

Tid Torsdagen den 14 december 2023 kl. 16.00 – 16.50
Plats Stora kollegiesalen, Stadshuset
Justering Onsdagen den 20 december 2023, §§ 1-13, 15, 16, 20-23,
25-27, 29, 30, 32

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 14 december 2023, §§ 14, 17-19, 24, 28,31

Lars Strömgren

Dennis Wedin

Närvarande**Beslutande ledamöter:**

Lars Strömgren (MP), ordföranden

Dennis Wedin (M), vice ordföranden

Ulf Walther (S)
Berit Nyberg (S)
Jimmy Lindgren (S)
Irene Dolk Castellanos (S)
Tobias Johansson (V)
Jonas Nilsson (M)
Anders Lindman (SD)
Sara Svanström (L)
Markus Berensson (C)
Hamid Ershad Sarabi (C)

Tjänstgörande ersättare:

Joel Höglund (V) för Katja Jassey (V)

Ersättare:

Karin Jordås (S)
Lars Arell (S)
Björn Erdal (S)
Abdiaziz Serar (S)
Agneta Sundberg (V) §§ 1-29
Torbjörn Erbe (M)
Ludvig Tornberg (M)
Linn Bessner (C)
Destiny Zandi Lindgren (KD)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Gunilla Glantz, Henrik Axelsson, Sara Bergendorff,
Niklas Domeij, Elisabet Elfström, Ulrika Falk, Peter Granström, Anna
Green, Philip Hall, Elisabet Munters, nämndsekreteraren Alva Matsdotter

och borgarrådssekreteraren Helena Cullemo samt personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-17.

§ 17

Verksamhetsplan 2024 för trafiknämnden

Dnr T2023-02608

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

1. Trafiknämnden godkänner verksamhetsplanen för 2024.
2. Trafiknämnden godkänner förslag till budgetjustering avseende Lokalt åtgärdsprogram för vattenförekomster om totalt 0,5 mnkr inom driftbudgeten.
3. Trafiknämnden godkänner förslag till budgetjustering avseende Högtider och evenemangsdagar i fokusområden om totalt 0,8 mnkr inom driftbudgeten.
4. Trafiknämnden godkänner förslag till budgetjustering avseende klimatinvesteringar om 131,3 mnkr inom investeringsbudgeten.
5. Trafiknämnden godkänner förslag till budgetjustering avseende trygghetsinvesteringar om 33,7 mnkr inom investeringsbudgeten.
6. Trafiknämnden godkänner förslag till budgetjustering avseende medel för Stockholm vid vatten om 1,2 mnkr inom investeringsbudgeten.
7. Trafiknämnden godkänner förslag till budgetjustering avseende medel för Lokala åtgärdsprogram för dagvatten om 3,5 mnkr inom investeringsbudgeten.
8. Trafiknämnden godkänner förslag till budgetjustering avseende medel för Hästa gård om 7,0 mnkr inom investeringsbudgeten.
9. Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 6 december 2023.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Lars Strömgren (MP), Ulf Walther m.fl. (S) och Tobias Johansson m.fl. (V) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M) föreslår att nämnden beslutar att delvis avstyrka förslaget till verksamhetsplan 2024 för trafiknämnden, samt att därutöver anföra följande:

Det ska vara enkelt att ta sig fram i Stockholm – oavsett om man går, cyklar, åker kollektivt eller med bil. När vänsterstyret i Region Stockholm gör historiska neddragningar av kollektivtrafiken, ökar ofrånkomligt Stockholms stads ansvar. Det handlar om allt ifrån bättre gångstråk och cykelvägar till bättre upplysning för dem som får en längre väg mellan hållplatsen och hemmet. Neddragningarna i kollektivtrafiken försvårar också möjligheterna för Stockholm att nå våra klimat- och miljömål. Behovet av snabbare utbyggnad av laddinfrastrukturen ökar därför ytterligare. Det är något som Moderaterna satsar mer än majoriteten på i vårt förslag till budget.

Parallellt med regionens neddragningar gör majoriteten i stadshuset det allt svårare och dyrare för stockholmare i behov av bil att ta sig fram. Parkeringsplatser tas bort samtidigt som avgifterna höjs, bilförbud och miljözoner införs i innerstan och tunnlar stängs igen för att pressa upp biltrafiken i kvartersmiljö. Det skapar ett mindre tillgängligt och lättframkomligt Stockholm, inte minst för barnfamiljer och äldre.

Målet om att fortsätta arbetet med att skapa bilfria zoner vid stadens skolor och förskolor genom att gator stängs av för biltrafik bör avbrytas till förmån för lokal dialog med respektive rektor om trafiksäkra åtgärder. Lekkator och mindre trafik kan mycket väl vara önskvärt vid vissa skolor, men vid andra direkt olägligt, onödigt eller försvårande för säker hämtning och lämning.

Det ska tas bort ytterligare parkeringsplatser utan att de ersätts. Sommaren 2024 tar trafikkontoret på initiativ av majoriteten bort alla parkeringsplatser i västra Gamla stan och en tredjedel av parkeringsplatserna på Skeppsbron. Det skapar problem för Gamla stans bilägare och den minskade tillgängligheten för dem till sina hem riskerar skapa en sämre och mindre tillgänglig stadsdel. Parkeringssituationen i innerstan behöver ses över, och Trafikkontoret borde

identifiera platser för fler parkeringsplatser där det som mest behövs:

Vintern är här och snöröjningen därmed ständigt aktuell. Då det visat sig svårt att snöröja exempelvis både cykel- och gångbanor av tillräckligt användarvänlig kvalitet samtidigt, önskar Moderaterna att trafikkontoret ser över möjligheterna för fotgängare att gå i cykelbanan för att slippa halka (om gångbanan inte sopsaltats, plogats eller sandats).

Moderaterna hänvisar i övrigt till vår budgetreservation.

- 3) Anders Lindman (SD) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - a. Att avslå kontorets förslag till beslut.
 - b. Att ge kontoret i uppdrag att återkomma till Trafiknämnden med en verksamhetsplan utifrån Sverigedemokraternas skuggbudget 2024.
 - c. Att därutöver anföra följande:

Sverigedemokraterna har i sin skuggbudget för 2024 redogjort för våra visioner, mål och inriktningar. För att genomföra detta ska kontoret återkomma till nämnden med en omarbetad verksamhetsplan.

- 4) Sara Svanström (L) föreslår att nämnden beslutar att delvis bifalla förvaltningens förslag till beslut med hänvisning till Liberalernas budgetreservation för 2023, samt att därutöver anföra följande:

Liberal trafikpolitik syftar till att individen ska kunna förflytta sig på ett tryggt, säkert och smidigt sätt i staden, oavsett förutsättning, ålder, kön eller funktionsnedsättning. Trafiknämnden ska arbeta för den ekologiskt, socialt och ekonomiskt hållbara staden. Stockholm ska vara fossilfritt senast 2040 och stadens organisation ska vara fossilfri 2030. Nämnden ska bidra till att skapa fysiska och digitala strukturer som gör det lätt att leva och resa miljövänligt.

Trafikplaneringen ska utgå från stadens framkomlighetsstrategi som prioriterar gång, cykel och kapacitetsstark kollektivtrafik. Ett väl fungerande trafiksystem är avgörande för en växande stad med en hög takt i bostadsbyggandet. Trafiknämnden ska bidra till att skapa en tryggare, trevligare och mer levande stad, med

större plats för människor. Gator, torg och kajer ska i högre grad fyllas av folkliv, kulturinslag, träd och grönska. Den biologiska mångfalden ska stärkas.

Bilen kommer finnas även i framtidens stad, inte minst för nyttotrafik och för människor med behov av bilen. Liberalerna tror inte på förbud men genom mål, incitament och styrmedel möjliggör vi den gröna omställningen. Staden ska arbeta för differentierade parkeringsavgifter och trängselavgifter som gör det relativt sätt dyrare för fossilbaserade bilar.

Liberalerna kommer under perioden 2023-2026 satsa 120 MSEK extra för att öka investeringsvolymen inom programmet för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Den här satsningen är särskilt viktig för att bygga bort brister i det redan byggda offentliga rummet.

Nämnden ska alltid utgå från tillgänglighetsperspektivet när en fysisk förändring sker i det offentliga rummet, därför stärker Liberalerna drift och underhåll för tillgänglighetsåtgärder med sex miljoner kronor under 2023, t.ex. i syfte att stärka snöröjning av gångbanor.

Parkering på gatumark ska i större utsträckning ge plats åt gång, kollektivtrafik och cykelbanor, men även träd och grönska. Då får vi en mer attraktiv stad, där en del av det offentliga rummet kan tas tillbaka från en tid när staden byggdes kring bilen.

Stadens behov av att hantera skyfall blir allt större. Inte minst i de delar av staden där det redan i dag finns eller riskerar finnas en befintlig skyfallsproblematik. Många viktiga insatser görs redan inom ett Grönare Stockholm. Men för att få till en både förebyggande och långsiktig hantering av skyfall behövs ett helhetsgrepp om stadens skyfallshantering.

Genom fler träd i stadsmiljön, gröna väggar och tak samt ett bättre tillvaratagande av vatten rustas staden mot extremväder och blir dessutom vackrare. Vi behöver därför plantera fler träd och anlägga växtbäddar där det går, även inne i innerstaden och i gatumiljö. I centrala Stockholm finns flera breda gator där det finns utrymme för innovativa lösningar såsom vertikala planteringar samt grönska på trottoarerna.

- 5) Markus Berensson m.fl. (C) föreslår att nämnden beslutar att planera 2024 års verksamhet i enlighet med Centerpartiets budget, samt att därutöver anföra följande:

Transporterna är en av klimatpolitikens stora utmaningar. Mobilitet och transporter är grundläggande för att en storstad ska kunna fungera. Invanda mönster behöver brytas och ny klimatsmart teknik måste ges en självklar plats i vardagen. Innovativa och hållbara lösningar behövs för att möjliggöra sätt att elektrifiera transporterna och öka andelen resor med cykel och kollektivtrafik. Stockholm är en fantastisk stad men får också sin styrka genom sambanden med övriga länet, Sverige, Europa och världen. Många reser till och från Stockholm varje dag och många passerar även Stockholm på sin väg ut till resten av landet och omvärlden. Därför behöver staden aktivt arbeta för goda hållbara kommunikationer både regionalt, nationellt och internationellt och stärka sina insatser för att fortsatt kunna hantera den mängd resenärer och de transporter som anländer till eller passerar Stockholm. I detta arbete har trafiknämnden en central roll. Staden har som mål att Stockholm ska vara en klimatpositiv stad senast 2030 och en fossilbränslefri stad senast 2035 – vilket kräver att utsläppen från fossildrivna fordon minskar snabbt. Staden ska ha som målsättning att fram till år 2030 minska utsläppen från transportsektorn med 80 procent jämfört med år 2010 och minska biltrafikarbetet med 30 procent från 2017 års nivå. Nämnden ska bidra till att skapa fysiska och digitala strukturer som gör det lätt att leva och resa miljövänligt.

Trafiknämnden ska tillsammans med kommunstyrelsen bedriva ett aktivt samarbete med andra berörda aktörer för att kollektivtrafiken ska fungera bättre och drivas av el eller förnybara bränslen. Stadens vattenvägar bör nyttjas bättre med fler pendelbåtslinjer. Framkomligheten för nödvändiga, hållbara transporter och bilresor behöver också säkras. Fler utsläppsfria zoner i Stockholm behövs och målet är en utsläppsfri innerstad 2030. Ska omställningen vara möjlig måste också fler välja att resa kollektivt.

Samtidigt som Stockholm underlättar för gående och cyklister krävs en omställning av den övriga fordonstrafiken, och elektrifiering är en av de mest centrala åtgärderna. Laddplatserna för elbilar behöver snabbt bli fler. Effekten i ett stort antal laddstolpar behöver öka kraftigt för att korta laddningstiderna och öka nyttjandegraden. Ägarskapet och ansvarsfördelningen för laddinfrastrukturen behöver ses över och effektiviseras. Informationsägarskap

ska alltid finnas reglerat i avtal så att staden äger eller har tillgång till all data om hur, när och var fordon laddas för att kunna optimera fortsatta utbyggnaden. Staden ska och också göra det möjligt att ladda elfordon via gatubelysningen. En offensiv elektrifieringsstrategi behöver komma på plats. Samtliga p-platser ska på sikt bli laddplatser, vilket ska genomföras genom nära samverkan med näringslivet och nätägaren Ellevio.

I samarbete med miljö- och hälsoskyddsnämnden ska nämnden fortsatt arbeta för att initiera åtgärder för att utsläppen från trafiken minskar genom framför allt elektrifiering av transportsektorn och en transporteffektiv samhällsplanering.

Trafiknämnden ska i samarbete med kommunstyrelsen och övriga berörda nämnder hålla ihop stadens samlade arbete med elektrifieringen av transportsektorn bland annat genom arbete med Elektrifieringspakten. Sammantaget ska arbetet bidra till att uppnå det nationella klimatmålet att minska växthusgasutsläppen från inrikes transporter med 70 procent till 2030 samt målet att Stockholm ska vara en fossilbränslefri stad senast 2035. Trafiknämnden ska vara drivande i stadens arbete med Agenda 2030:s mål 9 Hållbar industri, innovationer och infrastruktur tillsammans med kommunstyrelsen. Nämnden ska införa miljözon klass 2 i hela innerstaden under 2024 och miljözon klass 3 i hela innerstaden från 2030 samt i hela staden senast år 2035.

Trafiknämnden ska tillsammans med övriga berörda delar av staden omvandla fler bilvägar till stadsgator. Levande gator är de där människor enkelt och tryggt kan ta sig fram som gående och cyklister. Stockholms gator måste anpassas så att det blir lättare att gå, cykla och åka kollektivt. I en stad som ger större plats för fotgängare och cyklister behöver också gaturummet utformas så att de kan ta sig fram säkert i attraktiva miljöer. Fler gator ska omvandlas till cykelgator, där bilar ska anpassa sin hastighet till cykeltrafiken. Gång- och cykelbron mellan Gamla stan och Slussen ska byggas, inklusive rampen från nedre brofästet, för att skapa kopplingar till Söder Mälarstrand och Stadsgårdsleden.

Arbetet med sommargånggator bör fortsätta och utvecklas till att omfatta fler gator och torgbildningar även i ytterstaden. Satsningen på vintergånggator som kan få extra belysning, dekoration och hållbar och klimateffektiv värme och möjliggör till exempel fler julmarknader men också fler

vinter-uteserveringar ska utökas. Det ger också butiker och restauranger mer utrymme i gatumiljön, vilket kan bidra till att nya jobb och en mer företagervänlig stad. För lokala satsningar på förbättrad säkerhet för gående och cyklister samt upprustning av parker och torg och andra lokala satsningar finns medel avsatta i central medelsreserv.

Mikromobilitet, såsom elcyklar, elsparkcyklar och liknande lösningar, har en viktig roll att spela i framtidens Stockholm. När restiden för att mötas minskar blir Stockholm en tryggare och trevligare stad. Det här området präglas av entreprenörskap och nya lösningar. Det kräver dock ett tydligare regelverk för tillåtna uppställningsplatser och åtgärder som leder till att hyrda fordon parkeras korrekt och inte hindrar framkomligheten. Stadens planering måste fokusera på hela resan och underlätta för kombinationsresor, satsningar på goda bytesmöjligheter och bra parkeringsplatser för cyklar och elsparkcyklar. Barns möjlighet att röra sig i staden är viktig för deras utveckling. Staden måste fortsätta arbetet med en säker trafikmiljö runt skolor samt barns möjlighet att själva gå och cykla till skolan och andra fritidsaktiviteter. Barns cyklande behöver öka av både frihets- och hälsoskäl. Fler trafiklekplatser där barn och unga genom lek blir duktiga och säkra cyklister är en insats för att nå dit. Trafiknämnden ska även genomföra en pilotsatsning med att återinföra skolpoliser för att fler barn och unga ska gå eller cykla till skolan. Trafiknämnden ska genomföra åtgärder för att en ökad andel persontransporter ska ske med kapacitetsstarka trafikslag som gång, cykel och kollektivtrafik samtidigt som tillgängligheten för dessa trafikslag prioriteras så att behovet av biltransporter minskar. Rörlig trafik ska prioriteras i enlighet med stadens framkomlighetsstrategi och det offentliga rummet ska stärkas. Det är viktigt att nämnden deltar i arbetet med att utveckla en samlad produktionsplanering med utgångspunkt från kommunfullmäktiges mål för bostadsbyggandet, översiktsplanen samt utbyggnaden av kollektivtrafik.

Stockholm ska vara en trygg, säker, ren och välskött stad och standarden ska vara likvärdig i hela staden. Nedskräpningen ska minska och arbetet mot klotter ska stärkas.

Nämnden har ett stadsövergripande ansvar för utveckling av stadens parker och grönområden. Nämnden är även ansvarig för renhållning av gator och torg. I de stadsmiljöer som trafiknämnden ansvarar för ska nämnden genomföra

åtgärder som skapar trygghet, social inkludering och allmän säkerhet. Entreprenörers arbete ska följas upp för att säkerställa att avtalade åtgärder genomförs och att en likvärdig standard erhålls i hela staden. Stadsmiljön ska vara tillgänglig för alla, oavsett funktionsförmåga. Nämnden ska arbeta utifrån ett jämställdhetsperspektiv och särskilt beakta behov hos barn och äldre samt inkludera medborgardialoger i sitt arbete, särskilt när det gäller att utveckla offentliga platser där många vistas och i anslutning till förskolor och skolor. Trafiknämndens verksamhet ska vara ekonomiskt hållbar och skapa största möjliga nytta och mervärde för stockholmarna.

Nämnden ska ta tillvara möjligheterna med digitalisering och teknikutveckling för att åstadkomma en effektiv verksamhetsutveckling. I digitaliseringsprojekt ska stadens centrala plattformar användas. Nämnden ska förbättra samordningen med exploateringsnämnden för att öka nämndens möjligheter att planera och påverka de investeringar som är en konsekvens av exploateringsverksamheten. Under pandemin insåg många vilken roll Stockholms småföretagare spelar för jobben, men också för en levande stad. Därför ska de lättnader som infördes under pandemin blir permanenta. Det handlar exempelvis om nolntaxa för foodtrucks, torghandlare, uteserveringar, marknader, fritidsaktiviteter och boxparks. Avgifter för ansökan, tillsyn och anmälningar för serveringstillstånd sätts till noll. För att öka intäkterna från reklamvittriner på stadens mark ska andelen stadsinformation som visas sänkas från 50 till 25 procent.

Beslutsgång

Ordföranden Lars Strömgren (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag som stöds av ordföranden Lars Strömgren (MP), Ulf Walther m.fl. (S) och Tobias Johansson m.fl. (V).

Reservation

Vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Anders Lindman (SD) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Sara Svanström (L) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Markus Berensson m.fl. (C) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Ersättaryttrande

Destiny Zandi Lindgren (KD) lämnar ersättaryttrande enligt följande:

Stockholm har en enorm potential och ska fortsätta att utvecklas till landets mest företagsvänliga stad med en trygg, hel, ren och tillgänglig stadsmiljö. För att nå dit behöver trafiksystemet optimeras och kapaciteten utökas, säkerheten prioriteras och trafikens funktion värnas. Som Sveriges ekonomiska och politiska huvudstad har trafiknämnden ett stort ansvar att förvalta dess infrastruktur. En infrastruktur som påverkar såväl stockholmare som alla svenskar i det långa ledet.

Mycket av stadens infrastruktur kom till under 60- och 70-talets intensiva utbyggnad och den börjar bli åldrad och i vissa delar eftersatt. Mot bakgrund av detta beklagar vi att vänsterpartierna fortsätter att göra nya rekordsatsningar på gång och cykel medan befintlig infrastruktur tillåts bli politiskt och ekonomiskt eftersatt. I Kristdemokraternas förslag till budget avsätter vi därför 125 mnkr per år mer än vänstermajoriteten på att beta av den underhållsskuld som nu tillåts växa. Att prioritera och vårda det befintliga måste gå före politiska experiment som hastigt inrättande av näringslivsfientliga miljözoner.

Vi oroas även över att arbetet med trafik hinder mot attentat tycks stanna av i en tid då arbetet snarare behöver växlas upp. Under året har terrorhotnivån gått från tre till fyra på en femgradig skala. Arbetet med att säkerställa terrorhinder på platser som av polisen bedömts sårbara för attentat var en prioriterad fråga för Kristdemokraterna under vår tid i majoriteten och vi avsätter därför ytterligare 25 mnkr till detta ändamål i vår budgetreservation för 2024.

Kristdemokraterna efterfrågar mer fokus på trafiknämndens kärnverksamhet och utökad kapacitet i stadens trafiksystem. Signalen från politiken om att parkeringsplatser, körfält och övriga trafikfunktioner ska ge plats åt ökade vistelsevärden och kulturinslag riskerar att ytterligare försämra framkomligheten i staden. Åtgärder för en grönare och mer attraktiv stadsmiljö behöver inte ske på trafikfunktionens bekostnad, men tycks användas för att medvetet tränga bort trafiken på viktiga trafikleder och parkeringsplatser i stadsdelar där det redan idag är omöjligt att hitta några lediga sådana.

Att skapa en attraktiv och levande gatumiljö är en ambition som även Kristdemokraterna delar men vi menar att det kan ske med större hänsyn till lokala förutsättningar utan att försumma lokalbor i behov av bil, samt utifrån hela samhällets behov av framkomlighet. I Kristdemokraternas Stockholm utgår vi inte från att stockholmarnas vardag bara utspelar sig mellan SL:s hållplatser. Vi har förståelse för att olika stockholmare, familjer, företag och organisationer har olika behov och förutsättningar i trafiken. Trafikpolitiken behöver planeras med större respekt för – inte mot – deras behov av att ta sig fram i staden.

Vid protokollet
Alva Matsdotter