

Tid Måndagen den 13 oktober 2014
kl 14.30 – 17.00

Plats Lavals rum, Tekniska Nämndhuset

Justerat

Ulrika Voghera

Anders Carlsson

Närvarande

Ledamöter:

Ulrika Voghera, (HSO/HRF), ordföranden

Anders Carlsson, (HSO/RTP-S)

Gunnar Slätt, (HSO/FHDBF)

Tjänstemän:

Rådets sekreterare Petra Berglund samt
föredragande tjänstemän: Erik Jondelius och Erik
Hollander.

§ 1

Val av justerare

Beslut

Rådet utser Anders Carlsson att tillsammans med
ordföranden Ulrika Voghera justera dagens protokoll.

§ 2

Dagordningen fastställs

Dagordningen godkänns med tillägg under punkten 14.

§ 3**Föregående protokoll**

Rådet godkänner protokoll 5/2014 och lägger det till handlingarna.

§ 4**Inkomna skrivelser och protokoll**

Protokoll 7/2014 från stadsbyggnads- och exploateringsnämndens råd för funktionshinderfrågor från den 2 september 2014 diskuteras och läggs därefter till handlingarna.

Beslut

Rådet instämmer i stadsbyggnads- och exploateringsnämndens råd för funktionshinderfrågors svar på remissen om ”Program för en sammanhållen stad 2015-2020”, enligt nedan-.

”I programmet bör det tas med ett förtydligande av begreppet tillgänglighet så att det klart framgår att det handlar om tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Begreppet bör vidgas så att det överensstämmer med formuleringen i lagstiftningen, det vill säga tillgänglighet och användbarhet för personer med funktionsnedsättning. Allmän tillgänglighet bör konkretiseras så att det anges vad det faktiskt handlar om, till exempel närhet till allmänna kommunikationer eller närhet till olika typer av serviceinrättningar.”

De har även framfört önskemål gällande Tekniska nämndhuset om utarbetande av dels plan för evakuering av personer med funktionsnedsättning vid brand, dels om utredning av plan för att få fullgod ljudnivå för personer med nedsatt hörsel i samtliga sammanträdesrum.

Rådet ställer sig bakom önskemålen.

§ 5

Inkomna remisser

Rådet går igenom remiss från stadsrevisionen som inkommit till trafik- och renhållningsnämnden sedan rådets senaste sammanträde, gällande Medfinansiering i stora infrastrukturprojekt.

Ordföranden summerar: Stadsrevisorerna är i stort sett nöjda då projekten ser ut att hålla sig inom given budget. Endast beträffande Norra Länken finns viss osäkerhet. Staden ska enligt avtal stå för 25 procent av de 25 procent merkostnader som projektet beräknas behöva, motsvarande 22 till 30 miljoner kronor. Staten äger och driver samtliga projekt utom överdäckningen av E18 vid Hjulsta/Kista, där staden äger och svarar för drift och underhåll.

§ 6

Ärenden tagna på delegation

Inga ärenden är tagna på delegation till dagens sammanträde.

§ 7

Trafiknämnden

Preliminär dagordning inför nämndens sammanträde den 23 oktober 2014 är utsänd till rådet.

§ 8

Stockholms Stads Parkerings AB

På styrelsens möte den 1 oktober 2014 fattades ett inriktningsbeslut för tre parkeringshus:

- I befintligt bergtrum i Fortums tidigare naftalager i nya stadsdelen Norra Djurgårdsstaden, 500 till 800 platser.
- Årstafältet i kvarteret närmast Södra Länken, 300 till 400 platser.
- Västra Valhallavägen, cirka 400 platser.

Beslut

Rådet diskuterar informationen samt framhåller vikten av att i ett tidigt skede få möjlighet lämna synpunkter på tillgänglighet för personer med olika funktionsnedsättningar.

Rådssekreteraren får i uppdrag att hålla kontakt med bolaget.

I skrivelse från rådet vid Stadsbyggnads- och exploateringsnämnderna lämnas synpunkter på hörtillgänglighet i garagehissar samt en hänvisning till Handisams Riktlinjer för tillgänglighet från 2012. Vidare tas i skrivelsen upp frågan om evakuering av personer med funktionsnedsättning vid brand i garage. Skrivelsen skickas till Stockholms Stads Parkering AB för kännedom. **Bilaga 1**

Rådet önskar också höra hur bolaget ställer sig till, ett tidigare muntligt framfört önskemål, om att måla hela de parkeringsrutor som reserveras för personer med funktionsnedsättningar till exempel i blått.

Utomlands finns även tillägsskyltar i stil med, översatt till svenska:

”Tar du min p-plats kan du ta mitt handikapp/funktionsnedsättning”.

Till protokollet biläggs bilder på blåmålade parkeringsrutor och tillägsskyltningen. **Bilaga 2**

§ 9**Remiss av motion (2014:10) om förbättring av stockholmarnas möjligheter till att bada.**

Föredragande: Erik Jondelius

Erik Jondelius och rådet diskuterar remissen tillsammans.

Beslut

Rådet tackar för informationen. Rådet har inga synpunkter på kontorets förslag till svar på remissen, men noterar att där saknas information om avgifter, badvakter och kloranvändning.

§ 10**Remiss av motion (2014:12) om en kreativ vision för Högdalstopparna som ett viktigt led i skapandet av Ekopark Syd.**

Föredragande: Erik Jondelius

Erik Jondelius och rådet diskuterar remissen tillsammans.

Beslut

Rådet tackar för diskussionen. Rådet anser att det är av stor vikt att markförhållandena kontrolleras och att det säkerställs att inga gifter läcker ut i Ekoparken.

Rådet noterar att toaletter inte nämns i handlingarna. Det är viktigt att det finns toalettmöjligheter tillgängliga för både människor och djur. Önskvärt vore också stora papperskorgar med täta tömningar.

Rådet konstaterar dessutom att då stora delar av projektområdet inte är planlagt, behövs en ny detaljplan. Och eftersom finansieringen kan bli problematisk anser rådet det nödvändigt att undersöka om projektet kan samordnas med närliggande exploateringsprojekt.

Rådet beslutar att omedelbart justera paragrafen.

§ 11**Remiss av motion (2014:11) om Söder Mälarstrand som ett grönnare och hälsosammare promenadstråk.**

Kontorets förslag till svar på remiss har sänts ut till rådet.

Beslut

Rådet har inga synpunkter.

§ 12**Utvärderingen av pilotprojektet "4:an ska fram".**

Föredragande: Erik Hollander

Erik Hollander föredrar slutrapporten om pilotprojektet för linje 4 från den 2 oktober 2014, och som sänts till rådet.

Projektet hade fyra mål:

- Förbättra regulariteten och minska trängseln på bussarna
- Att restiden skall bli mer förutsägbar för resenärerna
- Minska bussarnas restid med 10 %
- Inte förlora resenärer

Tre av målen uppfylldes och restidsmålet uppnåddes i två av fyra uppmätta relationer och inte fullt ut i de övriga.

Restiden för en normalresa har i genomsnitt kunnat minskas med över två minuter (motsvarande 11 %), när minskade väntetider vid hållplats räknas in.

På ett flertal sträckor har införda kollektivkörfält haft effekt på att minska körtider. De har också positiv effekt på att minska bussarnas spridning på körtid.

Ej trafikerade hållplatser

Tidsbesparingen är c:a en halv minut per hållplats vilket totalt gett en minskad restid om 2 minuter per riktning. Åtgärden har inte gett ett minskat antal resenärer längs linjen. Mot Gullmarsplan blev det ingen förändring medan det har blivit en ökning med 5 % i riktning mot Radiohuset. Resenärsantalet i anslutning till de hållplatser som inte trafikeras har både ökat och minskat.

Resandet med färdtjänstkort har totalt sett minskat med 4 % i anslutning till de hållplatser som inte trafikerats under försöket.

Resandet med färdtjänsttaxi har också totalt sett minskat med 4 % i anslutning till adresser vid hållplatser som inte trafikerats under försöket. Undantaget är Stadion som fått ett ökat resande med 25 resor under perioden. Det kan antas att det är resor till Sofiahemmet som ökat. Det finns ingen tydlig koppling till att resor med färdtjänsttaxi skulle öka på grund av att hållplatser inte trafikeras.

Regularitet

Preliminära analysen tyder på att förbättrad regularitet har gjort att en normalresa i genomsnitt har kunnat minskas med över två minuter (motsvarande 11 %).

Antal bussar som har långa körtider har minskat, och spridningen mellan bussarnas körtid har minskat.

Beläggningen inom olika belastningsintervall har förändrats. Färre bussar som har ett fåtal eller väldigt många resenärer tyder även det på en regularitetsförbättring.

Beslut

Rådet tackar för informationen. Rådet anser att kontoret bör påskynda arbetet med att göra fler och längre sammanhängande körfält för kollektivtrafik.

Rådet påpekar att de resor som valts bort på grund av de indragna hållplatserna inte kan mätas samt att testperioden från 17 mars till 19 juni 2014 inte motsvarar något årsgenomsnitt med höst- och vinterväder. En period då personer med olika funktionsnedsättningar får betydligt svårare att på marknivå, förflytta sig längre sträckor. På sidan 35 i utvärderingen står att tidsvinsten för indragen hållplats är 25 sekunder, men inte för vem – bussen eller trafikanten. $7 \times 25 =$ nätt 3 minuter. Hur mycket vanns totalt med nya bussfilerna?

Samtidigt noteras i utvärderingen att flest kritiska synpunkter lämnats om just de indragna hållplatserna.

§ 13 Bevakningslistan

Rådet går igenom och uppdaterar bevakningslistan.

§ 14 Övriga frågor

- a) Projekt "4:an ska fram". Har något annat råd för funktionshinderfrågor varit involverade i processen?

Vilka hållplatser inom staden har under hösten 2014 blivit indragna på linjerna 1, 2, 3 och 4? Rådet behöver veta nya dragningarna och var hållplatserna ligger från och med 14 december 2014.

Erik Hollander svarar att trafikförvaltningens funktionshinderråd har informerats inför genomförandet av pilotförsöket.

Det finns ännu inga beslut om indragna hållplatser eller ändrade dragningar i nuläget.

- b) Trafiknämndens svar på remissen "Remiss av Förslag till Transportstyrelsens föreskrifter om upphävande av trafiksäkerhetsverkets föreskrifter om nytto- och boendeparkering" är utsänd till rådet.

Rådet har inga synpunkter och ärendet läggs till handlingarna.

- c) Trafiknämndens svar på remissen "Remiss av förslag till förordning om riktvärden för trafikbuller" är utsänd till rådet.

Rådet har inga synpunkter och ärendet läggs till handlingarna.

- d) Hur agerade myndigheten när Marie Laveau vintern 2013/2014 utnyttjade ej hyrd gatumark?

Kontoret svarar att de inte haft kännedom om detta.

Vid protokollet

Petra Berglund