

**Tid** Torsdagen den 14 april 2016 kl. 16.00 – 16.35  
**Plats** Stora kollegiesalen, Stadshuset  
**Justerat** Torsdagen den 28 april 2016

Daniel Helldén

Cecilia Brinck

**Närvarande**

**Beslutande ledamöter:**

Daniel Helldén (MP), ordföranden

Cecilia Brinck (M), vice ordföranden

Jan Valeskog (S)

Bawer Kevir (S)

Kristina Öberg (S)

Lorentz Tovatt (MP)

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 Lorena Delgado (V)

Anette Hellström (M)

för Peter Jönsson (M)

**Ersättare:**

Roland Eliasson (S)

Viveca Wallqvist (MP)

Malin Ericson (Fi)

Jonas Lilleberg Eriksson (M)

Erik Persson (M)

Jan Erik Leijon (M)

Jill Eriksson (L)

Mikael Valier (KD)

**Tjänstemän:**

Förvaltningschefen Jonas Eliasson, Fredrik Alfredsson, Karin Dhakal, Ted Eil, Åse Geschwind, Inga-Lill Hultin, Lars Jolérus, Mattias Lundberg, Elisabet Munters och personalföreträdarna Luis Lopez och Magnus Sundin §§ 1-14 samt borgarrådssekreteraren Thomas Karlsson.

**§ 1****Val av justerare och tid för justering****Beslut**

Trafiknämnden utser vice ordföranden Cecilia Brinck (M) att tillsammans med ordföranden Daniel Helldén (MP) justera dagens protokoll.

Justering sker torsdagen den 28 april 2016.

**§ 2****Frågor för beredning och information från kontoret**Skrivelser för beredning

Anmälan görs av inkomna skrivelser till trafiknämnden enligt följande:

- 1 Om övergångsställe vid Söder Mälarstrand, från Patrik Silverudd (L). Dnr T2016-01212
- 2 Om parkeringsavgifter för rörelsehindrade, från Patrik Silverudd (L). Dnr T2016-01176

**Beslut**

Trafiknämnden överlämnar skrivelserna till trafikkontoret för beredning.

Information om planerad nämndresa

Ordföranden Daniel Helldén (MP) informerar om att nämnden kommer att göra en gemensam studieresa mellan den 31 augusti och den 2 september 2016. Resmålet är ännu inte klart men datumet är fastställt. Ett ärende med mer information om resan kommer att tas upp i trafiknämnden den 19 maj 2016.

**Beslut**

Trafiknämnden tackar för informationen.

**§ 3****Anmälan av inkomna skrivelser till trafiknämnden**

Inkomna skrivelser m.m. till trafiknämnden enligt förteckning från den 30 mars respektive den 14 april 2016 anmäls.

#### **§ 4**

#### **Anmälan av delegationsbeslut fattade inom trafikkontoret**

Dnr T2016-00028

#### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden lägger anmälan till handlingarna.

#### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 22 mars 2016.

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

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

#### **Beslutsgång**

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

#### **§ 5**

#### **Anmälan av protokoll från rådet för funktionshinderfrågor**

Dnr T2016-00073

Protokoll 2/2016 från sammanträde med rådet för funktionshinderfrågor vid trafiknämnden och Stockholms Stads Parkerings AB från den 7 mars 2016 anmäls.

#### **§ 6**

#### **Anmälan av ekonomisk uppföljning 03/2016**

Dnr T2016-00195

#### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden lägger anmälan till handlingarna.

#### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 9 april 2016.

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

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

**Beslutsgång**

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

**§ 7****Yttrande om förslag till förordning av elbusspremie. Anmälan av svar på remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2016-00445

**Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden lägger anmälan till handlingarna.

**Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 21 mars 2016.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

**Beslutsgång**

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

**§ 8****Bällstaån – förslag till åtgärdsprogram. Anmälan av svar på remiss från miljöförvaltningen**

Dnr T2016-00155

**Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden lägger anmälan till handlingarna.

**Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 23 mars 2016.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

**Beslutsgång**

Ordföranden Daniel Helldén (MP) finner att nämnden beslutar

enligt kontorets förslag.

## § 9

### **Utredning av depålokalisering för utbyggnad av tunnelbana. Anmälan av svar på remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2016-00273

#### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden lägger anmälan till handlingarna.

#### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 12 mars 2016.

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

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

##### **Beslutsgång**

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

## § 10

### **Delrapport från Sverigeförhandlingen: Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar (SOU 2016:3). Anmälan av svar på remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2016-00172

#### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden lägger anmälan till handlingarna.

#### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 24 mars 2016.

#### **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**

Särskilt uttalande lämnas av Patrik Silverudd (L) enligt följande:

Vi ser en uppenbar risk för att viktiga investeringar trängs undan om planerna på höghastighetsbanor ska förverkligas. Stockholm och Sverige är i stort behov både av bättre spårtrafik och av fler bostäder men under överskådlig tid är höghastighetsbanor fel prioritering.

Grundproblemet som upplevs av många resenärer och företag är att den tågtrafik som redan finns fungerar alltför dåligt. Statens första uppgift måste därför vara att säkerställa att den nuvarande tågtrafiken fungerar bättre.

Därefter finns upprustnings- och utbyggnadsprojekt som kunde ge stor nytta på kortare tid och med mindre störningar.

Kostnaderna för höghastighetsbanor är häpnadsväckande höga, sannolikt långt över 300 miljarder kronor. Stationer och anslutningsbanor är då inte medräknade. Kostnaden motsvarar vad staten lägger på infrastrukturprojekt under 15 år. Planeringen kommer att kräva stor del av tillgängliga utredningsresurser, vilket också kan stoppa och försena andra projekt och i värsta fall kan kostnaderna komma att spilla över på andra områden som skola och omsorg.

Ett huvudproblem för höghastighetståg är att spårbunden trafik främst är lönsamt i ett regionalt perspektiv. Här riskerar Sverigeförhandlingen att göra dubbel skada. Förutom att sluka enorma resurser som kunde ha använts bättre på annat håll, ska nationell trafik alltid ha prioritet framför lokal- och regionaltåg som därför trängs undan dessa i högtrafik.

Den som tågpendlar varje dag riskerar alltså stora förseningar, medan den som reser med höghastighetstågen enstaka gånger per år alltid har företräde.

Stockholm och Sverige behöver satsa på spårtrafik men de enorma summorna som höghastighetsbanorna skulle kosta kan användas betydligt smartare till större nytta för fler människor. Därför anser vi att man omedelbart ska avbryta planeringen för höghastighetsbanor i närtid så att inte mer resurser slösas bort på förgävesutredningar.

**§ 11****Gång- och cykelåtgärder på Arenavägen vid Globen.  
Genomförandebeslut**

Dnr T2016-01200

**Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av gång- och cykelåtgärder på Arenavägen till en uppskattad utgift om 15 mkr.

**Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 14 mars 2016.

**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**

Särskilt uttalande lämnas av vice ordföranden Cecilia Brinck m.fl. (M), Patrik Silverudd (L) och Karin Ernlund (C) enligt följande:

Vi tycker att denna investering är viktig och ställer oss därför bakom beslutet. Det är dock problematiskt att investeringskostnaden skenat från 6 till 15 mnkr, vilket motsvarar cirka 150 procent. Utifrån detta så ställer vi oss även frågande till en möjlig fördyrning med 30 procent med hänvisning till oförutsägbara kostnader. Enligt praxis är det rimligt att lämna utrymme för oförutsägbara kostnader om 10-15 procent, givet detta verkar 30 procent vara väldigt högt. Detta är ytterligare ett tecken på den rödgrönrosa majoritetens oförmåga att ta ansvar för stockholmarnas skattepengar vilket i förlängningen riskerar att försämra staden ekonomi kraftigt.

**Ersätтарыttrande**

Mikael Valier (KD) instämmer i särskilt uttalande från vice ordföranden Cecilia Brinck m.fl. (M), Patrik Silverudd (L) och Karin Ernlund (C).

**§ 12****Parkeringsstrategi och plan för gatuparkering.****Antagande****Investeringar för genomförande av plan för gatuparkering. Genomförandebeslut**

Dnr T2016-00050

**Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden antar parkeringsstrategi och plan för gatuparkering och hemställer till kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut.
- 2 Trafiknämnden godkänner förslag till nya parkeringsavgifter, vilka kommer att införas succesivt i enlighet med ärendet, avgifter, avgiftstider och taxebenämningar enligt bilaga 1 till kontorets tjänsteutlåtande, samt hemställer till kommunfullmäktige att fastställa förslaget att gälla från den 1 september 2016.
- 3 Trafiknämnden godkänner förslaget om att ta bort indexreglering av parkeringsavgifter samt hemställer till kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut.
- 4 Trafiknämnden godkänner genomförande av investeringar för plan för gatuparkering till en beräknad utgift om 84 mnkr och hemställer till kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut.
- 5 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

**Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 1 april 2016.

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

- 1) Ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) och Jan Valeskog m.fl. (S) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Cecilia Brinck m.fl. (M) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
  - 1 Att delvis bifalla kontorets förslag.
  - 2 Att avslå kontorets förslag till avgiftsbeläggning för personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade.
  - 3 Att avslå kontorets förslag till beslut avseende avgiftsbeläggning av motorcyklister och moped klass 1.



- 4 Att uppdra åt kontoret att återkomma med ett nytt förslag på taxor för motorcyklar och moped klass 1, som utgår från vilken yta de tar upp i förhållande till bilar.
- 5 Att avslå kontorets förslag avseende förlängda avgiftstider i innerstaden på vardagar.
- 6 Att avslå kontorets förslag till att avgiftsbelägga dag innan helgdag i zon 3, 4 och 5.
- 7 Att trafikkontoret får i uppdrag att återkomma till nämnden under 2017 med en utvärdering om hur förändringarna i planen fallit ut.
- 8 Att uppdra åt förvaltningen att återkomma till nämnden med förslag på att reducera kostnaden för nytoparkeringsstillstånd för hemtjänstpersonalen.
- 9 Att därutöver anföra:

Vi delar uppfattningen att rörlig trafik ska prioriteras framför stillastående trafik. Vi är därför inte främmande för att göra förändringar i stadens parkeringsregleringar men vi anser att förändringar måste utgå från faktiska behov och inte politisk prestige. Vi anser därför att trafiknämnden bör ha en mer pragmatisk inställning till avgiftsfrågan och utgå ifrån vilka områden som har behov av någon form av avgifter i syfte att reglera gatumarkens användning. Däremot är det inte befogat att införa parkeringsavgifter på gator och i områden där trängseln är obefintlig. Vi anser t ex inte att något det föreligger något behov av att införa avgifter i taxområde 6 inom en överskådlig framtid.

Vi anser att gatu- och kantstensparkering, i de lägen där behov föreligger ska kunna tas bort men utgångspunkten ska alltid vara att de ska ersättas på något sätt - antingen genom ny gatuparkering eller genom nya garageplatser. I den rödgrönrosa majoritetens förslag är det dock uppenbart att det inte finns några konkreta planer på att ersätta de gatuparkeringar som tas bort och det tycker vi är mycket problematiskt.

Vi menar att föreliggande förslag kommer att innebära kraftiga försämringar för stockholmarna och försvåra deras vardagspussel eftersom det inte finns några konkreta förslag på var bilarna ska ta vägen. Det är uppenbart att majoritetens ambition med förslaget är avskräcka människor från att köra bil, något som visar på en bristande förmåga att förstå att många människor är beroende av bilen för att få vardagen att gå ihop. Också förslaget om en utökning av avgiftstiderna från 9-17 till 7-19, visar att majoritetens ambition är att göra det svårare för människor i deras vardag.

Förslaget om införande av parkeringsavgifter för personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade är problematiskt ur flera perspektiv. Förutom att det ökar byråkratin så låter man ambitionen att komma åt dem som inte sköter sig gå ut över den stora majoriteten som faktiskt sköter sig och följer reglerna. Vi anser i stället att staden, tillsammans med polisen, bör kraftsamla kring att komma åt människor med stulna och förfalskade tillstånd. Erfarenheter från andra länder visar att detta är det mest effektiva sättet att komma åt problemet då det ofta får snabb spridning. Det finns också andra alternativ, där krav på chip-lösningar kopplade till parkeringstillståndet, möjligheterna är därmed inte begränsade till den nu föreslagna lösningen. Till skillnad från majoriteten tror vi heller inte att en avgiftbeläggning kommer lösa problemet med falska tillstånd eftersom många ser att vinsten ligger i att parkera på parkeringsplats för rörelsehindrade, inte i att parkeringen är avgiftsfri. Det förslag som nu ligger tar inte hänsyn till att många rörelsehindrade personer har bilen som ett hjälpmedel, inte heller finns det bra svar på hur rörelsehindrade personer ska kunna erlägga avgift i de fall där de inte kan eller finner det lönsamt att söka dispens. Alla har inte smartphones och många rörelsehindrade har heller inte möjlighet att betala i parkeringsautomaterna. Vidare riskerar dessa personer att hamna i kommunarrest då flera kommuner i såväl länet som i riket står på tur att införa liknande system under förutsättning att Stockholms stad gör det.

Sverige har under många år arbetat inom EU för att få tillstånd avgiftsfri parkering för personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade och har till slut lyckats få igenom detta. Utifrån detta ter det sig väldigt märkligt att Stockholms stad nu går åt andra hållet och istället inför avgifter för den gruppen. Vi ser också att det finns problem med tillämpningen av EU-direktiv om att ett parkeringstillstånd ska vara kopplat till en person och inte till en specifik bil. Det förslag som nu föreligger frångår också den principen då endast tre bilar kan kopplas till dispensen. Det omöjliggör för personer med rörelsehinder att hyra bil, använda en bilpoolbil eller för den delen samåka med en bekant. Det senare rimmar inte väl med majoritetens ambitioner om minskad trängsel eftersom den enda lösningen för rörelsehindrade blir att skaffa en bil för att kunna ta sig fram.

Enligt den rödgrönrosa majoriteten är syftet med förändringarna att öka framkomligheten och minska köerna i Stockholm. Mot bakgrund av detta ter sig avgiftssättningen av motorcyklar och moped klass 1 något märklig. Vi ser att det

kan finnas en poäng i att alla som använder gatuutrymmet på platser där trängsel finns också ska betala för detta men vi anser att detta i så fall bör sättas i proportion till hur mycket utrymme som ianspråkats. Därmed finner vi det inte rimligt att en motorcykel och moped, som tar upp knappt en fjärdedel av den plats en bil upptar, ska betala hälften av vad en bil gör. Vi anser att trafikkontoret bör återkomma med ett nytt förslag till nämnden där avgiften för dessa fordon står i proportion till det utrymme som de tar upp.

Vidare vill vi också uppdra åt förvaltningen att ta fram förslag på hur kostnaden för nyttoparkeringstillstånd för hemtjänstpersonalen kan reduceras. Detta då det finns allvarliga problem med att människor med ett omsorgsansvar i tjänsten får privata parkeringsböter. Detta kan exempelvis ske genom att arbetssituationen gör att man måste stanna längre än planerat och tiden för parkeringsbiljetten därför tar slut. Bilen är ett viktigt verktyg för hemtjänstpersonal, framförallt när arbetsschemat innebär långa avstånd distans mellan de äldre. Därför bör vi sänka avgiften för dessa människor snarare än att höja densamma.

Den rödgrönrosa majoriteten anger förbättrad framkomlighet som en anledning till de föreslagna förändringarna. Samtidigt väljer man att blunda för en av de viktigaste investeringarna för att öka framkomligheten i Stockholms innerstad, nämligen byggandet av den östliga förbindelsen. Den östliga förbindelsen beräknas minska trafiken i innerstaden med 11 procent vilket kommer att öka framkomligheten för andra prioriterade trafikslag.

Till skillnad från majoriteten anser inte vi, att politikernas uppgift är att göra det svårare för människor – tvärtom. Vi anser att fokus bör ligga på att bekämpa utsläppen och bullret snarare än att bekämpa bilen som sådan.

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

- 1 Att delvis bifalla förslaget till beslut.
- 2 Att avslå den delen av ärendet som behandlar avgifter för parkeringstillstånd för rörelsehindrade.
- 3 Att återremittera den delen av ärendet som behandlar avgifter för MC/EU-mopeder.
- 4 Att avslå den delen av ärendet som behandlar framtida avgiftshöjningar.
- 5 Att avslå den delen av ärendet som behandlar avgifterna för nyttoparkeringstillstånd.

## 6 Att därutöver anföra:

Majoriteten i Stockholm inför med den nya parkeringsstrategin en ny politik på parkeringsområdet. Den innehåller nya principer för parkering, höjda parkeringsavgifter och en plan för hur dessa ska utvecklas i framtiden. Förändringarna som föreslås är långtgående och kommer att ha stor påverkan på väldigt många stockholmare.

Liberalernas utgångspunkt för parkeringspolitiken är att framkomligheten ska öka. När yteffektiva transportslag som cykel, gång och kollektivtrafik premieras blir det enklare att ta sig fram även med bil. Liberalernas ställer sig därför positiva till den ökning och utökning av parkeringsavgifterna som föreslås träda i kraft 1 september 2016. För att ytterligare stärka kollektivtrafikens attraktivitet bör sträckor som är särskilt viktiga för kollektivtrafiken vara helt fria från gatuparkering.

Parkeringsavgifter ska användas med precision. Det finns ingen anledning för staden att ta ut parkeringsavgifter där framkomligheten är god. Att i framtiden införa nya parkeringsavgifter på prognoser och är osäkert och riskerar att leda till att parkeringsavgifter införs där det inte finns något behov av dem. Framtida ökningar bör istället fastställas mer dynamiskt med utgångspunkt i trafikdata.

För att uppnå tillräckligt många platser på kvartersmark ställs det i byggprocessen krav på antalet p-platser vid nybyggnation. Dessa ska finansieras genom den hyra fastighetsägaren får ut av platsen. Det är viktigt att staden inte slår undan marknadsprissättningen för dessa p-platser genom gatuparkeringens reglering, i så fall bygger vi garage och p-plaster som inte används och det är inte samhällsekonomiskt effektivt.

Kantstensparkering i innerstaden spelar roll. För rörelsehindrade är kantstensparkeringen oundgänglig för ta sig runt i staden. Samma sak gäller för nyttotrafiken, alltså serviceutrustade fordon och fordon som transporterar gods. För båda dessa typer av parkering föreslår majoriteten en hårdare ekonomisk verklighet.

Liberalerna menar att införandet av en avgift för rörelsehindrade är oacceptabel. Majoriteten motiverar avgiften med att det motverkar fusk. Det är inte rimligt att personer med funktionsnedsättning ska betala för andra människors fusk. Dessutom är effekten tveksam då

anledningen till fusket snarast är möjligheterna att hitta en parkeringsplats än att parkera gratis. Inför Stockholm avgiften går staden från att vara ett föredöme för tillgängligheten till att vara den enda staden i Europa med parkeringsavgift för rörelsehindrade.

Nyttoparkeringstillståndens avgifter höjd i kategori A och B. Parkeringstillstånden gäller serviceutrustade fordon och fordon som transporterar gods. Nyttoparkeringen är till för företagsverksamhet som uppfyller viktiga funktioner för hur staden fungerar och är. Liberalerna är negativt inställda till att avgifterna höjs.

Kantstensparkeringen spelar fortsatt stor roll i Stockholm. Mot bakgrund av att vi måste hushålla med kantstensparkeringen ser Liberalerna att dessa regler med fördel kan förändras i en mer restriktiv riktning. Samtidigt bör vi införa fler lastzoner för att gynna nyttotrafiken.

Parkering av mopeder klass 1 och motorcyklar utan sidovagn på särskilda parkeringar är idag avgiftsfritt i Stockholm. Att ta sig fram på två hjul är mer yteffektivt än att ta sig fram på fyra hjul oavsett om det handlar om cykel eller ett motordrivet fordon. Delen av ärendet som rör avgiften för dessa fordon föreslår Liberalerna återremitteras. Om avgifterna införs kan det innebära en återgång till bilanvändande för vissa. Eventuella avgifter bör tas fram på ett sådant sätt att personer som idag använder MC eller EU-mopeder tycker att avgiften är så pass skälig att de fortsätter ta sig fram på två hjul – även efter eventuella avgifter.

I ytterstaden och delar av närförorten finns det på många ställen idag ingen anledning att ta ut parkeringsavgifter av framkomlighetsskäl. Däremot skulle vissa områden i ytterstaden, som är planerade med ett överflöd av parkering på kvartersmark, kunna ha nytta av en striktare reglering av gatuparkeringen. Det skulle få fler att välja parkering på kvartersmark men där detta inte går bör staden gå försiktigt fram med parkeringsavgifter (på gatumark). Därför är det viktigt att framtida ”aktiveringar” sker på ett mer flexibelt sätt med hjälp av exempelvis trafikdata.

I andra närförorter har däremot trängseln ökat. Det beror både på att de blir allt tätare bebyggda och på att innerstadens bilister har börjat parkera i där i takt med att parkeringsavgifterna i innerstaden har ökat. Därför behövs en generell avgiftszon i närförort. Denna avgiftszon bör kombineras med boendeparkering.

Samtidigt som staden begränsar människors möjligheter att använda bilen måste staden också öka människors möjligheter att transportera sig på annat sätt. Stadens parkeringspolitik måste kombineras med en aktiv politik för andra transportslag. Det är viktigt att fler och bättre cykelparkeringar byggs, både i innerstaden, närförort och i kollektivtrafikhärlägen.

Ingen som flyttar in i en nybyggd bostad ska enligt förslaget rätt till boendeparkering. Att undanta vissa fastigheter, men inte andra, i respektive zon är mycket drastiska förslag som riskerar att få väldigt stora och oberäkneliga konsekvenser, till exempel på bostadspriserna, hanteringen av tillstånd och väcker frågan om likabehandlingsprincipen för våra medborgare. Regler för boendeparkering ska vara samma för nybyggen som för äldre fastigheter inom respektive parkeringszon. Byggår ska inte avgöra om inte särskilda skäl föreligger.

- 4) Karin Ernlund (C) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
- 1 Att delvis bifalla kontorets förslag.
  - 2 Att avslå kontorets förslag till avgiftsbeläggning för personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade.
  - 3 Att uppdra åt kontoret att återkomma med reviderat förslag till beslut för hur fusket med utländska parkeringstillstånd för rörelsehindrade kan beivras.
  - 4 Att avslå kontorets förslag till beslut avseende avgiftsbeläggning av motorcyklister och moped klass 1.
  - 5 Att uppdra åt kontoret att återkomma med ett nytt förslag på taxor för motorcyklar och moped klass 1, som utgår från vilken yta de tar upp i förhållande till bilar.
  - 6 Att sänka avgiften för nyttoparkeringstillstånd C till 12 000 kronor per år samt utöka platserna för tillståndet.
  - 7 Att därutöver anföra:

Centerpartiet delar ambitionerna i parkeringsstrategin. Framkomligheten behöver öka och trafikens miljöbelastning minska. Dessutom tar kantstensparkeringsplatser värdefull plats som kan användas till annat så som cykelbanor, busskörfält, uteserveringar eller annat som bidrar till ett trevligare och mer levande gaturum.

Centerpartiet står därför bakom de delar i strategin och planen som gäller ökade avgifter samt tider. Dock finns det tre konkreta förslag som vi inte kan ställa oss bakom. Det första

gäller införandet av parkeringsavgifter för personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Det andra gäller det dåligt genomarbetade förslag om avgifter för MC och moped. Det tredje gäller avgifterna för nyttoparkeringstillstånd C där Centerpartiet motsätter sig den höga avgiften och de begränsade platser i staden där food trucks får stå.

Förslaget om införande av parkeringsavgifter för personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade är problematiskt ur flera perspektiv. Förutom att det ökar byråkratin så låter man ambitionen att komma åt dem som inte sköter sig gå ut över den stora majoriteten som faktiskt sköter sig och följer reglerna. Vi anser i stället att staden, tillsammans med polisen, bör kraftsamla kring att komma åt människor med stulna och förfalskade tillstånd. Erfarenheter från andra länder visar att detta är det mest effektiva sättet att komma åt problemet då det ofta får snabb spridning. Det finns också andra alternativ, där krav på chip-lösningar kopplade till parkeringstillståndet, möjligheterna är därmed inte begränsade till den nu föreslagna lösningen. Till skillnad från majoriteten tror vi heller inte att en avgiftbeläggning kommer lösa problemet med falska tillstånd eftersom många ser att vinsten ligger i att parkera på parkeringsplats för rörelsehindrade, inte i att parkeringen är avgiftsfri. Det förslag som nu ligger tar inte hänsyn till att många rörelsehindrade personer har bilen som ett hjälpmedel, inte heller finns det bra svar på hur rörelsehindrade personer ska kunna erlägga avgift i de fall där de inte kan eller finner det lönsamt att söka dispens. Alla har inte smartphones och många rörelsehindrade har heller inte möjlighet att betala i parkeringsautomaterna. Vidare riskerar dessa personer att hamna i kommunarrest då flera kommuner i såväl länet som i riket står på tur att införa liknande system under förutsättning att Stockholms stad gör det.

Sverige har under många år arbetat inom EU för att få tillstånd avgiftsfri parkering för personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade och har till slut lyckats få igenom detta. Utifrån detta ter det sig väldigt märkligt att Stockholms stad nu går åt andra hållet och istället inför avgifter för den gruppen. Vi ser också att det finns problem med tillämpningen av EU-direktiv om att ett parkeringstillstånd ska vara kopplat till en person och inte till en specifik bil. Det förslag som nu föreligger frångår också den principen då endast tre bilar kan kopplas till dispensen. Det omöjliggör för personer med rörelsehinder att hyra bil, använda en bilpoolsbil eller för den delen samåka med en bekant.

Enligt den rödgrönrosa majoriteten är syftet med förändringarna att öka framkomligheten och minska köerna i Stockholm. Mot bakgrund av detta ter sig avgiftssättningen av motorcyklar och moped klass 1 något märklig. Vi ser att det kan finnas en poäng i att alla som använder gatuutrymmet på platser där trängsel finns också ska betala för detta men vi anser att detta i så fall bör sättas i proportion till hur mycket utrymme som ianspråkats. Därmed finner vi det inte rimligt att en motorcykel och moped, som tar upp knappt en fjärdedel av den plats en bil upptar, ska betala hälften av vad en bil gör. Vi anser att trafikkontoret bör återkomma med ett nytt förslag till nämnden där avgiften för dessa fordon står i proportion till det utrymme som de tar upp.

Tack vare Centerpartiet avskaffades förra mandatperioden förbudet mot Food trucks i Stockholm. Det var en seger både för småföretagande, stadsliv och matkultur i Stockholm. Tillstånden för Food trucks är nu permanentade och är en självklar del av Stockholms stadsliv. När beslutet fattades om att permanenta Food trucks-tillstånden våren 2015 föreslog Centerpartiet dels att avgiften skulle behållas till 12 000 kronor och dels att tillstånden skulle gälla dygnet runt och i hela staden. Föreslaget röstades ned och konsekvenserna syns nu. Flera food trucks lägger ner sin verksamhet på grund av den nya högre avgiften om 30 000 kronor samt att det råder brist på attraktiva platser att stå vid. En av Food truck-ägarna konstaterar ”Det stora felet är att vi inte får vara där det finns folk”. Om det ska vara inte ska vara tillåtet att stå vid vissa platser och under vissa tider måste det finnas goda skäl till att förbjuda detta. Några sådana skäl har inte presenterats.

Centerpartiet saknar också resonemang kring vilka ytterligare verktyg staden behöver för att kunna planera och utöva en aktiv parkerings- och miljöpolitik. Idag kan exempelvis inte en kommun reservera särskilda p-platser för miljöbilar eller ha differentierade avgifter för miljöbilar. Dessa nationella regler behöver ändras och makten decentraliseras så att Stockholm kan ligga i framkant i miljö- och klimatarbetet.

### **Beslutsgång i delen om återremiss**

Ordföranden Daniel Helldén (MP) ställer förslaget att delvis återremittera ärendet mot att avgöra ärendet i sin helhet vid dagens sammanträde och finner att nämnden beslutar att avgöra ärendet i sin helhet vid dagens sammanträde.

### **Beslutsgång**

Ordföranden Daniel Helldén (MP) ställer övriga förslag mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) och Jan Valeskog m.fl. (S).



**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 om återremiss och sitt förslag.

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

**Ersätтарыttrande**

Mikael Valier (KD) instämmer i förslag från vice ordföranden Cecilia Brinck m.fl. (M).

**§ 13****I stan utan min bil 18 september 2016. Bilfri dag i delar av Norrmalm och Gamla stan. Genomförandebeslut**

Dnr T2016-00669

**Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att som del i den Europeiska trafikantveckan genomföra arrangemanget I stan utan min bil i enlighet med vad som följer av kontorets tjänsteutlåtande.

**Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 4 april 2016.

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

- 1) Ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), Jan Valeskog m.fl. (S) och Karin Ernlund (C) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Cecilia Brinck m.fl. (M) och Patrik Silverudd (L) föreslår att nämnden beslutar att avslå kontorets förslag till beslut och därutöver anföra följande:

Det är glädjande att man tagit lärdom av misstagen från den bilfri dagen 2015 och utvecklat konceptet och informationen inför 2016. Trots detta är vi fortsatt tveksamma till att stänga av innerstaden för biltrafik som ett politiskt jippo. Det är positivt att man kortar tiderna då staden är bilfri och det är också bra att man flyttar från lördag till söndag. Däremot är vi kritiska till att det inte heller detta år finns någon dialog med

näringslivet inför avstängningarna. Majoriteten tycks leva i föreställningen att bara man informerar tillräckligt så löser sig även detta. Vi gör en annan bedömning och menar att staden borde ha haft en dialog med näringslivet och de verksamheter som berörs innan det nya förslaget till bilfri dag arbetades fram. Vidare är vi också skeptiska till att inga taxibilar är tillåtna inom området, det kommer att ställa till besvär för bland annat alla de hotellverksamheter som finns inom området.

### **Beslutsgång**

Ordföranden Daniel Helldén (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), Jan Valeskog m.fl. (S) och Karin Ernlund (C).

### **Reservation**

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

### **Ersätтарыttrande**

Mikael Valier (KD) instämmer i förslag från vice ordföranden Cecilia Brinck m.fl. (M) och Patrik Silverudd (L).

## **§ 14**

### **Underlag för budget 2017 med inriktning 2018 – 2019 för trafiknämnden**

Dnr T2016-00676

### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets förslag till underlag för budget 2017 med inriktning för 2018 och 2019 och överlämnar ärendet till kommunstyrelsen.
- 2 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 18 mars 2016.

### **Nämndens behandling av ärendet**

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

- 1) Ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) och Jan Valeskog m.fl. (S) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Cecilia Brinck m.fl. (M) föreslår att

nämnden beslutar att delvis bifalla kontorets förslag till beslut samt att därutöver anföra följande:

Föreliggande ärende förhåller sig till de ekonomiska ramar och de mål som anges i kommunfullmäktiges budget. Eftersom vi har reserverat oss mot såväl budgeten som verksamhetsplanen för 2016 har vi därför skiljaktig mening även avseende inriktningen i budgetplaneringen för kommande år.

Vi kan konstatera att arbetet med framkomlighetsstrategin även fortsatt präglar nämndens arbete vilket är positivt. Det är dock viktigt att behålla fokus om att framkomligheten ska gälla för alla trafikslag och att synsättet inte får bli exkluderande.

Det är glädjande att alla spår av uppdrag kopplade till nedläggningen av Bromma flygplats före 2038 nu utgått. Däremot framgår inte huruvida den prioriterade Brommagruppen inom staden nu läggs ned eller om den ska fortsätta sitt arbete med sikte på 2038. Oavsett vilket så visar majoritetens agerande i frågan att man inte riktigt har förstått flygplatsens betydelse för staden och regionen utveckling.

Däremot kan vi konstatera att majoriteten, trots förändringarna avseende Bromma, inte verkar ha ett växande Stockholm i åtanke för de kommande åren. Vi är även förvånade över att behovet av den östliga förbindelsen inte omnämns i budgetunderlaget då det är en viktig del i att förbättra och utveckla Stockholms infrastruktur. Förutom att vi kan leda bilarna utanför Stockholm och därmed skapa en renare luft och bättre framkomlighet för såväl cyklister som gångtrafikanter så bidrar den östliga förbindelsen t också till kortare restider och en ökad samhällsnytta.

Vidare noterar vi att det på flera ställen i kontorets tjänsteutlåtande framhålls att arbetet med att förbättra och bygga ut belysningen på flera ställen i staden ska intensifieras, samt att trygghetsskapande åtgärder ska vidtas med särskilt fokus på kollektivtrafiknära lägen. Det nämns också att ytterstaden ska prioriteras lika högt som innerstaden. Dessa ambitioner rymmer dock illa med verkligheten och den budget som den rödgrönrosa majoriteten nu röstat igenom för 2015 och 2016. I budgeten 2015 minskade anslagen för städning med 35 miljoner kronor samtidigt som trygghetsatsningen kring tunnelbanan likaväl som ljusprogrammet i ytterstaden försvinner. I budgeten för 2016 ser vi också hur satsningar på levande stadsliv och belysning

minskar ytterligare. Detta, parallellt med en mer tillåtande inställning till klotter och nedskräpning, har resulterat i att Stockholm har blivit smutsigare och att efterlevnaden av stadens klottersaneringsambitioner har försämrats jämfört med tidigare. Det är inte en utveckling som vi vill se och därför har vi skjutit till medel för att effektivisera klottersaneringen och för att öka ambitionerna i städningen.

I och med budgeten för 2015 och 2016 drog den rödgrönrosa majoriteten ned över 100 mnkr på stadens stadsmiljöverksamhet. Bland annat tog man bort den populära satsningen på Open Streets utan att ersätta den med något annat. Under vintern har majoriteten fortsatt att driva en politik där stadsmiljö och urbana miljöer har fått stå åt sidan till förmån för bland annat mer byråkrati. Vi är fortsatt bekymrade över hur de nya villkoren för stadens Food Trucks-verksamheter kommer att slå och hur det kommer att påverka ambitionen om en mer levande stadsmiljö. Vi kan konstatera att vår oro från förra året varit befogad då flera verksamheter lagt ner till följd av de höjda avgifterna. Framför allt vill vi ge verksamheterna än mer generösa öppettider, inklusive nattservering, utöka platserna där de får stå samt ta bort begränsningen av antalet tillstånd. Vi tycker det är viktigt att Food Trucks-verksamheterna ges samma förutsättningar som vanliga restauranger i fråga om fri etableringsrätt och tillståndstider.

- 3) Patrik Silverudd (L) föreslår att nämnden beslutar att delvis bifalla kontorets förslag till beslut samt att därutöver anföra följande:

Föreliggande ärende förhåller sig till de ekonomiska ramar och de mål som anges i kommunfullmäktiges budget. Eftersom vi har reserverat oss mot såväl budgeten som verksamhetsplanen för 2016 har vi därför skiljaktig mening även avseende inriktningen i budgetplaneringen för kommande år.

Vi kan konstatera att arbetet med framkomlighetsstrategin även fortsatt präglar nämndens arbete vilket är positivt. Det är dock viktigt att behålla fokus om att framkomligheten ska gälla för alla trafikslag och att synsättet inte får bli exkluderande.

Det är glädjande att alla spår av uppdrag kopplade till nedläggningen av Bromma flygplats före 2038 nu utgått. Däremot framgår inte huruvida den prioriterade Brommagruppen inom staden nu läggs ned eller om den ska

fortsätta sitt arbete med sikte på 2038. Oavsett vilket så visar majoritetens agerande i frågan att man inte riktigt har förstått flygplatsens betydelse för staden och regionen utveckling.

Däremot kan vi konstatera att majoriteten, trots förändringarna avseende Bromma, inte verkar ha ett växande Stockholm i åtanke för de kommande åren. Vi är även förvånade över att behovet av den östliga förbindelsen inte omnämns i budgetunderlaget då det är en viktig del i att förbättra och utveckla Stockholms infrastruktur. Förutom att vi kan leda bilarna utanför Stockholm och därmed skapa en renare luft och bättre framkomlighet för såväl cyklister som gångtrafikanter så bidrar den östliga förbindelsen t också till kortare restider och en ökad samhällsnytta.

Vidare noterar vi att det på flera ställen i kontorets tjänsteutlåtande framhålls att arbetet med att förbättra och bygga ut belysningen på flera ställen i staden ska intensifieras, samt att trygghetsskapande åtgärder ska vidtas med särskilt fokus på kollektivtrafiknära lägen. Det nämns också att ytterstaden ska prioriteras lika högt som innerstaden. Dessa ambitioner rymmer dock illa med verkligheten och den budget som den rödgrönrosa majoriteten nu röstat igenom för 2015 och 2016. I budgeten 2015 minskade anslagen för städning med 35 miljoner kronor samtidigt som trygghetsatsningen kring tunnelbanan likaväl som ljusprogrammet i ytterstaden försvinner. I budgeten för 2016 ser vi också hur satsningar på levande stadsliv och belysning minskar ytterligare. I framtiden är det viktigt att även fastighetsägarna bjuds in i arbetet mot trevligare stadsmiljöer.

I och med budgeten för 2015 och 2016 drog den rödgrönrosa majoriteten ned över 100 mnkr på stadens stadsmiljöverksamhet. Bland annat tog man bort den populära satsningen på Open Streets utan att ersätta den med något annat. Under vintern har majoriteten fortsatt att driva en politik där stadsmiljö och urbana miljöer har fått stå åt sidan till förmån för bland annat mer byråkrati. Vi är fortsatt bekymrade över hur de nya villkoren för stadens Food Trucks-verksamheter kommer att slå och hur det kommer att påverka ambitionen om en mer levande stadsmiljö. Vi kan konstatera att vår oro från förra året varit befogad då flera verksamheter lagt ner till följd av de höjda avgifterna. Framför allt vill vi ge verksamheterna än mer generösa öppettider, inklusive nattservering, utöka platserna där de får stå samt ta bort begränsningen av antalet tillstånd. Vi tycker det är viktigt att Food Trucks-verksamheterna ges samma förutsättningar som vanliga restauranger i fråga om fri etableringsrätt och

tillståndstider.

Vi ser också att majoriteten har sänkt anslagen för investeringar tillgängligheten, det vill säga arbeten för att undanröja hinder i vardagen för personer med funktionsnedsättningar. Det är beklagligt att majoriteten inte lever efter visionen att Stockholm ska vara ett föredöme för tillgängligheten.

- 4) Karin Erlund (C) föreslår att nämnden beslutar att delvis bifalla kontorets förslag till beslut samt att därutöver anföra följande:

Föreliggande ärende förhåller sig till de ekonomiska ramar och de mål som anges i kommunfullmäktiges budget. Eftersom vi har reserverat oss mot såväl budgeten som verksamhetsplanen för 2016 har vi därför skiljaktig mening även avseende inriktningen i budgetplaneringen för kommande år.

Centerpartiet vill se en trafikpolitik som fokuserar på minskad trängsel, ökad framkomlighet för busstrafiken och minskad miljö- och klimatpåverkan. Arbetet med att öka framkomligheten för stombussarna är ett av nämndens viktigaste verktyg för att öka attraktiviteten för kollektivtrafiken. Cykelplanen ska följas och ytterligare arbete för att öka cyklister framkomlighet och säkerhet i trafikmiljön behövs för att inte cykeltrafiken ska minska i hela staden.

Det är glädjande att alla spår av uppdrag kopplade till nedläggningen av Bromma flygplats före 2038 nu utgått. Däremot framgår inte huruvida den prioriterade Brommagruppen inom staden nu läggs ned eller om den ska fortsätta sitt arbete med sikte på 2038. Oavsett vilket så visar majoritetens agerande i frågan att man inte riktigt har förstått flygplatsens betydelse för staden och regionen utveckling.

Vidare noterar vi att det på flera ställen i kontorets tjänsteutlåtande framhålls att arbetet med att förbättra och bygga ut belysningen på flera ställen i staden ska intensifieras, samt att trygghetsskapande åtgärder ska vidtas med särskilt fokus på kollektivtrafikhärlägen. Det nämns också att ytterstaden ska prioriteras lika högt som innerstaden. Dessa ambitioner rimmar dock illa med verkligheten och den budget som den rödgrönrosa majoriteten nu röstat igenom för 2015 och 2016. I budgeten 2015 minskade anslagen för städning med 35 miljoner kronor samtidigt som

trygghetsatsningen kring tunnelbanan likaväl som ljusprogrammet i ytterstaden försvinner.

I och med budgeten för 2015 och 2016 drog den rödgrönrosa majoriteten ned över 100 mnkr på stadens stadsmiljöverksamhet. Bland annat tog man bort den populära satsningen på Open Streets utan att ersätta den med något annat. Under vintern har majoriteten fortsatt att driva en politik där stadsmiljö och urbana miljöer har fått stå åt sidan till förmån för bland annat mer byråkrati. Vi är fortsatt bekymrade över hur de nya villkoren för stadens Food Trucks-verksamheter kommer att slå och hur det kommer att påverka ambitionen om en mer levande stadsmiljö. Vi kan konstatera att vår oro från förra året varit befogad då flera verksamheter lagt ner till följd av de höjda avgifterna. Framför allt vill vi ge verksamheterna än mer generösa öppettider, inklusive nattservering, utöka platserna där de får stå samt ta bort begränsningen av antalet tillstånd. Vi tycker det är viktigt att Food Trucks-verksamheterna ges samma förutsättningar som vanliga restauranger i fråga om fri etableringsrätt och tillståndstider.

### **Beslutsgång**

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

### **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.

### **Särskilt uttalande**

Särskilt uttalande lämnas av ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) och Jan Valeskog m.fl. (S) enligt följande:

I budgeten 2016 har stadsdelsnämnderna fått i uppdrag att ta fram lokala utvecklingsprogram. Programmen ska skapa förutsättningar för stadsdelarnas långsiktiga utvecklingsarbete samt peka ut prioriterade frågor och områden som stadsdelsnämnderna har behov av att utveckla.

För att arbetet med de lokala utvecklingsprogrammen ska falla väl ut behöver trafiknämnden, och centrala nämnder, aktivt bidra till detta arbete och avsätta tid och resurser för

detta.

Trafiknämnden är positiv till det fortsatta arbetet för en arbetsmiljö där medarbetarna har en hög kunskap om jämställdhet och normkritiskt tänkande. Det bidrar till att göra staden attraktiv och demokratisk.

#### **Ersättaryttrande**

Malin Ericson (Fi) instämmer i särskilt uttalande från ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) och Jan Valeskog m.fl. (S).

Mikael Valier (KD) instämmer i förslag från vice ordföranden Cecilia Brinck m.fl. (M).

#### **§ 15**

#### **Gångstråk Medborgarplatsen-Norr tull. Svar på uppdrag från kommunfullmäktige**

Dnr T2015-02516

#### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) och Jan Valeskog m.fl. (S):

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets redovisning och ger i uppdrag åt kontoret att arbeta vidare med omreglering av fordonstrafiken, komplettering av sittplatser, ombyggnader av korsningar och vidare utredningar rörande gångstråket mellan Medborgarplatsen och Norrtull enligt vad som följer av kontorets tjänsteutlåtande och till en kostnad av 6 mnkr.
- 2 Trafiknämnden beslutar att gågatan på Drottninggatan förlängas norrut med två kvarter, från Tegnérgatan till korsningen Kungstensgatan.
- 3 Trafiknämnden beslutar att sommargågata på försök införs på Drottninggatan, mellan Kungstensgatan och Observatoriegatan, under sommaren 2017.
- 4 Trafiknämnden ska arbeta vidare med berörda nämnder och intressenter för att utveckla området kring norra Drottninggatan till ett mer attraktivt stadsrum för vistelse och evenemang.
- 5 Trafiknämnden beslutar att därutöver anföra följande:

Drottninggatan är en välkänd och uppskattad gågata i Stockholm. I gatans södra delar rör sig redan idag mycket människor och vid kvarteren i city är det förmodligen



Stockholms mest besökta gata. I och med Citybanans öppnande till sommaren 2017 bedöms antalet gående öka markant mellan Odenplan och city. Den norra delen av Drottninggatan blir i detta sammanhang en del av ett längre sammanhängande gångstråk som kan utvecklas till ett mer attraktivt stadsrum. Som ett led i denna utveckling utökas befintlig gågata norrut med två kvarter. Avsnittet Kungstensgatan och Observatoriegatan prövas inför 2017 som sommargågata men kommer att analyseras närmare för en mer utvecklad gestaltning. För stråkets del som löper på Norrtullsgatan ska en fördjupad analys under 2017 göras i fall det är möjligt och lämpligt att göra även denna del till gågata inför vidare ställningstagande.

### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 8 mars 2016. Kontoret föreslår att nämnden beslutar följande:

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets redovisning och ger i uppdrag åt kontoret att arbeta vidare med omreglering av fordonstrafiken, komplettering av sittplatser, ombyggnader av korsningar och vidare utredningar rörande gångstråket mellan Medborgarplatsen och Norrtull enligt vad som följer av kontorets tjänsteutlåtande och till en kostnad av 6 mnkr.

### **Nämndens behandling av ärendet**

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

- 1) Ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) och Jan Valeskog m.fl. (S) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Cecilia Brinck m.fl. (M) och Patrik Silverudd (L) föreslår att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.
- 3) Karin Ernlund (C) föreslår att nämnden beslutar att återremittera ärendet och anför därutöver följande:

Centerpartiet hade sett fram emot förslag för hur det utlovade gångstråket genom innerstaden, från Medborgarplatsen skulle utformas. Tyvärr kommer inte gångstråket bli av i och med beslut i detta ärende.

Vi kan konstatera att det inte är någon omöjlighet att genomföra visionen om det sammanhängande gångstråket. Istället är det brist på politisk vilja och handlingskraft som verkar vara problemet. Ärendet bör därför återremitteras för att återkomma till nämnden med ett konkret förslag för hur

sammanhållet gångstråk mellan Medborgarplatsen och Norrtull skulle kunna bli verklighet.

**Beslutsgång i delen om återremiss**

Ordföranden Daniel Helldén (MP) ställer förslaget att återremittera ärendet mot att avgöra ärendet vid dagens sammanträde och finner att nämnden beslutar att avgöra ärendet vid dagens sammanträde.

**Beslutsgång**

Ordföranden Daniel Helldén (MP) ställer övriga förslag mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) och Jan Valeskog m.fl. (S).

**Reservation**

Vice ordföranden Cecilia Brinck m.fl. (M) och Patrik Silverudd (L) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till kontorets förslag.

Karin Ertlund (C) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag om återremiss.

**Ersätтарыttrande**

Malin Ericson (Fi) instämmer i beslut av ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) och Jan Valeskog m.fl. (S).

**§ 16****Granskning av detaljplan för Lilla Lidingöbron. Svar på remiss från Lidingö stad**

Dnr T2015-01328

**Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt kontorens gemensamma förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner och överlämnar kontorens gemensamma tjänsteutlåtande som svar på remissen från Lidingö stad.

**Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets, exploateringskontorets och stadsbyggnadskontorets gemensamma tjänsteutlåtande från den 22 mars 2016.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

**Beslutsgång**

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

**§ 17****Att bättre ta tillvara döda ytor - så kallade wasted spaces, i staden. Motion (2015:86) från Karin Ernlund (C). Svar på remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2015-03339

**Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

**Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 15 mars 2016.

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

- 1) Ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), Jan Valeskog m.fl. (S) och Patrik Silverudd (L) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Cecilia Brinck m.fl. (M) och Karin Ernlund (C) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
  - 1 Att tillstyrka motionen.
  - 2 Att låta de tomma ytorna under Liljeholmsbron utgöra ett testprojekt för hur döda ytor kan utnyttjas.
  - 3 Att därutöver anföra:

I staden finns tomma underutnyttjade platser, så kallade döda ytor eller wasted spaces. Ofta upplevs dessa platser som otrygga varför människors undviker dessa platser. Förslaget i motionen är att genom generös markupplåtelse och låga avgifter kunna omvandla dessa platser från att vara tomma och otrygga till att bli en resurs för de som vill vara med och skapa en mer levande stad.

Kontoret hänvisar till att motionens syften till viss del tillgodoses i och med förslag till reviderade taxor för markupplåtelse. Detta kan vi inte instämma i då de reviderade taxorna enbart förenklar och subventionerar upplåtelse för verksamheter utan reklam, kommers och försäljning. Majoriteten har i och med detta helt missuppfattat vad som gör leder till en levande stad. Dessutom har kulturutövarna helt glömts bort i de reviderade taxorna vilket vi har kunnat se båda i fallet med Enskedespelen och för den teaterverksamhet som planeras under Liljeholmsbron.

Vi uppfattar att både den politiska majoriteten och kontoret ändå delar vår vision som presenteras i motionen om att kunna skapa en mer levande stad genom att ta tillvara på döda ytor. Ett sätt att göra visionen till verklighet är att under en begränsad tid och på en begränsad plats göra ett testprojekt för döda ytor. Vi föreslår att Trafiknämnden beslutar att under 2016 och 2017 låta ytorna under Liljeholmsbron utgöra en testyta för en wasted spaces-policy. Trafikkontoret kan genom dialog med andra markägare i området, företag, kulturutövare och andra intressenter experimentera med taxor och tillstånd för att sedan kunna utvärdera projektet.

### **Beslutsgång**

Ordföranden Daniel Helldén (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), Jan Valeskog m.fl. (S) och Patrik Silverudd (L).

### **Reservation**

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

### **Ersätтарыtrande**

Mikael Valier (KD) instämmer i förslag från vice ordföranden Cecilia Brinck m.fl. (M) och Karin Ernlund (C).

## **§ 18**

### **Minska utsläppen och bygg bostäder vid västra Valhallavägen. Motion (2016:024) från Karin Ernlund (C). Svar på remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2016-00530

### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 11 mars 2016.

### **Nämndens behandling av ärendet**

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

- 1) Ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), Jan Valeskog m.fl. (S), vice ordföranden Cecilia Brinck m.fl. (M) och Patrik Silverudd (L) föreslår (se beslutet).

- 2) Karin Ernlund (C) föreslår att nämnden beslutar att tillstyrka motionen och anför därutöver följande:

Att staden tvingas stoppa bygget av 700 bostäder vid västra Valhallavägen på grund av dålig luftkvalitet är inget annat än ett totalt misslyckande för stadens miljöpolitik.

Centerpartiet föreslår i motionen fyra konkreta förslag på kort sikt och att staden bör uppvakta regeringen för att på längre sikt få ytterligare verktyg för att kunna hantera lokala miljöproblem. Att inga av dessa förslag vinner majoritetens gehör är både förvånande och skrämmande. Stockholm ska bygga 140 000 bostäder till 2030 men det råder total brist på handlingskraft för att komma tillrätta med lokala miljöproblem som hindrar bostadsbyggande. Dessutom rimmar bristen på handlingskraft illa med att Stockholm ska ligga i framkant i miljö- och klimatarbetet.

### **Beslutsgång**

Ordföranden Daniel Helldén (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), Jan Valeskog m.fl. (S), vice ordföranden Cecilia Brinck m.fl. (M) och Patrik Silverudd (L)

### **Reservation**

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

## **§ 19**

### **Samråd för centrala Bromma. Svar på remiss från stadsbyggnadsnämnden**

Dnr T2016-00539

### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från stadsbyggnadsnämnden avseende programremiss för centrala Bromma.
- 2 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 9 mars 2016.

### **Nämndens behandling av ärendet**

**Framlagda förslag till beslut**

- 1) Ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), Jan Valeskog m.fl. (S) och Karin Ernlund (C) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Cecilia Brinck m.fl. (M) och Patrik Silverudd (L) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
  - 1 Att avslå kontorets förslag till beslut.
  - 2 Att som svar på remissen anföra följande:

Stockholm växer och det är en utveckling som vi både stöder och tar på allvar. Läget idag är att Stockholm förväntas öka sin befolkning med 11 procent till 2020 och det behöver byggas mycket över hela staden. Att utveckla en storstad som Stockholm är av naturliga skäl en lång process, och vi måste ta stor hänsyn till att nya bostäder ska kunna stå kvar i minst 100 år. Under den tiden kommer befolkningen öka än mer än idag, och vi måste således verka för fler bostäder över hela staden och därtill nödvändiga samhällsfunktioner såsom skolor, förskolor, idrottsytor, parker med mera.

Genomförandet av stadens översiktsplan Promenadstaden innebär att vi kommer att skapa fler stadsmiljöer. Det handlar om att låta innerstaden växa långt utanför tullarna. Utifrån översiktsplanen togs rapporten "Bostadspotential i Stockholm" fram, som utifrån idag givna restriktioner visar var det är möjligt att bygga 140 000 nya bostäder till 2030. Exempelvis 20 700 i Hägersten – Liljeholmen och 20 100 i Bromma.

Översiktsplanen stödjer en utveckling av en flerkärning struktur med täta och attraktiva tyngdpunkter i ytterstaden för att skapa en bättre balans mellan stadens delar. I översiktsplanen anges nio tyngdpunkter varav en är området kring Brommaplan. Programmets syfte är att utreda hur området kring Brommaplan kan utvecklas till en tyngdpunkt i enlighet med strategierna i översiktsplanen samt beskriva vilka konsekvenser detta medför för närliggande stadsdelar.

Alliansen beslutade om att starta arbetet med programmet i stadsbyggnadsnämnden i januari 2012. Vi har nu följt utvecklingen och kan konstatera att det föreslagna antalet bostäder, 3 000 – 4 000, är alldeles för lågt satt. I detta centrala läge, och mot bakgrund av ett skriande bostadsbehov, är det rentav slöseri med markresurserna att planera för och genomföra en gles stadsbebyggelse. Detta på en yta som är tre gånger så stor som området vid Husarviken där 6 000 av Norra Djurgårdsstadens bostäder byggs. Det är också jämförbart med antalet bostäder som planeras i

Slakthusområdet, också det på en betydligt mindre yta.

Inom programmet för centrala Bromma ska därför exploateringstalet höjas markant i syfte att bygga stad på riktigt. Vi anser att de i programmet föreslagna lamellhusen och punkthusen i park i så stor utsträckning som möjligt ska ersättas av en kvartersstruktur, företrädesvis med stenstadens kvaliteter. Denna möjlighet går tyvärr förlorad om nuvarande programförslag genomförs.

Avslutningsvis är programområdet bullerutsatt ur flera perspektiv, exempelvis från de stora vägarna som går igenom rondellen vid Brommaplan. Slutna kvarter är således att föredra även ur ett bullerperspektiv, då det bättre skärmar av externt ljud än vad punkthus eller öppna kvarter gör.

### **Beslutsgång**

Ordföranden Daniel Helldén (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), Jan Valeskog m.fl. (S) och Karin Ernlund (C).

### **Reservation**

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

### **Särskilt uttalande**

Särskilt uttalande lämnas av ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) och Jan Valeskog m.fl. (S) enligt följande:

Nämnden är positiv till programmet för centrala Bromma där Brommaplan som tyngdpunkt stärks med tusentals nya bostäder och verksamhetslokaler möjliggörs i ett kollektivtrafikhärläge.

I planen för centrala Bromma bör trafikföringen studeras ytterligare då både Kvarnbacksvägen och själva Brommaplan är starkt belastade. Framkomligheten ska vara god med stort fokus på gång, cykel och kollektivtrafik. Huvudgatorna inom området bör planeras med god framkomlighet för de prioriterade trafikslagen.

De kvarter som planeras för verksamheter mot Bromma flygplats bör utformas så att dessa i framtiden också är möjliga att omvandla till bostäder när man inte längre behöver ta hänsyn till flygbuller. Det bör redan nu prövas om vissa av de östra delarna kan rymma fler bostäder. Det är angeläget att området planeras för att längre fram vara en integrerad del av ett större sammanhängande

stadsutvecklingsområde.

Särskilt uttalande lämnas av Karin Ernlund (C) enligt följande:

Gamla mönster går igen. Stockholm stad har återigen en stor möjlighet att bygga urban blandstad i ett centralt läge med en mix av bostäder, kontor och service. Något som efterfrågas av många Stockholmare och något som det finns alldeles för lite av i vår stad. I stället för att dra nytta av den möjligheten, i likhet med exempelvis planerna för Slakthusområdet, presenteras ett lagom glest område med beprövade Stockholmshus i skogsdungar.

Förslaget utnyttjar inte den fulla bostadspotentialen genom att bygga tätt och högt, det är tråkigt och det brister i attraktiv stadsmässighet.

Centerpartiet vill bygga minst 160,000 bostäder fram till och med 2030 och dessutom se till att Stockholm kan fortsätta att utvecklas under hundratals år efter det. Det innebär att vi måste värna stadens mark om vi på lång sikt ska kunna växa på ett socialt, ekonomiskt och ekologiskt hållbart sätt med täta attraktiva stadsdelar uppbyggda kring cykel, gång och kollektivtrafik som dessutom sparar stora parkytor och grönområden.

Externa instanser har lagt fram förslag som visar på att det går att det skulle kunna gå att bygga 12,000 bostäder i centrala Bromma. Detta är något som staden behöver utreda närmare. Hur området ska kollektivtrafikförsörjas kräver därmed ytterligare analyser.

#### **Ersätтарыttrande**

Malin Ericson (Fi) instämmer i särskilt uttalande från ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) och Jan Valeskog m.fl. (S).

Mikael Valier (KD) instämmer i förslag från vice ordföranden Cecilia Brinck m.fl. (M) och Patrik Silverudd (L).

#### **§ 20**

**Julmarknad för alla. Svar på skrivelse från Patrik Silverudd (L), Daniel Helldén m.fl. (MP), Jan Valeskog m.fl. (S), Karin Ernlund (C) och Lorena Delgado (V)**

Dnr T2015-03237

#### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:



- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen.

**Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 15 mars 2016.

**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**

Särskilt uttalande lämnas av Patrik Silverudd (L) enligt följande:

Vid nämndmötet i december förra året reagerade Liberalerna på tillgängligheten vid CIS:s julmarknad. Paviljongerna som ställts upp på Sergels torg uppfyllde inte krav på vad man rimligen kan begära ur tillgänglighetssynpunkt. Vid nämndmötet i december ställde sig majoriteten bakom Liberalernas kritik av evenemanget.

I svaret på skrivelsen framgår att problemet är löst och att åtgärder vidtagits vad gäller villkoren. Tillräckliga åtgärder har vidtagits för att det inte ska ske igen, som det får förstås.

Ärendet är ett typiskt fall då stadens egna funktionshinderråd sitter på en kompetens som inte kommer till sin rätt. Hade ärendet i god ordning dryftats i funktionshinderrådet hade ärendet sannolikt aldrig uppkommit. Det vittnar om funktionshinderrådets otydliga roll och potential i stadens arbete med tillgänglighet.

Vidare förutsätter Liberalerna att trafikkontoret antar en strängare inställning jämt emot arrangörer. Trafikkontoret bör vara tydligt med att man kommer avstyrka ansökningar i sina remissvar om villkoren inte uppfylls i framtiden.

**§ 21****Fallande trend för tillgängligheten i Stockholm. Svar på skrivelse från Patrik Silverudd (L)**

Dnr T2016-00343

**Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen.

**Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 15 mars 2016.

**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**

Särskilt uttalande lämnas av Patrik Silverudd (L) enligt följande:

Liberalerna har sedan tidigare noterat att investeringarna i tillgänglighetsarbeten faller. Samtidigt redovisade trafikkontoret i mars 2016 att pengarna inte räckt till för tillgänglighetsarbetena 2015. Situationen väcker frågor om stadens arbete med tillgänglighet varför Liberalerna gick vidare med en skrivelse. I trafiknämnden i april svarar kontoret skrivelsen. Där konstateras bland annat att ”Nackdelen är dock att det inte alltid är de ur tillgänglighetperspektivet mest prioriterade platserna som utförs först.” Med andra ord så har prioriteringen av tillgänglighetsanpassningen reducerats mer till något som infaller av en slump.

Av trafikkontorets svar framgår att alla arbeten med tillgänglighet inte innefattas i projektet ”Tillgänglighetsarbeten”. En del av insatsen sker inom ramen för den ordinarie verksamheten effektivitetsskäl i s. k ”passa-på-åtgärder”. Detta är givetvis mycket bra. Att i efterhand anpassa övergångsställen och annat är mer kostsamt än att göra rätt från början.

Det förtar inte att staden har mycket kvar att göra när det gäller tillgänglighet. Fortsätter vi att sänka ambitionerna och bara förlita oss på slumpen kommer stora delar av staden att behöva vänta länge på rimlig tillgänglighetsanpassning.

Vi tackar för svaret men är inte nöjd med det.

**§ 22****Plan för säkra och trygga skolvägar i Stockholm.****Godkännande**

Dnr T2015-00339

**Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner för egen del det reviderade förslaget till Plan för säkra och trygga skolvägar i Stockholms stad och hemställer hos kommunfullmäktige att anta planen.

**Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 8 mars 2016.

**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**

Särskilt uttalande lämnas av Patrik Silverudd (L) enligt följande:

Alltfler vuxna skjutsar barnen till och från skolan. En utveckling som bidragit till att trafikmiljön runt skolorna försämrats då den fysiska planeringen inte är gjord för att hantera den stora mängden biltrafik. Detta har lett till ökad otrygghet i skolmiljön vilket i sin tur lett till att ännu fler föräldrar väljer att skjutsa barnen för att undvika trafikrisker.

Denna utveckling innebär att staden måste bli bättre på att planera och trygga skolvägarna. Ett arbete som alliansen pekade ut redan i budget för år 2014. Det är viktigt att trafikmiljöerna i skolornas närhet är trygga och säkra samt att vi jobbar mot målet att fler resor till och från skolan ska ske utan bil.

Precis som understrukits i projektet med Säkra skolvägar redan från början är målet att andelen barn som kan gå och cykla säkert till skolan ökar. Om fler föräldrar kunde gå eller cykla med barnen till skolan vore mycket vunnet. I många miljöer är trafiksituationen för komplex för ett yngre barn att själv kunna cykla till skolan, medan det på andra håll i staden, t.ex. där man har en säker och trygg cykelväg till skolan, kan passa eleven utmärkt.

Det är därför viktigt att se att varje skola bör reflektera över hur trafiksäkerheten ser ut just kring den egna skolan, samtidigt som stadens centrala förvaltningar bör arbeta för att undanröja säkerhetsbrister och arbeta för tryggare och mer ändamålsenliga cykelvägar så att fler kan gå och cykla säkert till skolan.

Vi delar därmed uppfattningen att stadens förvaltningar måste arbeta tillsammans för att nå målen om säkra och trygga skolvägar. Inte minst gällande frågor med avseende på skolgårdars utformning samt den fysiska miljön i exploateringsprojekt.

## **§ 23**

### **Trafikutveckling i Stockholm 2015. Årsrapport**

Dnr T2016-00800

#### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets redovisning.

#### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 14 mars 2016.

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

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

#### **Beslutsgång**

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

## **§ 24**

### **Citybanan. Lägesrapport**

Dnr T2016-00714

#### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets lägesrapport.

#### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 22 mars 2016.

## 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

Särskilt uttalande lämnas av ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) och Jan Valeskog m.fl. (S) enligt följande:

I ärendet nämns att genomförandeavtalet för Citybanan reglerar byggande av cykelgarage i närheten av de tre stationerna Odenplan, City och Södra station. Ärendet beskriver vidare att cykelgaragen vid Södra station och city senare utgick från projektet Citybanan. Sedan år 2015 pågår åter igen arbete med cykelgarage både vid södra station och vid centralstationen, dock utanför projekt Citybanan.

### Ersätтарыttrande

Malin Ericson (Fi) instämmer i särskilt uttalande från ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) och Jan Valeskog m.fl. (S).

## § 25

### Projekt inom Medborgardialoger m.m. 2016.

#### Lägesrapport

Dnr T2016-00774

### Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden beslutar att godkänna redovisningen i kontorets tjänsteutlåtande.

### Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 29 mars 2016.

## Nämndens behandling av ärendet

### Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

### Beslutsgång

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

**§ 26**  
**Godkännande av deltagande enheter i  
kvalitetsutmärkelsen och förnyelsepriset 2016**  
Dnr T2016-00738

**Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden nominerar nämndsekretariatet och IT-enheten som deltagare i Stockholms stads kvalitetsutmärkelse 2016.

**Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 15 mars 2016.

**Nämndens behandling av ärendet**

**Framlagda förslag till beslut**

Nämnden föreslår (se beslutet).

**Beslutsgång**

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

**§ 27**  
**Teknisk renhållning och städning av hissar m.m.**  
**Upphandling**  
Dnr T2016-00695

**Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets redovisning av upphandlingsförfarandet och uppdrar till förvaltningschef att besluta om tilldelning av årsavtal.

**Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 21 mars 2016.

**Nämndens behandling av ärendet**

**Framlagda förslag till beslut**

Nämnden föreslår (se beslutet).

**Beslutsgång**

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

## § 28

### **Tekniska konsulter inom konstbyggnadsteknik.**

#### **Upphandling av ramavtal**

Dnr T2016-00694

#### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets redovisning av upphandlingsförfarandet och uppdrar åt förvaltningschef att besluta om att fatta tilldelningsbeslut och teckna avtal.

#### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 12 mars 2016.

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

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

#### **Beslutsgång**

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

## § 29

### **Serviceentreprenör för parkeringsautomater.**

#### **Upphandling**

Dnr T2016-00461

#### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden uppdrar åt kontoret att upphandla serviceentreprenör för drift, underhåll och reparation av parkeringsautomater på gatumark.
- 2 Trafiknämnden uppdrar åt förvaltningschefen att fatta tilldelnings- och anskaffningsbeslut samt att teckna avtal.
- 3 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

#### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 24 februari 2016.

## **Nämndens behandling av ärendet**

### **Framlagda förslag till beslut**

Nämnden föreslår (se beslutet).

### **Beslutsgång**

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

## **§ 30**

### **Erfarenheter från etablering av publik laddinfrastruktur i Stockholm 2014-2015. Slutrapport**

Dnr T2014-005226

### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt sitt förslag:

- 1 Trafiknämnden beslutar att bordlägga ärendet.

### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets och miljöförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande från den 14 mars 2016.

## **Nämndens behandling av ärendet**

### **Framlagda förslag till beslut**

Nämnden föreslår (se beslutet).

### **Beslutsgång**

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

## **§ 31**

### **Reinvesteringsåtgärder på cykelbanor under 2016-2018. Inriktningsbeslut för åren 2017-2018 och genomförandebeslut för 2016**

Dnr T2015-03331

### **Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt nämndens förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner i huvudsak kontorets förslag till beslut.
- 2 Trafiknämnden beslutar att ge kontoret i uppdrag att inte finansiera åtgärder på Timmermansgatan från cykelreinvesteringsmedel.



- 3 Trafiknämnden beslutar att ge kontoret i uppdrag att återkomma till nämnden med en genomgång samt redogörelse av de pågående reinvesteringsprogrammen enligt nedan.
- 4 Trafiknämnden beslutar att därutöver anföra följande:

Reinvesteringsbehovet på stadens gator och vägar är omfattande. För att ta om hand detta finns ett långsiktigt reinvesteringsprogram för gator. I budget för 2015 avsätts ytterligare 45 mnkr över 4 år för att även ta om hand reinvesteringsbehovet i stadens cykelinfrastruktur. Detta ärende visar tydligt att dessa åtgärder öronmärkta för cykel behövs. Förvaltningen har gjort en klok avvägning i att låta Magnus Ladulåsgatan få en prioritering inom ramen för det ordinarie reinvesteringsprogrammet. Mot bakgrund av detta blir det dock inkonsekvent att använda de särskilt avsatta cykelreinvesteringsmedlen för att åtgärda Timmermansgatans beläggning. Detta är en gata utan cykelfält som dessutom idag är uppgrävd och där det ändå är rimligt att kontoret samordnar åtgärder för att göra ett fullgott återställande när ledningsdragande bolag lagt igen sitt schakt. Åtgärderna på Timmermansgatan ska därför inrymmas inom kontorets ordinarie investeringsram. Det utrymme för reinvesteringar som frigörs ska fördelas till de mindre åtgärderna i det befintliga pendlingsnätet.

Trafiknämnden efterfrågar en genomgång av de pågående reinvesteringsprogrammen som visar på fördelning av trafiknytta mellan gång, cykel, kollektivtrafik samt övrig motorfordonstrafik. Åtgärderna ska även specificeras för respektive stadsdel. Genomgången ska utgöra ett underlag som en del i jämställdhetsintegreringen av trafiknämndens verksamhet. Nämnden efterfrågar även redogörelse för hur trafikkontoret hanterar stadens kostnader med reinvesteringar i samband med att ledningsdragande bolag och motsvarande aktörer utför arbeten i stadens gator.

- 5 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

#### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 7 april 2016. Kontoret föreslår att nämnden beslutar följande:

- 1 Trafiknämnden fattar inriktningsbeslut gällande beläggningsarbeten på cykelbanor för åren 2016-2018 till en utgift om 40 mnkr i enlighet med vad som följer av kontorets tjänsteutlåtande.
- 2 Trafiknämnden fattar genomförandebeslut gällande

beläggningsarbeten på cykelbanor under år 2016 till en utgift om 10 mnkr i enlighet med vad som följer av kontorets tjänsteutlåtande.

- 3 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

### **Nämndens behandling av ärendet**

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

#### **Beslutsgång**

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

#### **Ersättaryttrande**

Malin Ericson (Fi) instämmer i nämndens beslut.

Vid protokollet

Åse Geschwind