

Tid Torsdagen den 10 december 2015 kl. 16.00 – 17.10
Plats Glasbruket, Hantverkargatan 3D
Justerat Måndagen den 21 december 2015

Daniel Helldén

Bo Arkelsten

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Daniel Helldén (MP), ordföranden

Cecilia Brinck (M), vice ordföranden

Jan Valeskog (S)

§§ 1-30

Bawer Kevir (S)

Kristina Öberg (S)

Lorentz Tovatt (MP)

Lorena Delgado (V)

Bo Arkelsten (M)

Eva Ekmehag (M)

Patrik Silverudd (L)

Karin Ernlund (C)

Tjänstgörande ersättare:

Martin Engman (S)

för Anna Wedenlid (S)

Maja Zachrisson (S)

för Jan Valeskog (S) §§ 31-33

Jonas Lilleberg Eriksson (M)

för Peter Jönsson (M)

Ersättare:

Maja Zachrisson (S)

§§ 1-30

Roland Eliasson (S)

Petra Schagerholm (MP)

Viveca Wallqvist (MP)

Jan Erik Leijon (M)

Jill Eriksson (L)

Mikael Valier (KD)

Tjänstemän:

Tillförordnade förvaltningschefen Lars Jolérus, Fredrik Alfredsson, Karin Dhakal, Ted Eil, Åse Geschwind, Inga-Lill Hultin, Anne Kemmler, Mattias Lundberg och personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-20 samt borgarrådssekreteraren Jonas Thörnqvist.

§ 20**Verksamhetsplan 2016 för trafiknämnden**

Dnr T2015-02870

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner verksamhetsplanen för 2016.
- 2 Trafiknämnden godkänner omslutningsförändring om 120,5 mnkr inom driftbudgeten. Omslutningsförändringen avser ökade kostnader och intäkter för uppdrag och försäljning av verksamhet.
- 3 Trafiknämnden fastställer tidpunkter för månadsuppföljning till den 10 mars, 14 april, 16 juni, 25 augusti, 20 oktober, 10 november och 8 december samt tertialrapporter till den 19 maj och 22 september.
- 4 Trafiknämnden godkänner ansökan om investeringsmedel om 4 mnkr för klimatåtgärder från Central medelsreserv för skräpkorgar med solcellskomprimering.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande.

Nämndens behandling av ärendet**Framlagda förslag till beslut**

- 1) Ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), Jan Valeskog m.fl. (S) och Lorena Delgado (V) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Cecilia Brinck m.fl. (M) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - 1 Att delvis bifalla förvaltningens förslag till beslut.
 - 2 Att i övrigt hänvisa till Moderaternas budgetreservation.
 - 3 Därutöver anföra:

I takt med att Stockholm växer är det viktigt att Stockholms stad investerar i en fungerande infrastruktur och att människors framkomlighet, oavsett trafikslag, är utgångspunkten i det arbetet. Framkomlighetsstrategin med efterföljande åtgärdsplaner är en bra utgångspunkt för det arbetet och det är glädjande att dessa riktlinjer fortsatt är utgångspunkten för stadens arbete.

tillväxtfientliga förslag och där bostadsplaneringen för Bromma flygplats är den mest uppseendeväckande aktiviteten. Förutom att detta föregår den av regeringen tillsatta utredningen så hotar det såväl stadens som regionen och hela landets tillväxt och utveckling. Vi vill värna regionens tillväxt och bevara Bromma flygplats, och till skillnad från majoriteten ser vi ingen motsättning mellan att både bevara Bromma flygplats och bygga 140 000 nya bostäder i Stockholm fram till 2030.

Inte heller innehåller verksamhetsplanen eller stadens budget några ambitioner om att påbörja eller driva på i frågan om byggandet av den östliga förbindelsen som den sista delen i ringleden runt Stockholms innerstad. Den östliga förbindelsen är viktig för att minska trängseln i innerstaden men även för att korta restiderna och öka samhällsnyttan. De planerade gång- och cykelinvesteringarna på Lidingövägen är ett lysande exempel på vilka möjligheter som ges när bilarna leds i tunnlar snarare än genom innerstaden. Tillgängligt material visar att vi kan få liknande effekter på Södermalm och Östermalm om den östliga förbindelsen byggs.

Till skillnad från den rödgrönrosa majoriteten så anser Moderaterna att stockholmarnas trygghet och trivsel ska prioriteras högt. Sedan 2014 har den rödgrönrosa majoriteten skurit ner på städningen och andra trygghetsskapande åtgärder samtidigt som klottersaneringen försämrats jämfört med tidigare. Detta har resulterat i städuppror på Norrmalm, ökad otrygghet i Skarpnäck samt ett ökat missnöje hos gemene man. Moderaterna anser att frågan förtjänar en högre prioritering och vi har därför avsatt 20 mnkr till ökade ambitioner för klottersanering och städningen parallellt som vi föreslår att staden återinför den tidigare nolltoleransen mot klotter- och skadegörelse. Vidare vill vi även öka ambitionerna när det gäller trygghetsskapande åtgärder vid tunnelbaneuppgångarna samt vad gäller stadens belysningsprogram med fokus på upplysning av otrygga platser och märkesbyggnader i hela staden. Vi anser också att trafiknämnden, tillsammans med socialnämnden och exploateringsnämnden, ska arbeta mot den föreslagna nollvisionen mot olagliga bosättningar i Stockholms stad som återfinns i Moderaternas budget för 2016.

Vidare är vi kritiska till det utökade dubbdäcksförbudet som införs på Fleminggatan respektive Kungsgatan den 1 januari 2016. Förutom att det begränsar människors möjligheter att ta sig från punkt a till punkt b så är förbudet verkningslöst. Nyligen genomförde polisen en räd på Hornsgatan där det

uppdagades att två av tre stoppade bilar körde med dubbar trots förbudet. Vi anser istället att den rödgrönrosa majoriteten måste ta ett större ansvar för att driva på den rödgröna regeringen i syfte att få till stånd ett system för att införa en dubbdäcksavgift istället.

Även årets verksamhetsplan är fylld med en hel rad av politiska prestigeprojekt, däribland en utredning om att stänga av Nynäsvägen en gång per år samt att skapa norra Europas längsta gågata mellan Medborgarplatsen och Norrtull. Moderaterna motsäger oss inte gågator per definition men vi anser att projekt likt dessa måste föregås av en bred förankring med såväl stockholmarna som näringsidkare samt andra berörda personer och aktörer. De allra flesta resorna i innerstaden sker idag till fots och därför avsätter Moderaterna 100 mnkr till investeringar i gånginfrastruktur för 2016, men vi anser inte att trafikslag behöver ställas mot varandra om det inte är nödvändigt. Istället bör staden och trafiknämnden satsa på att bredda trottoarer och gångbanor för öka framkomligheten för gångtrafikanterna snarare än att stänga av gatan helt och hållet.

Dessvärre verkar inte den rödgrönrosa majoriteten ha ambitionen att ha en dialog med berörda personer och aktörer utan prioriterar politiskaprestige projekt framför människors vilja och önskemål. Ett annat lysande exempel på majoritetens prestigeprojekt är den bilfria dagen som genomfördes i september 2015. Vi noterar att en bilfri dag även ska genomföras under 2016 och vi vill uppmana den rödgrönrosa majoriteten att inför detta arbeta tydligare i dialog med näringsidkare som blir berörda samt de boende som bor inom det avstängda området. Vi är inte emot att innerstaden blir bilfri under någon dag men det får inte ske på näringsidkarnas och de boendes bekostnad. Information är a och o om detta ska gå att genomföra på ett acceptabelt sätt.

Moderaterna noterar även att trafiknämndens verksamhetsplan för 2016 innehåller en aktivitet om att möjliggöra för transporter och leveranser med lådcyklar. I grund och botten är vi positiva till förslaget då det är viktigt att uppmuntra klimatsmarta leveranser, det är dock angeläget att detta sker på frivillig basis och inte genom tvång. Vidare är det viktigt att stadens roll i detta är att lösa infrastrukturen och omlastningsplatser vid behov men i övrigt låta marknaden sköta detta.

Vi vill att Stockholm ska fortsätta vara en levande stad med fokus på jobb och tillväxt. Det är därför viktigt att arbeta med

att skapa mer attraktiva gaturum, bland annat genom att anordna Open Streets.

Sist men inte minst noterar vi att förvaltningen även fortsättningsvis ska delta i stadens utvecklingsarbete för att implementera den s.k. vita jobbmodellen. Vi delar majoritetens uppfattning att det är viktigt att motverka fusk och svartjobb samt vikten av att säkerställa rimliga arbetsvillkor för dem staden anlitar, antingen direkt eller genom upphandlade företag. Däremot är vi skeptiska till vitajobbmodellen utifrån rådande upphandlingslagstiftning samt fackföreningarna roll i sammanhanget, en roll som i stort kan anses som myndighetsutövning.

I övrigt hänvisar till Moderateranas förslag till budget för 2016.

3) Patrik Silverudd (L) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

- 1 Att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut.
- 2 Att därutöver anföra:

Liberalernas förslag till budget för 2016 för trafiknämnden grundar sig på den enkla uppfattningen att resor och rörlighet integrerar oss. Därför kan målet för en liberal trafikpolitik aldrig vara att begränsa eller hindra resande. Målet med en liberal trafikpolitik är istället att skapa smidig, miljövänlig tillgänglighet åt stockholmarna.

Den täta och öppna staden möjliggör tillsammans med en klok trafikpolitik en välfungerande livsmiljö där alla människor kan ta sig dit de vill för att göra det de vill. Om mindre än tio år är Stockholm en miljonstad dit människor söker sig för att förverkliga sina drömmar. Att staden växer är positivt: med fler hjärnor och händer finns fler som kan lösa framtidens utmaningar och garantera stadens fortsatta tillväxt och välfärd. I vårt Stockholm är det lika lätt för den rullstolsburne, den nyinflyttade och den väletablerade att ta sig fram. Staden ska främja jämställdhet mellan kvinnor och män.

Våra viktigaste prioriteringar för den kommande mandatperioden är en offensiv utbyggnad och upprustning av kollektivtrafiken. Cykelmiljarden ska investeras i sin helhet. Säkerheten för oskyddade trafikanter ska prioriteras. Och vi ska se till att underhålla det vägnät för bil och cykel som vi redan har investerat i.

Yteffektiva transportslag ska prioriteras, liksom trafik i rörelse framför stillastående trafik. På de sträckor där det behövs bör kollektivtrafiken ges helt egna körfält och prioritet i trafiksignaler, och på gator som är särskilt viktiga för kollektivtrafiken ska parkerade bilar helt förbjudas för ökad framkomlighet.

Cykelbanor och gångytor måste prioriteras framför bilvägar, särskilt i innerstaden. I områden där trafikbelastningen är särskilt hög bör parkeringsavgifterna för boendeparkering och gatuparkering tas ut under längre tid. Samtidigt är det viktigt att stadens parkeringspolitik är förståelig för medborgarna annars är risken stor att man tappar respekten för den. Arbetet med parkeringsplanen och strategin blir därför mycket viktig under kommande år.

Underhåll och skötsel är lika viktigt som utbyggnad. Det är nödvändigt att vi utvecklar trafikinfrastrukturen i takt med att Stockholm växer, men det är lika nödvändigt att vi tar hand om och sköter den infrastruktur vi har. Liberalerna föreslog i vår budget att en central underhållspott skulle införas. Detta för att bättre kunna svara upp mot enkla problem som rapporteras in av stans invånare. Även själva rapporteringstjänsten behöver förbättras. Med ”potthålspengar” kan vi på ett enkelt sätt öka Stockholmnarnas vilja att anmäla fel och brister.

Alla förändringar i gaturummet ska ske så att personer med funktionsnedsättningar kan ta del av förbättringarna på samma sätt som övriga trafikanter. Det är exempelvis makalöst dåligt att julmarknaden vid Sergels torg år efter år tillåts vara otillgänglig.

Funktionsförbättring genom enkel ombyggnad t.ex. i form av nedfasning vid övergångsställen som gör det möjligt för rullstolsburna och barnvagnsförare att ta sig fram, eller s.k. cykelboxar vid rödljus ska prioriteras och ske systematiskt. Här föreslog Liberalerna en utökning av resurserna.

Framkomligheten försämras av felparkerade fordon. Därför behöver parkeringsböterna för fordon som parkerar i kollektivtrafikkörfält höjas och felparkerade fordon skyndsamt forslas bort för att säkra kollektivtrafikens framkomlighet. Böterna för de motorfordon som parkerar på, eller kör i, cykelfälten bör höjas och cykelfälten ska inte förvandlas till maskinupplag vid gatuarbete.

Liberalerna vill också se en systematisk och kraftfull framkomlighetskontroll av de huvudsakliga cykelstråken som ofta blockeras av felparkerade bilar eller andra uppställda fordon och föremål. Vi är glada att majoriteten tagit vårt förslag till sitt. Men tänker följa upp att det inte stannar vid ord.

Stockholm upplåter ett antal fasta parkeringar till varje utländsk beskickning som så önskar. Det är bra. Men de beskickningar som inte återgäldar denna vänlighet genom att för egen del underlätta framkomligheten för stockholmarna, utan systematiskt parkerar fel och underlåter att betala sina p-böter, ska få sina fasta parkeringar indragna.

Fler gator ska kantas av träd. Den förnyelse som pågår, till exempel på Hornsgatan och Folkungagatan, ska fortsätta och intensifieras. Andra stråk som bör rustas är Valhallavägen och Karlbergsvägen. I samband med förtätning av ytterstaden bör det eftersträvas att trafikleder görs om till trädkantade gator och att gaturummet prioriteras om till förmån för gång- och cykeltrafik. Stockholms luft ska vara bra att andas.

Införande av ytterligare dubbfria gator som beslutats står Liberalerna bakom. Dock kvarstår vår kritik mot att den rödgröna majoriteten i praktiken inför detta retroaktivt. Det är mycket illa hanterat.

I övrigt hänvisar vi till Liberalernas förslag till budget för 2016.

- 4) Karin Ernlund (C) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
- 1 Att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut.
 - 2 Att i övrigt hänvisa till Centerpartiets budgetreservation.
 - 3 Därutöver anföra följande:

Centerpartiet står för en närodlad politik där beslut ska fattas så nära människor som möjligt. Vi har en vision om ett Stockholm som är livfullt, öppet och grönt. En stad där företagsamhet frodas, människor upplever frihet och alla är välkomna.

Stockholm ska vara en ledande förebild för ett modernt samhälle som är miljöanpassat och långsiktigt hållbart. Centerpartiet är övertygande om att Stockholm ska kunna och ska fortsätta vara en förebild när det gäller att kombinera tillväxt och en hållbar miljö.

Centerpartiet har också under de senaste åren kontinuerligt prioriterat att höja anslagen till stadsmiljöverksamhet. Det är därför djupt olyckligt vänstermajoriteten fortsätter att nedprioritera stadsmiljön. Det är en fullskalig nedmontering av stadsmiljön vi ser tecken på. Centerpartiet har högre ambitioner och föreslår istället att Open Streets ska fortsätta, att medlen till idéburen stadsutveckling ska fortsätta gälla och att de medel som tagit bort för skötsel av parker, träd och städning återförs till trafiknämndens budget.

Centerpartiet föreslår att trafiknämnden ska anlägga en helt ny park på det nedlagda tågspåret längs Årstaviken. Med en helt ny publik parkmiljö längs spåret kommer en plats som i dagsläget är underutnyttjad bli en urban attraktions- och rekreationsplats för stockholmarna, med parkliv, odlingslotter och café- och restaurangverksamheter.

Centerpartiet gläds åt de höga ambitioner som finns för cykel i verksamhetsplanen. Vi saknar dock tydliga indikatorer för uppföljning och mätning. Centerpartiet vill bland annat permanenta Pilotplats cykel och uppföra minst 2500 säkra cykelparkeringar under året.

För att Stockholm ska vara världens grönaste stad och bli klimatneutralt krävs investeringar och satsningar på laddinfrastruktur. Centerpartiet vill ha tydliga mål för detta och föreslår minst 250 nya normalladdstationer och 25 nya snabbladdare för elbilar under 2015.

Att fler reser kollektivt och ställer bilen är avgörande för att klara både trängsel och miljön. Det behövs snabba åtgärder för framkomlighet och minskad trängsel.

Framkomlighetsstrategin är ett viktigt verktyg och måste genomföras fullt ut. Centerpartiet vill på allvar göra stombusslinjerna i innerstaden till snabbusslinjer, men egna körfält, påstigning i alla dörrpar och signalprioritering. Centerpartiet ser dessutom behov av fler smarta busslinjer och vill uppdra åt trafikkontoret att återkomma till nämnden med förslag på BRT-lösningar för Stockholm.

Bostadsbyggandet måste öka i Stockholm och koordineringen mellan bostadsbyggande och utbyggnad av kollektivtrafik måste bli bättre. När nya bostadsområden byggs måste cykelvägar och kollektivtrafik finnas på plats redan när de första invånarna flyttar in. Därför vill Centerpartiet se att Trafiknämnden tar initiativ till att avtal sluts mellan staden, landstinget och byggherren för att säkra god kollektivtrafik

från dag ett.

Centerpartiet välkomnar att Miljöpartiet nu lagt ner sitt motstånd mot förbifarten. För Centerpartiet är mobilitet och möjligheten att resa mellan olika delar av staden, regionen, landet och världen centralt för en frihet och öppenhet. Därför vill vi bekämpa utsläppen och miljöpåverkan från transporter – inte människors resande.

I övrigt hänvisas till Centerpartiets budgetförslag för kommunfullmäktige.

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från Daniel Helldén m.fl. (MP), Jan Valeskog m.fl. (S) och Lorena Delgado (V).

Reservation

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

Patrik Silverudd (L) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Karin Ernlund (C) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Ersättaryttrande

Ersättaryttrande lämnas av Mikael Valier (KD) enligt följande:

Om jag hade haft rösträtt skulle jag ha yrkat enligt följande:

- 1 Delvis godkänna kontorets förslag till beslut.
- 2 Att Bromma flygplats bevaras.
- 3 Att fortsätta med stadens ljusprogram i oförminskad styrka.
- 4 Att höja ambitionerna för städning och renhållning i staden.
- 5 Att i övrigt hänvisa till Kristdemokraternas budgetreservation.
- 6 Därutöver anföra följande:

Befolkningsökningen leder till en trängselproblematik som får samhällsekonomiska konsekvenser. För att lösa dessa problem sker stora investeringar i ny infrastruktur, såväl i spårbunden som i vägburen trafik. Alliansen beslutade under förra mandatperioden om nio nya tunnelbanestationer i tre riktningar, mot Nacka, Barkarby och Arenastaden i Solna. Utöver dessa har vi beslutat att förlänga tvärbanan norrut.

Kristdemokraterna är positiva till en fortsatt utbyggnad av tunnelbana och annan spårbunden trafik, som till exempel Spårväg Syd mellan Flemingsberg och Älvsjö, och en förlängning av tunnelbanan mellan Hagsätra och Älvsjö.

Inom ramen för Sverigeförhandlingen ska en fortsatt utbyggnad av tunnelbanan ske. Ur kollektivtrafiksypunkt är det i synnerhet angeläget med ytterligare en tunnelbaneförbindelse över Saltsjö-Mälarsnittet, väster om Slussen. Kristdemokraterna anser att en förlängning av den nya gula linjen söderut är ett intressant förslag som ska studeras ytterligare.

Norra Djurgårdsstaden är dåligt försedd med kollektiva transportmedel vilket är ett stort misstag då stadsdelen är en miljöstadsdel med låga parkeringstal. Kristdemokraterna anser att Spårväg City ska byggas ut mot Ropsten och få en eller flera hållplatser i Hjorthagen. Det kommer att stärka stadsdelens miljöprofil ytterligare samt underlätta för boende, arbetande och besökare i stadsdelen. Staden ska också fortsätta att underlätta för bussars – särskilt de blå stomlinjernas – framkomlighet.

Det är avgörande för Stockholms utveckling att Bromma flygplats är kvar. Enligt en undersökning hotas 24 000 jobb hotas om flygplatsen läggs ner. Swedavia har ett avtal om Bromma som löper till 2038. Det borde vara en självklarhet att Stockholms stad håller ingångna avtal.

Kristdemokraterna avvisar bestämt den nya majoritetens begränsade ambitioner vad gäller att upprätthålla en ren och trygg stad. I budget 2015 för Stockholms stad minskades anslagen för renhållning med 41 miljoner, besparingar som inte har återställs i budget 2016. Det försvårar möjligheten att upprätthålla stadens städgarantier, som innebär att städning, tömning av papperskorgar och klotterсанering ska åtgärdas inom 24 timmar efter anmälan. Kristdemokraterna satsar därför sammantaget 32 miljoner mer än den rödgrönrosa majoriteten på ett rent och tryggt Stockholm. Ett viktigt led i arbetet för en ren och vacker stad är att klotterförekomsten minimeras. Av den anledningen är Kristdemokraterna kritiskt inställda till den reviderade klotterpolicyn och till det faktum att majoriteten har inrättat lagliga väggar för graffiti. På Kristdemokraternas initiativ kan man nu enkelt rapportera nedskräpning, fulla papperskorgar och göra felanmälningar via appen Tyck Till. Arbetet med att använda ny teknik och innovativa metoder för att minska förekomsten av nedskräpning och för att göra det enklare att anmäla brister

från stadens sida behöver utvecklas ytterligare. Förslagsvis kan externa parter involveras i högre grad i syfte att uppnå en renare och vackrare stad.

För att Stockholm ska vara en attraktiv plats även under de långa vintermånaderna ska staden, tillsammans med privata aktörer, lysa upp stadsrummet under den mörka årstiden med hjälp av det nya ljusprogram som trafiknämnden har tagit fram. Trafiknämnden ska i samarbete med berörda nämnder och styrelser samt andra fastighetsägare och intressenter, delta i och möjliggöra upplysning och ljuskonst på broar, öppna platser, parker och offentliga byggnader i staden.

Det är inte acceptabelt att samma gator grävs upp flera gånger av olika aktörer. Trafiknämnden har ett ansvar att samordna gatuarbeten med övriga ledningsdragande bolag i staden samt Trafikverket, trafiknämnden i Stockholms läns landsting och andra aktörer för att främja framkomligheten.

Stockholm ska vara en tillgänglig stad för alla. I planeringen av stadens utveckling ska stockholmarnas behov beaktas oavsett om de behöver ta bilen, vill gå, ta cykeln, åka kollektivt, har funktionsnedsättning eller vill komma fram med en barnvagn. Trafikkontoret ska genomföra en översyn av kontrastmarkeringen av trappor i staden och åtgärda eventuella brister.

Trafiknämnden ska, utifrån sitt ansvarsområde, verka för att båttrafiken på Stockholms inre vatten ökar. I detta arbete är nya Slussen en naturlig knutpunkt för framtidens båtpendling.

Staden arbetar aktivt för att öka framkomligheten. Arbetet med att få bort hinder och att underlätta trafikflöden ska fortsätta. Stadens framkomlighetsstrategi ska ligga till grund för arbetets inriktning. Det grundläggande budskapet i strategin är att kapacitetsstarka färdmedel måste prioriteras för att fler människor och mer gods ska kunna förflyttas effektivt. Det innebär att den andel av förflyttningar som görs med bil måste minska.

Cykelplanen ska vara vägledande för främjandet av cykeltrafikens förutsättningar. Det innebär åtgärder för att skapa ett väl fungerande och utbyggt pendlingsnät för cyklister samt trafiksäkerhets- och framkomlighetsåtgärder i korsningspunkter, fler cykelparkeringar och cykelvägvisningar. Trafiknämnden ska öka ambitionen när det gäller utbyggnaden av cykelparkeringar runt om i staden. Cykelparkeringar är särskilt angeläget i kollektivtrafikhöga lägen. När ny

cykelinfrastruktur byggs på ett genomtänkt och strukturerat sätt förbättrar det även framkomligheten för övrig trafik i Stockholm.

Open Streets ska fortsätta att arrangeras under sommaren. I syfte att underlätta stockholmarnas deltagande ska inte evenemanget beläggas med några avgifter från stadens sida. Ett livligt gaturum och ett stort utbud av mat och upplevelser är en central del av en attraktiv citykärna. Food trucks har blivit ett uppskattat inslag i gatubilden, och staden ska ha en inbjudande och positiv attityd till dessa.

Staden ska arbeta aktivt för att skapa fler platser för snabbaddning och normalladdning av elbilar. Fler nya platser för laddning, både i inner- och ytterstaden, ska uppföras på lättåtkomliga och för elbilsanvändarna funktionella platser i staden.

För att säkerställa en god framkomlighet under vinterhalvåret ska trafiknämnden intensifiera arbetet med att följa upp hur snöröjningen efterlevs i hela staden. Särskilt fokus ska läggas på snöröjning av gång- och cykelbanor. Arbetet med att hitta fler etableringsplatser för snö i staden ska intensifieras och det ska finnas en beredskapsplan även för mycket stora snömängder. Nämnden ska ha en god kommunikation med såväl respektive stadsdelsnämnd som med medborgarna kring var dessa platser är belägna.

Nämnden ska följa utvecklingen och arbeta fram fler nya redskap för minskad dubbdäcksanvändning. Kristdemokraternas inställning är att en dubbdäcksavgift är att föredra framför ytterligare förbud i syfte att minska dubbdäcksanvändningen.

Vid protokollet
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar: