

Tid Torsdagen den 18 maj 2017 kl. 16.00 – 16.35
Plats Stora kollegiesalen, Stadshuset
Justerat Tisdagen den 30 maj 2017

Daniel Helldén

Cecilia Brinck

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Daniel Helldén (MP), ordföranden

Cecilia Brinck (M), vice ordföranden

Jan Valeskog (S)

Bawer Kevir (S)

Inger Lagerman (S)

Lorentz Tovatt (MP)

Sara Stenudd (V)

Bo Arkelsten (M)

Peter Jönsson (M)

Eva Ekmehag (M)

Patrik Silverudd (L)

Karin Ernlund (C)

Tjänstgörande ersättare:

Martin Engman (S)

för Kristina Öberg (S)

Ersättare:

Roland Eliasson (S)

Åsa Janlöv (S)

Petra Schagerholm (MP)

Viveca Wallqvist (MP)

Zakarias Zouhir (V)

Anette Hellström (M)

Jonas Lilleberg Eriksson (M)

Erik Persson (M)

Jan Erik Leijon (M)

Jill Eriksson (L)

Mikael Valier (KD)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Jonas Eliasson, Karin Dhakal, Åse Geschwind, Inga-Lill Hultin, Lars Jolérus, Mattias Lundberg och Elisabet Munters 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 tisdagen den 30 maj 2017.

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

Anmälan görs av inkomna skrivelser till trafiknämnden enligt följande:

- 1 Otillåtna klädcontainrar i Skarpnäck, från Cecilia Brinck m.fl. (M) och Patrik Silverudd (L). Dnr T2017-01586
- 2 Cykelbanan på Hägerstensvägen, från Patrik Silverudd (L). Dnr T2017-01587
- 3 Stombusslinjernas framkomlighet, från Cecilia Brinck m.fl. (M), Patrik Silverudd (L) och Karin Ernlund (C). Dnr T2017-01588

Beslut

Trafiknämnden överlämnar skrivelserna till trafikkontoret för beredning.

Information om att Stockholms stads trafiknämnd tilldelats utmärkelsen ”Stockholms studentvän 2017”

Ordföranden Daniel Helldén (MP) informerar om att trafiknämnden tilldelats SSCO:s (Stockholms studentkårers centralorganisation) utmärkelse för god dialog och nytta för såväl studenter som allmänheten i fråga om årets Quarnevaltåg.

Cykelbana längs Värtavägen

Lars Jolérus redogör för byggprocessen avseende cykelbanan längs Värtavägen. Mattias Lundberg redogör för kontorets prioriteringar avseende trafiksäkerhet i samband med planering och bygge av cykelbanan.

Information om nämndutbildningen den 15 juni 2017

Karin Dhakal informerar om den kommande nämndutbildningen.

Beslut

Trafiknämnden tackar för informationen.

§ 3

Anmälan av inkomna skrivelser till trafiknämnden

Inkomna skrivelser m.m. till trafiknämnden enligt förteckning från den 4 maj 2017 respektive den 18 maj 2017 anmäls.

§ 4

Anmälan av delegationsbeslut fattade inom trafikkontoret

Dnr T2017-00079

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden lägger anmälan till handlingarna.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 25 april 2017.

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 T2017-00237

Protokoll 3/2017 från sammanträde med rådet för funktionshinderfrågor vid trafiknämnden och Stockholms Stads Parkerings AB från den 27 mars 2017 anmäls.

§ 6

Anmälan av nedskrivning av fordringar

Dnr T2017-01110

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden lägger anmälan till handlingarna.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 18 april 2017.

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

Promemorian Ändrad beräkning av bilförmån. Anmälan av svar på remiss från kommunstyrelsen

Dnr T2017-01002

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden lägger anmälan till handlingarna.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 11 april 2017.

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

Trafikverkets samråd för Mäljarbanans utbyggnad mellan Huvudsta-Duvbo (Trv 2015/87751). Anmälan av svar på remiss från kommunstyrelsen

Dnr T2017-00526

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden lägger anmälan till handlingarna.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 31 mars 2017.

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

Kompletterande samråd gällande tunnelbanan till Arenastaden. Anmälan av svar på remiss från kommunstyrelsen

Dnr T2015-03117

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden lägger anmälan till handlingarna.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 10 april 2017.

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

Samråd för utbyggnad av tunnelbanan till Nacka och Söderort. Anmälan av svar på remiss från kommunstyrelsen

Dnr T2016-03162

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden lägger anmälan till handlingarna.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 20 april 2017.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

§ 11

Trafikförändringar i SL-trafiken 2017/2018 (T18). Anmälan av svar på remiss från kommunstyrelsen

Dnr T2017-00668

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden lägger anmälan till handlingarna.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 25 april 2017.

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 har inget att invända mot ärendet, men vill påpeka att det är olyckligt att trafiknämnden i så hög grad inte tillåts vara delaktig i yttrandet över såväl denna fråga som så många andra viktiga remissfrågor.

Vi är inte de som tycker att man ska sammanträda i onödan. Men om problemet med att trafiknämnden i praktiken endast i undantagsfall har möjlighet att yttra sig i olika ärenden beror på att nämndens sammanträden ligger dåligt till i tiden så bör man överväga att sammanträda något oftare för att nämnden ska kunna lämna svar och inte bara vara ett rundningsmärke.

I just detta fall gläds vi dock åt att allmänna synpunkter från rådet för funktionshinderrådet hann tas med.

§ 12

Vision för City. Redovisning av arbete med program samt trafik- och gatumiljöplan. Reviderat utredningsbeslut och beslut om remiss

Dnr T2017-01102

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorens gemensamma förslag:

- 1 Trafiknämnden beslutar att ge trafikkontoret i uppdrag att skicka Trafik- och gatumiljöplan för City på remiss.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets, expolateringskontorets och stadsbyggnadskontorets gemensamma tjänsteutlåtande från den 5 maj 2017.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), Jan Valeskog m.fl. (S) och Sara Stenudd (V) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Cecilia Brinck m.fl. (M) föreslår att nämnden beslutar att återremittera ärendet enligt följande:
 - 1 Ärendet återremitteras för komplettering av Trafik- och gatumiljöplan för City.
 - 2 Därutöver anføres följande:

Stockholm står just nu inför ett av sina mest dramatiska skeden när det handlar om stadens framtida gestaltning och uttryck. Det är en utveckling som under de närmsta åren kommer att vara fullt jämförbar med andra omfattande

förändringar i Stockholms historia.

En av de största utmaningarna är att definiera och bygga den stad vi vill se för framtiden. Det gäller såväl i city som i ytterstaden. Vi vet av erfarenhet att en snabb utveckling av staden kräver ett stort mått av eftertänksamhet. 1960-talets modernistiska framfart i city liksom genomförandet av miljonprogrammets glesa struktur har medfört en av de allra största samhällsutmaningarna vi har i Stockholm idag – segregerade stadsdelar och ogästvänliga centrala platser. I Stockholms snabba utveckling måste vi slå vakt om Stockholms byggnadstradition där äldre värdefull bebyggelse kompletterats med högkvalitativ spännande ny bebyggelse från varje tidsepok. Därmed kan staden utvecklas beaktande av de kulturhistoriska värdena och behovet av förnyelse. Att värna den gamla stenstadens bebyggelse ska vara av stort intresse och innebär att även enskilda byggnadsobjekt behöver sättas in i detta sammanhang.

Utgångspunkten för visionen för city måste vara en levande stadsdel dygnet runt, med attraktiva stadsmiljöer, fler bostäder, en mångfald av aktiviteter och stärkt cityhandel. Proportionerna mellan kontorsyta och boendeyta i området ska förändras, till boendeytans fördel. I så hög utsträckning som möjligt ska alla nya detaljplaner innehålla bostäder. City ska erbjuda ett rikt utbud av restauranger, caféer och butiker, liksom en blandning av arbetsplatser och bostäder. Det är av stor vikt att utvecklingen av city därför även säkerställer fullgoda gång- och cykelvägar, kollektivtrafik och andra tillgänglighetsaspekter.

När det gäller de föreslagna trafiklösningarna i Trafik- och gatumiljöplan för City anser vi att ärendet inte är tillräckligt berett och att det i sin nuvarande form inte kan skickas på remiss. Vi vill att ärendet återremitteras för att kunna kompletteras med tydliga trafikanalyser som visar vilka konsekvenser de föreslagna åtgärderna kan komma att få för olika trafikslag. I sin nuvarande lydelse saknar ärendet helt sådana analyser det finns inga försök att ge alternativ till lösningar på de utmaningar som kan uppstå. Vi är positiva till en levande stadskärna där gående, gatuliv, cyklar och kollektivtrafik är prioriterade i enlighet med den framkomlighetsstrategi som vi är eniga om, men är också måna om att framkomligheten säkras för varutransporter och andra som faktiskt behöver kunna ta sig fram i city. Östlig förbindelse är en viktig del i arbetet för att minska genomfartstrafiken och vi finner det märkligt att den inte ens nämns i ärendet. Att endast stänga av gator för biltrafik

kommer i sig inte att leda till att trafiken försvinner, utan riskerar att orsaka än värre trängsel.

När Alliansen redan 2012 gav berörda nämnder i budgetuppdrag att ta ett helhetsgrepp på city – Vision för City – så var just idén att skapa en tydlig politisk inriktning för bland annat fastighetsägare att förhålla sig till. Sånär fem år senare kan vi konstatera att mycket av den önskade tydligheten fortfarande inte konkretiserats i dokumentet, vilket tyvärr får anses vara en svaghet. Vår förhoppning är att ett antal delar i dokumentet kommer att förtydligas under den fortsatta processen, bland annat beskrivningarna kring hur om-, till- och nybyggnader kan vara möjliga samt stadens inställning till rivningar kontra bevarande. Just rivningar omnämns i det närmaste inte alls i programmet, vilket utgör en brist i en så väsentlig fråga.

Väl medvetna om att programmet som helhet nu ska bli föremål för en sedvanlig samrådsprocess så vill vi redan inför detta göra några medskick i mer generella, men likväl väsentliga avsnitt. Efter samrådet och inför ett godkännande av programmet avser vi återkomma med förtydliganden kring detta.

Skrivningarna kring Sergels torg behöver bli tydligare och skarpare. Platsen är idag otrygg under flera av dygnets timmar och är ett exempel på misslyckad modernistisk stadsplanering där människor får ge vika för bilar. Staden behöver ta ett samlat grepp för hur Plattan och hela Sergels torg kan få ett lyft och utvecklas till en attraktiv mötesplats.

Södra Drottninggatan behöver lyftas särskilt. I programmet står det nu ingenting om denna viktiga del av City som har stor utvecklingspotential. Norra delen av Drottninggatan ner till Åhléns har i olika faser genomgått förändringar och upprustningar som ökat gatans attraktivitet, tyvärr har den södra delen inte genomgått samma förvandling. Genom fler levande bottenvåningar, värmeslingor ända ner till Strömgatan samt fler uteserveringar skulle Södra Drottninggatan kunna få ett ansiktslyft som skulle göra gatan till en värdig entré mot Helgeandsholmen och det offentliga Sverige.

Nybroplan är idag rörligt för både fotgängare, cyklister och bilister. Orienterbarheten är svårmanövrerad och många konflikter mellan olika trafikanter uppstår lätt. Det är synd på en så fin plats omgiven av Dramaten, Strandvägen, Raoul Wallenbergs torg och Berzelii park. En åtgärdsplan för denna

plats behöver föras in i programmet.

Vi ser positivt på att utveckla stadens bortglömda rum med nya och tillgängliga rekreationsytor som blir till gagn för såväl stockholmarna som stadens publika gestaltning, värden som är omistliga. Mer resurser kan komma att behöva läggas på att utveckla befintliga, och skapa nya, gröna värden när Stockholm växer. I detta avseende bör även fler möjligheter till överdäckningar av vägar ses över. City lider än idag av de storskaliga trafiklösningar som genomfördes i modernismens namn under mitten av förra seklet. Dåtidens omfattande rivningar och betongkultur med brutala trafikleder mitt i city har skapat sår i staden. Betong och motorväg dominerar istället för Stockholms vattenlinje som skulle kunna framträda. Därför menar vi att den del av Centralbron som hanterar biltrafiken ska läggas ned i en tunnel, vilket skulle skapa ytor för nya bostäder längs Klara Strand frigörs och att Riddarholmskanalen åter kan öppnas upp. I detta avseende behöver samrådsunderlaget kompletteras.

Grönskan och vattnet ska utnyttjas för att förbättra stadsklimatet och mildra konsekvenserna av klimatförändringar. Särskilt i tätbebyggda stadsdelar är det viktigt att minska andelen hårdgjorda ytor och öka mängden grönska med fler träd, pocket-parker, planteringar och gröna tak. Genom att använda stadens taklandskap på ett bättre och mer effektivt sätt än vi många gånger gör idag får vi åtminstone mervärden på tre olika sätt. Taklandskapen och kvarterens gestaltning blir mer intressanta och dynamiska, vi får sammantaget mer plats för socialt umgänge och för barnen att leka på samtidigt som vi får plats för mer grönska i staden, och vi får ökade möjligheter till närproducerade råvaror. Detta förhållningssätt är framförallt eftersträvansvärt i de täta stadsmiljöerna såsom city, varför ett förtydligande behöver göras i samrådsunderlaget.

Kungsträdgården är en av stadens mest centrala och uppskattade parker. Dock är den idag relativt sluten och det är nog många som snarare uppfattar Kungsträdgården mer som ett uppdelat torg än som en trädgård. Om Kungsträdgården öppnas upp från Hamngatan och möter stadslivet på ett tydligare sätt skulle den ha större möjligheter att bli en stadspark värdig sitt namn. För att åstadkomma detta krävs att staden tar ett helhetsgrepp på Kungsträdgården, så att parken åter kan bli en naturligt integrerad del av stadslivet. I arbetet med parkens utveckling är det viktigt att säkerställa balansen mellan dess roll som attraktiv grönskande stadspark och dess funktion som evenemangs- och mötesplats. Det behöver göras

en grundlig översyn av hur Kungsträdgården ska användas på bästa sätt framöver, utifrån stockholmarnas perspektiv. Samrådsunderlaget behöver förtydligas avseende Kungsträdgården på sida 48 i programmet samt under kapitlet Kungsträdgården i Trafik och gatumiljöplanen. Såsom texten nu är framlagd är den snarare att se som förslag till utredningar snarare en konkret vision om parken.

Det offentliga rummet – gator och trottoarer, torg och parker, kajer och lekplatser – är en väsentlig del av varje stad. Det är i ”utrymmet mellan husen” som spontana möten kan ske, där vi promenerar, fikar, umgås eller bara vistas. Kvaliteten på miljöerna i det offentliga rummet är givetvis viktiga för upplevelsen av hur det är att vistas i Stockholm. Offentliga miljöer som är skräpiga, vandaliserade eller skumt upplysta skapar en känsla av otrygghet.

Tyvärr finns det platser även i city med spretiga uttryck som med återkommande frekvens kan betraktas av stockholmare och turister på stadens torg och i vissa parker. Detta uttryck är till förfång för helheten, och det är i sammanhanget märkligt att staden inte kan uppvisa någon strategi eller ens policy för hur uttrycket på dessa offentliga platser ska te sig. Det handlar i grund och botten om att säkerställa inbjudande och trygg offentlig miljö. Men det handlar också om att visa upp Stockholm från sin allra bästa sida, för stockholmarna och för världen. I detta avseende behöver samrådsunderlaget tydligt peka på en vision för city med ett attraktivt offentligt rum som kännetecknas av att det är rent, helt, snyggt och överblickbart.

- 3) Patrik Silverudd (L) föreslår att nämnden beslutar att återremittera ärendet och därutöver anföra följande:

Det saknas i princip helt konsekvensanalys av de föreslagna trafiklösningarna i trafik- och gatumiljöplanen. Vi anser därför att planen saknar flera avgörande delar för att kunna skickas ut på remiss. Remissinstanserna kommer inte att ha tillräckliga underlag för att kunna komma med välinformerade synpunkter. Ärendet bör därför återremitteras för komplettering av planen för trafik- och gatumiljö med konsekvensanalys och förslag på åtgärder för de problem som kan uppstå i samband med de föreslagna trafiklösningarna.

- 4) Karin Ernlund (C) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

1 Delvis godkänna kontorens gemensamma förslag till

beslut.

- 2 Kontoret återkommer med ett nytt förslag på principer för samfinansiering av offentliga platser.
- 3 därutöver anføres följande:

I grunden är förslaget en bra utgångspunkt för utvecklingen av Stockholms innersta stadskärna. Vi välkomnar också att majoriteten fortsätter det viktiga arbetet Alliansen påbörjade med att omforma Stockholm till en promenadstad. Bilen får göra plats för gång- och cykeltrafik samt kommers och kultur. Detta är väldigt bra, men vi efterfrågar större visioner.

Centerpartiet har bland annat föreslagit att man påbörjar arbetet med att göra ett sammanhängandegångstråk från Birger Jarlsgatan, längs Jakobsbergsgatan, upp till Malmskillnadsgatan. För att knyta ihop gångstråket med Hötorgsterrasserna, som Centerpartiet vill permanent öppna för allmänheten, ska staden utreda förutsättningarna för en gångbro över Sveavägen som idag fungerar som en barriär.

Centerpartiet också föreslagit att staden tar fram ett skyskraprogram som pekar ut hur och var Stockholm kan bygga riktigt höga hus. Som en del i det har vi föreslagit att bygga en skyskrapa i trä ovanpå parkeringshuset Parkaden. Förslaget har hyllats i internationell press för sin nytänkande arkitektur. En sådan skyskrapa skulle tillföra mycket, inte bara bostäder och miljövänlig robust arkitektur till city. En skyskrapa i trä skulle därtill bli ett nytt klassiskt landmärke i staden.

Centerpartiet har också föreslagit ett program för wasted spaces, det vill säga döda ytor som staden inte använder, som istället skulle kunna fyllas av liv och glädje av civilsamhället såväl som driftiga entreprenörer.

Vi välkomnar att visionen för city tar upp överdäckning av Västra city för att möjliggöra en ny stadsdel för bostäder, kontor och handel. Att bygga Klarastaden är något Centerpartiet drivit i flera år.

Slutligen är Centerpartiet kritiskt till hur kontoren väljer att redovisa uppdraget att komma med förslag på principer för samfinansiering av offentliga platser. I ärendet konstateras att det inte går att utforma sådana principer utan att det behöver avgöras från fall till fall. Dessutom konstateras att huvudprincipen är att om staden inte har medel att genomföra en åtgärd ska den normalt sett inte genomföras. Centerpartiet

vill mer och vet att det går att göra mer.

Beslutsgång i delen om återremiss

Ordföranden Daniel Helldén (MP) ställer förslagen 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), Jan Valeskog m.fl. (S) och Sara Stenudd (V).

Reservation

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

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

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

Ersättaryttrande

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

§ 13**Gångtunnel under Odengatan vid Odenplan. Reviderat inriktningsbeslut**

Dnr T2011-420-05162

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner förslag till reviderat inriktningsbeslut för gångtunnel under Odengatan och fortsatt utredning till en sammanlagd utgift om 7,8 mnkr fram till genomförandebeslut. Total investeringsutgift bedöms uppgå till 140 mnkr och investeringsinkomsten till 50 mnkr, enligt vad som följer av kontorets tjänsteutlåtande.
- 2 Trafiknämnden godkänner att kontoret för fortsatta förhandlingar för sin del med fastighetsägaren till Adlern Mindre 34 om en samfinansierad gångtunnel.
- 3 Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att teckna erforderliga avtal med ledningsägare.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 21 april 2017.

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) och Patrik Silverudd (L) enligt följande:

Säkerheten och framkomligheten vid Odenplan är prioriterad, speciellt i och med att Citybanan snart öppnar för trafik. Vi håller med om att det är en fördel att gående från stationen kan ta sig söderut in mot city under Odengatan istället för i konflikt med bilar, cyklister och bussar ovan mark då övergångsstället avlastas och framkomligheten för framförallt bussar och cyklister kan förbättras i snittet.

Dock blir även detta ett mycket dyrt projekt och våra erfarenheter säger oss att det kan komma att bli ännu dyrare. Detta är även något vi anmärker på i tertialrapport 1 för trafiknämnden, att det är märkligt att i princip alla projekt ökar i kostnad jämfört med projektering, men att prognossäkerheten ändå bedöms vara god.

Vi anser att även detta projekt hade varit möjligt att göra på ett mer kostnadseffektivt sätt och förutsätter nu strikt kostnadskontroll för att undvika ytterligare kostnadsöverskridanden.

Ersätтарыttrande

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

§ 14**Cykel- och gångåtgärder mellan Gustav Adolfs torg och Nybroplan. Genomförandebeslut**

Dnr T2017-00392

Beslut

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

- 1 Trafiknämnden beslutar om genomförande av föreslagna cykel- och gångåtgärder till en utgift om 27 mnkr.
- 2 Trafiknämnden beslutar att därutöver anföra följande:

Kungsträdgården är en park med aktiviteter och evenemang året runt som lockar tusentals besökare. Parken är också en samlingsplats för stockholmare och turister. Det är stora gångflöden i och genom parken och cykelstråket är ett pendlingsstråk. För att utöver föreslagna åtgärder skapa attraktiva och breda ytor för fotgängare ska ”Sträcka 2, Kungsträdgården” breddas över gräskant på norra delen samt att den yttre häcken mot Kungsträdgårdsgatan respektive Jussi Björlings allé kapas för att rymma den ytterligare breddning av gångbanan.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 3 april 2017. Kontoret föreslår att nämnden beslutar följande:

- 1 Genomföra föreslagna cykelåtgärder till en utgift om 27 mnkr.

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

- 1) Ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), Jan Valeskog m.fl. (S) och Sara Stenudd (V) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Cecilia Brinck m.fl. (M), Patrik Silverudd (L) och Karin Ernlund (C) föreslår att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

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 Sara Stenudd (V).

Reservation

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

Särskilt uttalande

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

Cykelinfrastrukturen behöver stärkas i Stockholm för att fler ska finna det attraktivt att välja cykeln som transportmedel och vi är i grunden positivt inställda till förbättrade cykelmöjligheter mellan Gustav Adolfs torg och Nybroplan. Vi känner dock en oro för att angöringen till och från Operan kan försvåras. Därför vill vi påtala vikten av att man i det fortsatta arbetet ser till att säkerställa att inte minst personer med funktionsnedsättning har goda möjligheter att besöka Operan även i framtiden.

§ 15**Tertialrapport 1 2017 för trafiknämnden**

Dnr T2017-00471

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner tertialrapport 1 för 2017 och överlämnar ärendet till kommunstyrelsen.
- 2 Trafiknämnden begär omslutningsförändring inom driftbudgeten med ökade kostnader och intäkter om 14,3 mnkr.
- 3 Trafiknämnden begär budgetjustering inom investeringsbudgeten med 82,0 mnkr, varav minskade utgifter om 71,7 mnkr och ökade inkomster om 10,3 mnkr avseende tätskiktet vid Sergels torg.
- 4 Trafiknämnden godkänner ansökan om investeringsmedel om 3,7 mnkr för klimatåtgärder från Central medelsreserv för test av "ECO-asfalt".
- 5 Trafiknämnden godkänner ansökan om investeringsmedel om 4,2 mnkr för klimatåtgärder från Central medelsreserv för framkomlighetsåtgärder för stomlinje 6.
- 6 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande.

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) enligt följande:

Det är glädjande att se att de flesta av nämndens mål uppnås och att nämndens verksamheter på flera områden fortskrider enligt plan. Vi noterar dock att den rödgrönrosa majoriteten tydligt har sänkt ambitionerna på flera områden, bland annat vad gäller klottersanering och nedskräpning.

Den 1 januari 2015 avskaffades den tidigare nolltoleransen mot klotter i Stockholms stad. Vi kritiserade beslutet eftersom vi befarade att det skulle leda till mer klotter, skadegörelse och en ökad otrygghet bland medborgarna. Den rödgrönrosa majoriteten svarade att så inte skulle bli fallet eftersom 24-timmarsgarantin skulle fortsätta gälla. Vi ser dock gång på gång hur klottret ökar, trots att 24-timmarsgarantin efterlevs till 96 %.

I slutet av april hade det inkommit fler anmälningar om klotter än under hela år 2013 och i den här takten kommer klottret vida överstiga en dubbling jämfört med år 2015. Fler anser enligt indikatorerna att staden är ren och snygg, men att endast 68 % är nöjda. Det är därför överraskande att majoriteten ännu inte återinfört indikatorn på efterlevnaden av 24-timmarsgarantin för tömning av papperskorgar. Prioritet bör ligga på att öka ambitionerna och avsätta mer pengar för att göra Stockholm till den rena och snygga stad den bör vara. Detta är, precis som klotter, en trygghetsskapande åtgärd.

När Stockholm beskrivs som en företagervänlig stad finns endast två nämndmål. Vi är skeptiska till att detta anses vara ett fullgott sätt att mäta hur företagervänligt nämndens arbete är när vi samtidigt vet att våra regelverk försvårar för Foodtrucks och uteserveringar och ser hur Stockholm drastiskt sjunker i rankingen av Sveriges kommuners företagsklimat.

Det är positivt att luftkvaliteten blivit bättre avseende

partiklar, men allvarligt att målet inte uppnås för kvävedioxid. Detta visar tyvärr att flera av de åtgärder som införts inte är tillräckligt verkningsfulla. Ett effektivt sätt att hantera genomfartstrafiken hade varit Östlig förbindelse, något som hade kunnat minska trafiken i innerstaden och på så sätt fått ner kvävedioxidhalten.

Vi undrar hur prognossäkerheten kan anses godkänd då den ligger flera procent från målet samtidigt som vi ser hur projekt efter projekt överskrider de ursprungliga kostnadsberäkningarna. Kostnadsöverskridanden riskerar att tränga undan andra viktiga investeringar inom nämndens ansvarsområde, vilket vore mycket olyckligt. Nämnden ansvarar för många prioriterade infrastruktursatsningar, vilka riskerar att bli lidande när kostnadskontrollen inte fungerar. Vi anser därför att det är av högsta prioritet att nämnden tydligt arbetar för att förbättra kostnadsprognoserna för sina projekt. Det är lätt att öka ambitionerna men det är en annan sak att leverera och vi hoppas se ökad leverans i enlighet med antagna planer under resten av år 2017.

Särskilt uttalande lämnas av Patrik Silverudd (L) och Karin Ernlund (C) enligt följande:

Det är glädjande att se att de flesta av nämndens mål uppnås och att nämndens verksamheter på flera områden fortskrider enligt plan.

När Stockholm beskrivs som en företagervänlig stad finns endast två nämndmål. Vi är skeptiska till att detta anses vara ett fullgott sätt att mäta hur företagervänligt nämndens arbete är när vi samtidigt vet att våra regelverk försvårar för Foodtrucks och uteserveringar och ser hur Stockholm drastiskt sjunker i rankingen av Sveriges kommuners företagsklimat. Att nämnden arbetar med bemötande och service gentemot företagare är en viktig del för ett gott företagsklimat i staden och bör mätas.

Det är positivt att luftkvaliteten blivit bättre avseende partiklar, men allvarligt målet inte uppnås för kvävedioxid. Detta visar tyvärr att flera av de åtgärder som införts inte är tillräckligt verkningsfulla.

Vi undrar hur prognossäkerheten kan anses godkänd då den ligger flera procent från målet samtidigt som vi ser hur projekt efter projekt överskrider de ursprungliga kostnadsberäkningarna. Kostnadsöverskridanden riskerar att tränga undan andra viktiga investeringar inom nämndens

ansvarsområde, vilket vore mycket olyckligt. Nämnden ansvarar för många prioriterade infrastruktursatsningar, vilka riskerar att bli lidande när kostnadskontrollen inte fungerar. Vi anser därför att det är av högsta prioritet att nämnden tydligt arbetar för att förbättra kostnadsprognoserna för sina projekt. Det är lätt att öka ambitionerna men det är en annan sak att leverera och vi hoppas se ökad leverans i enlighet med antagna planer under resten av år 2017.

Ersätтарыttrande

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

§ 16

Delegationsordning för trafikkontoret. Revidering

Dnr T2015-00076

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets förslag på revidering av delegationsordning.

Handlingar i ärendet

Trafficontorets tjänsteutlåtande från den 19 april 2017.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

§ 17

Revisionskontorets årsrapport 2016 för trafiknämnden. Yttrande över revisionsrapport

Dnr T2017-00943

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden beslutar att som yttrande till nämndens revisorer överlämna och återöpa kontorets tjänsteutlåtande.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 10 april 2017.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

§ 18

Införande av ett reserverat körfält för buss och tung trafik på Hornsgatan. Svar på uppdrag från kommunfullmäktige

Dnr T2017-01138

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på uppdraget från kommunfullmäktige.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 12 april 2017.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

§ 19

Möjliga platser för ekodukter i staden. Redovisning av uppdrag från kommunfullmäktige

Dnr T2017-00899

Beslut

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

- 1 Trafiknämnden godkänner för sin del kontorens gemensamma tjänsteutlåtande och bilagda PM som redovisning av uppdrag

från kommunfullmäktige 2016 gällande möjliga platser för ekodukter i staden.

- 2 Trafiknämnden uppdrar åt trafikkontoret att tillsammans med miljöförvaltningen delta i en översiktlig studie av uppskattade kostnader och nyttor och återkomma till respektive nämnd.
- 3 Trafiknämnden beslutar att därutöver anföra följande:

Stockholms inslag av grönska och vatten skapar stora värden för staden, både visuellt men även genom att erbjuda en palett av ekosystemtjänster och en rik biologisk mångfald. När byggnadstakten är, och troligen kommer att förbli, väldigt hög under överskådlig tid är det mycket viktigt att stadens gröna och blå ytor stärks och utvecklas närhelst det går. Som en del i det arbetet ska också naturmiljöer som har skadats återställas så långt som det är möjligt. För att återskapa viktiga natursamband kan gröna övergångar i form av ekodukter eller sociodukter över vägar och järnvägar knyta ihop och stärka viktig natur. Ärendet pekar ut platser där ekodukter skulle kunna ge stora värden.

Det finns dock kvarstående frågor som behöver besvaras, bl.a. följande:

- om det är tekniskt möjligt att anlägga ekodukter/sociodukter på de föreslagna platserna
- utformning av ekodukter/sociodukter och närområde
- hur stor ekologisk och social nytta en ekodukt/sociodukt kan ge på platsen
- kostnad och finansiering

Vi anser att en översiktlig studie av uppskattade kostnader och nyttor bör göras, för att kunna avgöra vilken inriktning och avgränsning kommande fördjupade utredningar bör ha. En sådan förstudie bör göras skyndsamt för att kunna återrapporteras i nämnderna senast under augusti – september 2017.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets och miljöförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande från den 18 april 2017. Kontoren föreslår att nämnden beslutar följande:

- 1 Godkänna kontorens gemensamma tjänsteutlåtande och bilagda PM som redovisning av uppdrag från kommunfullmäktige 2016 gällande möjliga platser för ekodukter i staden.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), Jan Valeskog m.fl. (S) och Sara Stenudd (V) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Cecilia Brinck m.fl. (M), Patrik Silverudd (L) och Karin Ernlund (C) föreslår att nämnden beslutar enligt kontorens gemensamma förslag.

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 Sara Stenudd (V).

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av vice ordföranden Cecilia Brinck m.fl. (M) enligt följande:

Även om både socialduktar och ekodukter kan anses tillföra vissa värden, anser vi inte att dessa projekt är prioriterade inom de investeringsramar som finns. Nämnden ansvarar för ett stort antal prioriterade infrastrukturprojekt som rör framkomlighet och säkerhet vilka vi anser går före dessa. Ärendet innehåller ingen kostnads- eller finansieringsanalys för de olika föreslagna platserna, men av beskrivningarna att döma antar vi att det är kostsamt, även om det ligger inom planerade större infrastruktur- eller stadsbyggnadsprojekt.

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

Centerpartiet välkomnar utredningen av möjliga platser för ekodukter. Vi har sedan lång tid tillbaka drivit frågan om att utreda en ekodukt mellan Östra och Västra Älvsjöskogen och vi är glada att majoriteten lyssnat på detta och gått vidare med förslaget.

Kontorens påpekande att renodlade ekodukter i Stockholm inte är ekonomiskt försvarbara och inte skulle stå i proportion till de ekologiska mervärden som skulle skapas är av central vikt. Grönområden och parker är framförallt till för Stockholmarens trivsel och välmående. Därför menar vi – likt förvaltningen, att renodlade ekodukter i Stockholm inte är ett alternativ, utan snarare att dessa byggs som ekodukter och sociodukter – utformade för både Stockholmare och djurliv.

Med det sagt ställer vi oss positiva till en utveckling av ekodukter/sociodukter i Stockholm, och har ingenting att

invända mot de platser som kontoren pekar ut. Vi ser nu fram emot att få ytterligare beslutsunderlag för hur staden kan gå vidare med att investera i ekodukter i staden.

§ 20

Program för miljöövervakning av biologiskt mångfald och relaterade ekosystemtjänster. Svar på remiss från miljö- och hälsoskyddsnämnden

Dnr T2016-16202

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner trafikkontorets tjänsteutlåtande som svar på remiss från miljö- och hälsoskyddsnämnden.
- 2 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 20 april 2017.

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), Jan Valeskog m.fl. (S) och Sara Stenudd (V) enligt följande:

Vi välkomnar förslaget till program för miljöövervakning av biologisk mångfald och relaterade ekosystemtjänster. Programmet kommer ge ett kunskapsunderlag kring tillståndet och utvecklingen av stadens biologiska mångfald och ekosystemtjänster, peka ut svaga gröna samband och skapa en idébank för grönytekompensation.

Detta ger nämnden bra stöd för planering av vilka insatser som kan genomföras inom arbetet med Grönare Stockholm och därmed goda förutsättningar att utveckla stadens parker och naturområden och skapa mer grönska för Stockholmsarna.

§ 21

Hur ska staden bli bättre på att undvika kaosparkering vid byggen. Svar på skrivelse från Cecilia Brinck m.fl. (M), Patrik Silverudd m.fl. (L) och Karin Ernlund (C)
Dnr T2017-00786

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner trafikkontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 19 april 2017.

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

- 1) Ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), Jan Valeskog m.fl. (S) och Sara Stenudd (V) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Cecilia Brinck m.fl. (M), Patrik Silverudd (L) och Karin Ernlund (C) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - 1 Utöka sanktionsmöjligheter vid avvikelser i form av höjda vitesbelopp.
 - 2 Därutöver anföra följande:

Vi tackar för det förtydliganden vi har fått från kontoret gällande arbetsgången när det gäller avstängning och omledning av trafik vid exempelvis byggnationer. Det vi är måna om är att hitta vägar för att säkerställa att situationer likt den i Hammarbyhöjden ej inträffar.

Som förvaltningen skriver vore ett sätt att komma till rätta med problemen med avvikelser vore utökade sanktionsmöjligheter i form av höjda vitesbelopp. Det är glädjande att kontoret undersöker möjligheterna till detta, men vi vill att det fattas beslut om att dessa sanktionsmöjligheter utökas skyndsamt.

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 Sara Stenudd (V).

Reservation

Vice ordföranden Cecilia Brinck m.fl. (M), Patrik Silverudd (L) och 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), Patrik Silverudd (L) och Karin Ernlund (C).

§ 22**Ökad mängd klotter i Stockholms stad. Svar på skrivelse från Cecilia Brinck m.fl. (M) och Mikael Valier (KD)**

Dnr T2017-00415

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 21 mars 2017.

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) enligt följande:

Vi ser med oro på hur klotter, nedskräpning och otryggheten ökar i Stockholms stad. Vi tackar för de svar vi fått från trafikkontoret, men vi beklagar den förändring som skett i vår stadsmiljö sedan maktskiftet 2014 samtidigt som vi beklagar att det senaste entreprenadavtalet inte fungerat på det sätt som vore önskvärt. Från att tidigare arbeta med en tydlig nollvision mot klotter, ser vi idag en allt mer tillåtande attityd vilket gett direkta konsekvenser. Vi vidhåller att Stockholms stad aldrig kan tillåta olagligt klotter.

Vi förstår av svaret på skrivelsen att tiden för

24-timmarsgarantin påbörjas i och med att trafikkontoret lägger uppdraget i Driftportalen som ”Åtgärda” och att detta görs kontinuerligt under kontorstid, men frågan kvarstår dock om hur lång tid detta kan ta i praktiken. Efterlevnaden av 24-timmarsgarantin för klottersanering måste prioriteras, även om vi självfallet förstår att det inte innebär att klottret är borttaget 24-timmar efter att det uppkommit.

Ersätтарыttrande

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

§ 23

Folkparksvägen, cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder. Slutredovisning

Dnr T2011-320-01063

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner slutredovisning av Folkparksvägen, cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 18 april 2017.

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

Rensning av dagvattenbrunnar. Upphandling av årsavtal

Dnr T2017-00659

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden uppdrar till trafikkontoret att genomföra upphandling och ger förvaltningschefen i uppdrag att fatta tilldelnings- och anskaffningsbeslut.
- 2 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 28 mars 2017.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

§ 25

Hastighetsplaner. Trafiksäkerhetsåtgärder i hela staden. Inriktningsbeslut

Dnr T2015-00921

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner inriktningsbeslutet för trafiksäkerhetsåtgärder i hela staden kopplat till hastighetsplanen till en sammanlagd utgift om cirka 750 miljoner kr.
- 2 Trafiknämnden hemställer till kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut.
- 3 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 8 maj 2017.

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), Jan Valeskog m.fl. (S) och Sara Stenudd (V) enligt följande:

stadsbyggnadskontoret gällande verksamhetens varaktighet för att få underlag till hur länge en tillfällig hastighetssänkning ska finnas på platsen. Det är en självklar del i kontorets arbete att tillsäkra sig den informationen. Det kan dessvärre uppstå oklarheter kring denna formulering. En förskola som står på tillfälligt bygglov ska dock inte med anledning av detta undantas från kommunfullmäktiges beslut om att skyltad hastighet på gator som ligger i anslutning till skolor och förskolor ska vara högst 30 km/h.

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

Liberalerna vill understryka vikten av att aldrig ska överstiga 30 km/h på de vägar som ligger i nära anslutning till förskolor och skolor. Det är en viktig princip att det är lika överallt så att det blir lättare för bilister att komma ihåg. Vidare är vi lite tveksamma till att blanda 10, 30, 50 och 70- skyltar med 20,40, 60 och 80-skyltar eftersom vi är oroad över att det blir otydligt och förvirrat bland trafikanterna. Redan i samband med att riksdagen röstade igenom de nya hastighetsbestämmelserna 2007 diskuterades riskerna med att blanda hastigheter i 10-steg i hastighetsintervallet. Vi vill därför uppmana trafikkontoret att implementera beslutet med viss försiktighet samt med förstärkt skyltning för att undvika oklarheter.

§ 26

Hastighetsplaner. Trafiksäkerhetsåtgärder i Hägersten med del av Liljeholmen och Spånga-Tensta etapp 1. Genomförandebeslut

Dnr T2015-00921

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden beslutar om genomförande av trafiksäkerhetsåtgärder i Hägersten med del av Liljeholmen till en utgift om 23,5 mnkr.
- 2 Trafiknämnden beslutar om genomförande av trafiksäkerhetsåtgärder för etapp 1 i Spånga-Tensta till en utgift om 55,5 mnkr.
- 3 Trafiknämnden hemställer till kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut.
- 4 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 8 maj 2017.

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

- 1) Ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), Jan Valeskog m.fl. (S) och Sara Stenudd (V) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Cecilia Brinck m.fl. (M) och Patrik Silverudd (L) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - 1 Delvis godkänna kontorets förslag till beslut.
 - 2 Skyltad hastighet på gator som ligger i anslutning till skolor och förskolor ska vara högst 30 km/h.

Moderaterna och Liberalerna menar att hastigheten aldrig ska överstiga 30 km/h på de vägar som ligger i nära anslutning till förskolor och skolor. Det är en viktig princip att det är lika överallt så att det blir lättare för bilister att komma ihåg.

Vidare är vi lite tveksamma till att blanda 10, 30, 50 och 70-skyltar med 20,40, 60 och 80-skyltar eftersom vi är oroade över att det blir otydligt och förvirrat bland trafikanterna. Redan i samband med att Riksdagen röstade igenom de nya hastighetsbestämmelserna 2007 diskuterades riskerna med att blanda hastigheter i 10-steg i hastighetsintervallet. Vi vill därför uppmana trafikkontoret att implementera beslutet med viss försiktighet samt med förstärkt skyltning för att undvika oklarheter.

- 3) Karin Emlund (C) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - 1 Delvis godkänna kontorets förslag till beslut.
 - 2 Skyltad hastighet på gator som ligger i anslutning till skolor och förskolor ska vara högst 30 km/h.

Centerpartiet har tidigare framfört tveksamheter kring att höja hastigheterna på gatorna i staden av skäl som rör främst trafiksäkerhet och luftkvalitet. Centerpartiet deltog inte i beslutet om hastighetsgränser del 1 som fattades i september 2015. Hade vi deltagit vid sammanträdet vi haft invändningar mot höjningar av hastigheterna. Staden bör gå mot sänkta hastigheter sett, inte tvärt om.

Centerpartiet vill framhålla att det måste vara en självklarhet att 30 km/h ska gälla vid alla förskolor, även de med tillfälliga bygglov.

Vidare är vi lite tveksamma till att blanda 10, 30, 50 och 70-skyltar med 20,40, 60 och 80- skyltar eftersom vi är oroad över att det blir otydligt och förvirrat bland trafikanterna. Redan i samband med att Riksdagen röstade igenom de nya hastighetsbestämmelserna så diskuterades riskerna med att blanda hastigheter i 10- steg i hastighetsintervallet. Det måste vara tydligt och enkelt att följa hastighetsbegränsningarna.

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 Sara Stenudd (V).

Reservation

Vice ordföranden Cecilia Brinck m.fl. (M) och 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), Jan Valeskog m.fl. (S) och Sara Stenudd (V) enligt följande:

När det gäller förskolor som har tillfälligt bygglov anger trafikkontoret att de kommer att ha en dialog med stadsbyggnadskontoret gällande verksamhetens varaktighet för att få underlag till hur länge en tillfällig hastighetssänkning ska finnas på platsen. Det är en självklar del i kontorets arbete att tillsäkra sig den informationen. Det kan dessvärre uppstå oklarheter kring denna formulering. En förskola som står på tillfälligt bygglov ska dock inte med anledning av detta undantas från kommunfullmäktiges beslut om att skyltad hastighet på gator som ligger i anslutning till skolor och förskolor ska vara högst 30 km/h.

Ersätтарыttrande

Ersätтарыttrande lämnas av Mikael Valier (KD) enligt följande:

Kristdemokraterna vill framhålla att det måste vara en självklarhet att 30 km/h ska gälla vid alla förskolor, även de med tillfälliga bygglov.

Vidare är vi tveksamma till att blanda 10, 30, 50 och 70-skyltar med 20,40, 60 och 80- skyltar eftersom vi är oroad över att det blir otydligt och förvirrat bland trafikanterna. Redan i samband med att Riksdagen röstade igenom de nya

hastighetsbestämmelserna så diskuterades riskerna med att blanda hastigheter i 10- steg i hastighetsintervallet. Det måste vara tydligt och enkelt att följa hastighetsbegränsningarna.

Vid protokollet

Åse Geschwind