafikarbetet ökade med hela 5,5 procent jämfört med 2020. Det innebär att vägtrafiken var högre 2021 än

2019, innan pandemin, vilket är mycket oroväckande. Vänsterpartiet har många gånger varnat för detta och beklagat att inte fler åtgärder togs under pandemin för att permanent fördela om gatuutrymmet och mer aktivt försöka få fler att använda andra färdmedel, men tyvärr har det skett inför i stort sett döva öron.

Vi måste i det sammanhanget också passa på att beklaga att den åtgärdsplan för trafikens klimatmål, som fanns som uppdrag i 2020 års budget och är en viktig del av handlingsplanen för klimatet som skulle börja gälla år 2020, ännu inte har presenterats eller skickats ut på remiss. Vi tvingas konstatera att de grönbå snart har slösat bort en mandatperiod utan att få fram en plan på hur stadens störst utsläppskälla – trafiken – ska ställas om.

Medan majoriteten under det gångna året har presenterat ambitiösa målsättningar för utbyggnaden av laddplatser, nödvändig för att få ner transportsektorns utsläpp, har den inte satt kommunala muskler bakom orden och fakta på marken talar sitt tydliga språk: 2021 fanns endast 265 publika laddplatser i staden, jämfört med 223 år 2020. Detta är och inte ens en tiondel av KF:s årsmål om 2800. Det är tydligt att staden måste agera mycket mer resolut för att få denna mycket viktiga pusselbit i klimatomställningen på plats.

Vi noterar också oroat att nämnden har hamnat rejält på efterkälken vad gäller investeringar i allmänhet och investeringar i cykelinfrastruktur i synnerhet. Netto uppgick investeringarna till 977 miljoner jämfört med planerade 1120 miljoner, vilket är en kraftig rejäl avvikelser. Av de budgeterade satsningarna på cykelinfrastruktur lyckades nämnden endast använda hälften – 131 av 261 miljoner – vilket tyder på stora problem att få fram och avsluta investeringar. Det är också ett brott emot de höga ambitioner staden har på cykelområdet.

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

Trots en lovande utveckling med fler miljöbilar och biobränslen fortsätter vägtrafiken och dess utsläpp att öka. Av de territoriella utsläppen i Stockholms stad kommer hela 42 procent från transporter och utsläppen från transporterna ökar. Att arbeta för att vända denna trend är en av trafiknämndens viktigaste uppgifter.

Luftkvaliteten i Stockholm har länge varit en högt prioriterad miljöfråga. I januari 2021 skärptes miljözonsreglerna för tunga fordon. 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. Det finns dock ett sätt att enkelt bli av med de olagliga transportererna: genom att registrera och straffbelägga fordonen. Trafiknämnden bör därför uppvakta relevanta aktörer och arbeta för att trängselskattportalerna ska kunna användas för att registrera och straffbelägga fordon som bryter mot miljözonsregler. Passiviteten här från stadens sida är trist att konstatera.

Genom att prioritera kapacitetsstarka trafikslag som gång, cykel och kollektivtrafik kan fler människor klara sin mobilitet utan att behöva använda bilen. På så sätt kan klimatpåverkan minskas och gaturummet bli mer tillgängligt. Det kräver investeringar och prioriteringar. Samtidigt måste fordonsflottan ställas om och fossila bränslen fasas ut. Gällande omställningen till fler eldrivna bilar finns mer kvar att göra för att stimulera en sådan utveckling, här kan staden bidra mer än idag.

Enligt verksamhetsberättelsen har staden grovt räknat 2 000 reserverade platser i laddkartan, varav 200 avtalade för byggnation kommande år. Mellan 2019 och 2020 ökade dock antalet laddbara fordon med drygt 50 procent i Stockholm. Från 24 018 stycken år 2019 till 46 516 stycken år 2020. Idag finns drygt 80 procent av kommunens laddplatser i parkeringsgarage. Därför behövs mer än det idag, drygt 200 laddplatserna på gatumark, om staden ska minska utsläppen från trafiken och klara sina klimatmål. Ett strategiskt arbete mellan trafikkontoret och bolaget behöver därför påbörjas snarast för att så snart som möjligt identifiera platser över hela staden där Stockholm Parkering kan skapa betydligt fler laddplatser.

Slutligen är det beklagligt att kontoret även detta år inte når målet om andel bygg- och anläggningsentreprenader i stadens regi som uppfyller stadens krav avseende användning av Byggvarubedömningen (BVB) eller därmed jämförliga system. Att använda BVB är en hygienfaktor för att kunna bygga på ett hållbart sätt.

