

A

Skrivelse

Cykling mot enkelriktning

I våras infördes möjligheten att cykla mot enkelriktat på flera gator i Stockholm. Syftet var, enligt förespråkarna, att öka framkomligheten för stadens cyklister och på så vis få fler att cykla. Den nya skyltningen har dock inneburit viss otydlighet för biltrafiken och på flera gator där den nya skyltningen satts upp har även bilarna börjat köra mot enkelriktat vilket innebär en stor trafikfara för såväl andra biltrafikanter som cyklister. Fenomenet har bland annat uppdagats på Döbelnsgatan men med största sannolikhet finns problematiken även på fler gator. Med anledning av ovan nämnda önskar vi svar på följande frågor:

1. Är detta ett problem som trafikkontoret känner till?
2. Finns det några planer på att se över skyltningen i syfte att minska dessa missförstånd?
3. Hur anser trafikkontoret att förändringen med cykling mot enkelriktat har fallit ut?

Stockholm den 8 december 2016

Cecilia Brinck m.fl. (M)

B

Trafiknämnden

2016-12-06

Ärende 10

Samrådsremiss för betydande
miljöpåverkan för Östlig förbindelse i
Stockholm och Nacka kommuner.
Anmälan av svar på remiss. Från
kommunstyrelsen.

Cecilia Brinck m.fl. (M)

Patrik Silverudd m.fl. (L)

Särskilt uttalande

Den östliga förbindelsen är den sista biten för att färdigställa en ringled runt Stockholms innerstad. Projektet är också en central investering för att möta behovet av en förbättrad infrastruktur och framkomlighet i en kraftigt växande storstadsregion.

Idag är Stockholms infrastruktur kraftigt underdimensionerad. Trots att Stockholmsregionen, inklusive Mälardalen, stått för 57 procent av befolkningsökningen i Sverige sedan 1970-talet har endast 32 procent av de nationella väginfrastrukturinvesteringarna tillfallit regionen. Det märks – inte minst genom de långa restider för såväl näringslivets transporter som kollektivtrafik och privatbilism, som är en vardag för dem som bor och verkar i Stockholmsregionen idag. Idag spenderar en stockholmare i snitt flera timmar i bilköer per vecka vilket kostar samhället miljardbelopp varje år. Den östliga förbindelsen bör således ges hög prioritet i stadens förhandlingar med Sverigeförhandlingen. Stockholms stad bör även medverka för att finna en bra finansieringslösning för den östliga förbindelsen då det skapar stora samhällsekonomiska nyttor för såväl staden som regionen och i förlängningen för riket. Investeringen har också ett brett folkligt stöd i Stockholmsregionen.

Stockholm är idag den enda huvudstaden i Europa som inte har en komplett ringled runt innerstaden. Det försämrar framkomligheten samtidigt som det tvingar mycket trafik in i centrala Stockholm istället för att leda den runt innerstaden. Att leda trafiken runt staden, i tunnar, bidrar till att minska trafiken i innerstaden vilket också leder till en förbättrad luftkvalitet samt ökad framkomlighet för kapacitetsstarka trafikslag som gång-, cykel- och kollektivtrafik. Beräkningar visar att den östliga förbindelsen kommer att minska trafiken i innerstaden med drygt tio procent. Erfarenheter från Norra Länken bekräftar också slutsatserna från dessa beräkningar då trafiken på Lidingövägen/Valhallavägen har minskat med 30 procent, något som har möjliggjort för bättre cykel- och gångmöjligheter lokalt.

Stadens analys av miljöpåverkan för den östliga förbindelsen tar sin utgångspunkt i hur verkligheten ser ut idag och inte hur den kommer att se ut om några år. Det är olyckligt eftersom det för tillfället händer mycket med utvecklingen av fordonsflottan som går mot minskade utsläpp, alternativa drivmedel och således minskad miljöpåverkan. Denna utveckling kommer att fortsätta i allt högre takt framöver och förutsättningarna kommer att vara helt annorlunda om tio år vilket bör beaktas i detta sammanhang.

C I
Trafiknämnden
2016-12-06

Ärende 13

Om- och tillbyggnad av Tekniska
nämndhuset, Klamparen 7.
Inriktningsbeslut

Cecilia Brinck m.fl. (M)

Förslag till beslut

Att återremittera ärendet
Att därutöver anföra

År 2013 fattade berörda nämnder ett inriktningsbeslut om att bygga ett nytt tekniskt nämndhus i den framväxande stadsdelen Söderstaden och samtidigt utveckla fastigheten Klamparen 7 för bostadsändamål. Den nuvarande majoriteten avbröt dock det projektet för något år sedan med hänvisning till att det blev för dyrt. Dock har oppositionen inte fått ta del av det underlag eller de siffror som legat till grund för detta beslut.

Det nu föreliggande förslaget ligger, i likhet med beslutet från 2013, på en kostnad på drygt en miljard kronor. Mervärdet för stockholmarna eller för de berörda förvaltningarna är dock begränsat eftersom det nu aktuella förslaget inte innebär ett tillskott på bostäder samtidigt som möjligheten att utveckla befintlig fastighet så att lokalerna är ändamålsenliga och funktionsdugliga enligt dagens standard är begränsad.

Som beslutsfattare förväntas vi fatta väl underbyggda beslut. För att kunna göra det och för att få hela bilden klar för oss måste vi få ta del av de olika alternativ och lösningar som finns samt vad de olika förslagen innebär i form av kostnader och konsekvenser. Så är det inte i detta fall och vi vill inte, givet investeringskostnadens storlek, bidra till att fatta ett beslut som saknar redovisning av kostnadsutvecklingen i det tidigare fattade inriktningsbeslutet avseende tekniska nämndhuset. Först när vi har fått ta del av det underlag som låg till grund för beslutet att avbryta det föregående projektet kan vi ta ställning till om detta är ett rimligt förslag.

C2

Trafiknämnden 2016-12-08

Ärende 13

Om-och tillbyggnad av Tekniska
nämndhuset, Klamparen 7.
Inriktningsbeslut.

Patrik Silverudd m.fl. (L)

Förslag till beslut

- Att avslå förvaltningens förslag till beslut
- Att projektet med ett nytt tekniskt nämndhus i Söderstaden återupptas
- Att därutöver anföra följande

Kommunfullmäktige fattade i juni 2013 ett inriktningsbeslut att bygga ett nytt Tekniskt nämndhus i Söderstaden. 2015 bestämde majoriteten att projektet skulle avbrytas med anledning av att det inte bedömdes uppfylla de nya inriktningsmål som kommunfullmäktige beslutat om och att det inte var hållbart ur ett fastighetsekonomiskt perspektiv. Nu presenteras om- och tillbyggnad av Tekniska Nämndhuset i fastigheten Klamparen 7 på Kungsholmen för nämnden.

I föreliggande ärende står bland annat att ”Förslaget till ombyggnad av Klamparen 7 motsvarar behovet av cirka 1 400 framtida arbetsplatser.” Prognosen om 1400 anställda gäller för 2018. Enligt stadens årsredovisning hade de tekniska förvaltningarna 1344 personer anställda år 2015. I ett Stockholm som växer så det knakar så verkar det högst troligt att det på tre år skulle öka med mer än 56 medarbetare, och dessutom så förväntas huset inte stå klart förrän 2023.

Den ursprungliga planen var att bygga ett hus där alla skulle få plats. Nu vill majoriteten lägga över en miljard kronor på ett hus som eventuellt inte ens kommer att rymma alla medarbetare. Det om något är ohållbart ur ett fastighetsekonomiskt perspektiv.

Samtidigt går Söderstaden miste om det lyft som en flytt av tekniska nämndhuset skulle ge och de hundratals bostäder som skulle byggas på platsen där huset ligger idag stoppas. Majoritetens ovilja att flytta någon förvaltning utanför tullarna rimmar illa med ambitionen om ”Ett Stockholm som håller samman”. Att flytta ut förvaltningslokaler ur city är för Liberalerna en viktig strategisk åtgärd. Vi behöver fler arbetsplatser i söderort och vi vill se fler bostäder i City. Staden visar också tydligt, genom att flytta sina förvaltningar ut ur centrum, sin ambition att förvaltningen ska finnas nära alla medborgare i Stockholm, inte bara innerstadsborna.

Med tanke på att staden planerar att göra om Länsstyrelsens lokaler vid Kungsholmstorg till en stor gymnasieskola skulle en flytt av förvaltningen från Tekniska nämndhuset eventuellt också kunna möjliggöra byggnation av idrottshall för gymnasiet utöver att kunna bli bostäder.

Liberalerna föreslår därför förvaltningens förslag till beslut avslås, och att projektet med ett nytt tekniskt nämndhus på Söderstaden återupptas.

D

Trafiknämnden

2016-12-08

Ärende 14

Breddad gångbana på
Fridhemsplan vid kvarteret
Väktaren. Genomförandebeslut

Daniel Helldén Ordf, m.fl. (MP)

Jan Valeskog m.fl. (S)

Sara Stenudd (V)

Malin Ericson (FI)

+ M o r h 2

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförandet av breddningen av gångbanan på Drottningholmsvägen vid kv Väktaren, till en utgift om ca 32 mnkr.
2. Trafiknämnden godkänner alternativ 1 för placeringen av kioskerna.
3. Trafiknämnden uppdrar till kontoret att i anslutning till projektet bredda det östra övergångsstället på Drottningholmsvägen.
4. Samt att därutöver anföras följande

Alternativet innebär att bägge kioskerna stannar på trottoaren framför kvarteret Väktaren med omplacering till mer passande platser. Trafikkontoret kan inom ramen för projektet se över placering av träd och övrig möblering i möbleringsytan samt flytt av ledstråket för ett ändamålsenligt utförande. I samband med projektet ska östra övergångsstället över Drottningholmsvägen vid korsningen St: Eriksgatan/Drottningholmsvägen breddas för att klara större gångflöden.

E1

Trafiknämnden
2016-12-06

Ärende 19

Verksamhetsplan 2017 för
trafiknämnden

Cecilia Brinck m.fl. (M)

Förslag till beslut

Att delvis bifalla förvaltningens förslag till beslut
Att hänvisa till Moderaternas budgetreservation
Att därutöver anföra

I takt med att Stockholm växer är det viktigt att Stockholms stad investerar i en fungerande infrastruktur och att människors framkomlighet, oavsett trafikslag, är utgångspunkten i det arbetet. Framkomlighetsstrategin med efterföljande åtgärdsplaner är en bra utgångspunkt för det arbetet och kapacitetsstarka trafikslag som cykel-, gång- och kollektivtrafik ska prioriteras. Likaså ska rörlig trafik prioriteras framför stillastående trafik i lägen där dessa står i konflikt med varandra.

Dessvärre ser vi att den socialdemokratiskt ledda majoriteten fortsätter att blunda för behovet av ny infrastruktur i regionen för att möta den växande befolkningen. Idag är Stockholm den enda huvudstaden i Europa som inte har en ringled runt innerstaden, det innebär att bilarna istället måste åka genom innerstaden, yta som redan idag är hårt belastad. Trots detta och trots att investeringarna i infrastruktur är låga i Stockholm stad relativt befolkningsutvecklingen så omnämns inte den östliga förbindelsen med ett enda ord i stadens budget eller trafiknämndens verksamhetsplan. En östlig förbindelse skapar också möjlighet att använda utrymmet i innerstaden till att förbättra gång-, cykel- och kollektivtrafikinfrastrukturen.

Till skillnad från den rödgrönrosa majoriteten anser Moderaterna att stockholmarnas trygghet och trivsel ska prioriteras högt. Sedan 2014 har den rödgrönrosa majoriteten skurit ner på städningen och andra trygghetsskapande åtgärder samtidigt som klottersaneringen försämrats jämfört med tidigare. Vi ser också att målet om att tömma fulla skräpkorgar inom 24 timmar har försvunnit. Moderaterna anser att frågan förtjänar en högre prioritering och vi har därför avsatt 20 mnkr till ökade ambitioner för klottersanering och städningen samt 5 mnkr till trygghetsskapande belysning parallellt som vi föreslår att staden återinför den tidigare nolltoleransen mot klotter- och skadegörelse. Vidare vill vi även öka ambitionerna när det gäller trygghetsskapande åtgärder vid tunnelbaneuppgångarna samt vad gäller stadens belysningsprogram med fokus på upplysning av otrygga platser och märkesbyggnader i hela staden. Vi anser också att trafiknämnden, tillsammans med socialnämnden och

1(2)

exploateringsnämnden, ska arbeta mot den föreslagna nollvisionen mot olagliga bosättningar i Stockholms stad som återfinns i Moderaterans budget för 2017.

De allra flesta resor i innerstaden sker idag till fots och därför avsätter Moderaterna 80 mnkr till utökade investeringar i gånginfrastruktur för 2017, men vi anser inte att trafikslag behöver ställas mot varandra om det inte är nödvändigt. Istället bör staden och trafiknämnden satsa på att bredda trottoarer och gångbanor för öka framkomligheten för gångtrafikanterna snarare än att stänga av gatan helt och hållet.

Vi vill att Stockholm ska fortsätta vara en levande stad med fokus på jobb och tillväxt. Det är därför viktigt att arbeta med att skapa mer attraktiva gaturum, bland annat genom att anordna Open Streets.

De senaste åren har vi sett hur flera investeringsprojekt, såväl vad gäller gång- och cykelinvesteringar som väginvesteringar, har blivit mycket dyrare än planerat. Som politiker har vi ett ansvar att använda stockholmarnas pengar på ett ansvarsfullt och effektivt sätt. För att åstadkomma detta är det viktigt att investeringsbesluten föregås av gedigna och väl underbyggda beslutsunderlag för att minimera riskerna för kostnadsfördyringarna.

Vidare är vi kritiska till förslaget om att ta fram etiska riktlinjer för reklam på stadens reklamytor. Politiker ska inte ägna sig åt godtyckliga inskränkningar av yttrandefriheten utan bör fokusera på ett attraktivt och tryggt stadsrum. Branschen måste själva ta ansvar för det material som annonseras, t ex genom den befintliga reklamombudsmannen, och vi som konsumenter kan ta ställning genom att inte gynna företag vars reklam vi ogillar.

Moderaterna är kritisk till stora delar av den parkeringsplan som antogs av kommunfullmäktige under 2016. Vi vill därför ge trafikkontoret i uppdrag att revidera parkeringsplanen i enlighet med vad vi anförde i vår reservation från beslutet i våras. Trafikkontoret ges även i uppdrag att ta fram nyttoparkeringsstillstånd för hemtjänsten för att förenkla parkeringen för dessa verksamheter och således stärka kvalitén för de äldre.

Trafikkontoret ska under året se över avgiftsnivåerna och reglerna för Stockholms Food trucks. Sedan avgifterna och villkoren ändrades våren 2015 har många Food Trucks tvingats stänga ner sin verksamhet då det varit svårt att få ekonomi i den. Det är dags att utvärdera och se över regelverket för att se om några justeringar behöver genomföras i syfte att inte omöjliggöra för dessa verksamheter i Stockholm.

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

2 (2)

E 2

Ärende 19

Verksamhetsplan 2017 för trafiknämnden

Patrik Silverudd m.fl. (L)

Förslag till beslut

- Att delvis bifalla förvaltningens förslag till beslut
- Att därutöver anföra följande

I Liberalernas vision för Stockholm rör sig alla människor fritt, enkelt och klimatsmart. Den täta och öppna staden möjliggör tillsammans med en klok trafikpolitik en välfungerande livsmiljö där alla människor kan ta sig dit de vill för att göra det de vill. Stockholm är en miljonstad dit fler människor söker sig varje dag för att förverkliga sina drömmar. Att staden växer är positivt: med fler hjärnor och händer finns fler som kan lösa framtidens utmaningar och garantera stadens fortsatta tillväxt och välfärd.

Det är nödvändigt att vi utvecklar trafikinfrastrukturen i takt med att Stockholm växer, men det är lika nödvändigt att vi tar hand om och sköter den infrastruktur vi har. Liberalerna avsätter i vår budget extra resurser för detta arbete och införa en central underhållspott i staden för att utöka underhållet på framför allt gång- och cykelbanorna.

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

Liberalerna vill också se en systematisk och kraftfull framkomlighetskontroll av de viktigare cykelstråken som ofta blockeras av felparkerade bilar eller andra uppställda fordon och föremål. Den rödgrönrosa majoriteten utlovade kraftiga förbättringar på området i 2016 års budget men man har misslyckats med uppdraget. Att hålla rent från bilar i cykelfälten på de stora cykelstråken är lika viktigt som att hålla rent motorvägarna från trasiga lastbilar. Fordon som kör för sent när trafikljusen slår om till rött och därmed blir stillastående i mitten av korsningar och blockerar för fordon som kommer från andra håll är både en trafikfara och en stoppkloss. Detta är ett stort problem för framkomligheten i Stockholm, men är idag inte ett trafikbrott i sig. Staden ska arbeta för att en lagändring kommer till stånd, samt att "mitttrutan" i korsningarna markeras genom att målas i färg. Antalet trafikpoliser har de senaste åren minskat kraftigt, både i Stockholm och i hela landet. Trafiknämnden ska utreda möjligheten att inrätta lokala trafikpoliser för att upprätthålla ordningen i trafiken.

Stadens nya parkeringsstrategi har inneburit att boende i en rad områden i Stockholm inte omfattas av boendeparkering, trots att området de bor i fått parkeringsavgifter. Det innebär i många fall orimliga månadskostnader för de boende i området som har bil. Nämnden får i

1(3)

uppgift att på detta område se över effekterna av den nya parkeringsstrategin. Nämnden ska även se över parkeringsavgiften för tvåhjulingar och eventuellt revidera den så att den på ett mer adekvat sätt motsvarar den yta som fordonet faktiskt upptar. Den nya planen för gatuparkering innebär för det tredje att personer med funktionsnedsättning sedan hösten 2016 får betala för parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Beslutet motiveras med att det ska stoppa fusket med tillstånden. Motiveringen till avgiften är orimlig och avgiften ska avskaffas. Nämnden får till uppgift att inleda ett arbete mot fusket med parkeringstillstånd för rörelsehindrade som utgår från principen att fuskarna ska betala priset för fusket, inte de som har ett faktiskt rörelsehinder. Den tretimmarsregel som man har infört på parkeringsförbud för rörelsehindrade har lett till stora problem för ett antal personer med rörelsehinder som nu tvingas betala parkeringsböter när de inte hittar en "riktig" parkeringsplats. Den ska tas bort.

Det är svårt att hitta en parkeringsplats i Stockholm. Söktrafiken bidrar till avgaser och trängsel och kan ta mycket tid. Trafiknämnden ska tillsammans med parkeringsbolaget utreda möjligheterna för att ta fram en mobilapplikation som visar var någonstans lediga parkeringsplatser finns i staden.

Vänstermajoriteten har valt att drastiskt försvåra för mobila matförsäljningsverksamheter, så kallade food trucks, genom att chockhöja årsavgiften för nyttoparkeringstillstånd från 12000 kronor till 30000 kronor. Då merparten av dessa aktörer är nystartade småföretagare kan detta ställa till stora problem för branschen och höjer dessutom trösklarna för nyetableringar på området. I värsta fall kan allt för höga avgifter leda till att lönsamheten blir för låg eller trösklarna för höga, och då får vi plötsligt varken food trucks eller avgiftsintäkter till staden. Det vore ett hårt slag mot såväl företagandet som mot den levande stadsmiljön.

Ingen ska behöva vara rädd för att röra sig utomhus. Trafiknämnden ska därför skapa trygga lösningar med god belysning i stadsrummet och kollektivtrafiken. En god renhållning och klottersanering är viktiga instrument för att miljön ska upplevas som trygg. Efterlevnaden av 24-timmarsgarantin för klottersanering måste prioriteras. Medborgarna i staden ser ingen skillnad på klotter på en kommunal eller privatägd fastighet. Även privata fastighetsägare ska därför kunna ansluta sig till 24-timmarsgarantin. Majoriteten har valt att inte gå vidare med garantin för tömningar av papperskorgar. Garantin är en viktig del i arbetet för att hålla gaturummet snyggt och ska återinföras.

I majoritetens förslag till Verksamhetsplan står det följande: "Gränsen för hur mycket snö som ska falla innan stadens gång- och cykelbanor ska börja snöröjas är lägre än för bilvägar och **gång- och cykelbanor snöröjs alltid först.**" Detta är ett direkt felaktigt påstående. Stora delar av stadens gångbanor röjdes inte alls eller helt undermåligt under snökaoset tidigare i år.

Vidare skrivs det i förbifarten under "Ekonomisk förvaltning" följande: "Även inom driftverksamheten finns ett behov av att ha beredskap för förändrade omständigheter, t.ex. mild/snörik vinter och ökade/minskade intäkter. För att bättre kunna möta sådana förändringar kommer kontoret **under våren** arbeta med att förbereda alternativa handlingsplaner." Vi kan bara anta att man hoppas att resten av vintern ska vara snöfri. Det är helt otillräckligt att invänta nästa vår.

Vidare är vi kritiskt inställda till förslaget om att ta fram etiska riktlinjer för reklam. Det finns redan riktlinjer för var som får och inte får visas i reklam. Formuleringarna är dessutom märkliga. Att "det offentliga rummet inte ska uppfattas som exkluderande" för tankarna till identitetspolitik. Ska all reklam som visas i det offentliga rummet inkludera alla? Och den som inte gör det ska bort? Vem ska bedöma vad som är exkluderande? Företag måste kunna förväntas ta visst ansvar för den reklam de visar, och konsumenter kan välja bort de företag som visar reklam som de inte gillar. Staden ska inte ta på sig en roll som en extra reklamombudsman.

I övrigt hänvisar vi till Liberalernas budgetreservation i kommunfullmäktige.

Trafiknämnden
2016-12-08



Ärende 20

Förutsättningar för laddgator för
normalladdning. Redovisning av
uppdrag från kommunfullmäktige

Daniel Helldén Ordf, m.fl. (MP)
Jan Valeskog m.fl. (S)
Sara Stenudd (V)
Malin Ericson (FI)

Särskilt uttalande

Det är mycket positivt att staden har tagit fram förutsättningar för laddgator och tillskriver Transportstyrelsen om ändringar i vägmärkesförordningen och trafikförordningen. Tillsammans med näringslivet kan laddgator bli verklighet inom kort. Det är självfallet så att framkomligheten för rörlig trafik och stadsliv ska prioriteras där så är önskvärt. Gatuparkering kommer dock att finnas kvar på ett stort antal gator under överskådlig tid och på dessa bör laddinfrastruktur på kommersiella villkor kunna ordnas. Därför är det angeläget att staden och berörda parter fortsätter att se över hur laddgator även ska kunna utvecklas på långsgående parkering.

6

Trafiknämnden
2016-12-06

Ärende 21

Är dispens för boendeparkering
förenligt med ett växande Stockholm?
Svar på uppdrag från
kommunfullmäktige.

Cecilia Brinck m.fl. (M)

Förslag till beslut

Att avslå förvaltningens förslag till beslut

Att därutöver anföra

Boendeparkering är inget självändamål utan ska ses som ett komplement till parkering för de boende som inte har möjlighet att ordna parkering inom den egna fastigheten. Det är därför olyckligt att redan nu låsa sig vid möjligheten att avskaffa boendeparkering för nybyggnadsområden utan att koppla det till tydliga signaler om krav på parkeringslösningar inom den egna fastigheten eller parkeringshus.

Gaturummet ska prioriteras för rörlig trafik i första hand och givet detta är det inte möjligt att tillgodose parkeringar överallt hela tiden. Det är dock viktigt att alla stockholmare, oavsett var de bor eller hur gammal fastigheten de bor i är, har samma regelverk att rätta sig efter. Det är inte rimligt att plötsligt dra en gräns inom vilken vissa fastigheter har en förmån som de som kommer efteråt inte har. Det är heller inte rimligt att planera för en stad helt utan bilar. Människor kommer behöva köra bil även i framtiden, för oss som politiker handlar det om att skapa incitament för att välja andra, kapacitetsstarka trafikslag, snarare än att förbjuda människor att göra motsatsen.

Stadens nuvarande parkeringspolitik gör det omöjligt för vanliga människor att äga en bil då det endast är de allra rikaste som kommer att ha råd med detta i framtiden. Det är inte rimligt och det måste finnas ett system som är förutseende och transparent.

#1

Trafiknämnden
2016-12-08

Ärende 24

Levande Stockholm. Förslag till
platser 2017 och fortsatt
utveckling.

Daniel Helldén Ordf, m.fl. (MP)
Jan Valeskog m.fl. (S)
Sara Stenudd (V)
Malin Ericson (FI)

Förslag till beslut

- 1 Trafiknämnden uppdrar åt trafikkontoret att under sommarsäsongen 2017 inrätta sommargångator och -torg samt pop-up parker enligt vad som följer av detta tjänsteutlåtande.
- 2 Trafiknämnden beslutar att Swedenborgsgatan, Rörstrandsgatan, Skånegatan och Nytorget utgör ett permanent årligt inslag som sommargångator i enlighet med beskrivningen i ärendet.
- 3 Trafiknämnden uppdrar åt trafikkontoret att ta fram förslag för ett gångstråk på Norrtullsgatan mellan Observatoriegatan och Odengatan.
- 4 Trafiknämnden godkänner kontorets redovisning och uppdrar åt kontoret att arbeta vidare med uppdraget enligt detta tjänsteutlåtande.
- 5 Samt att därutöver anföra följande

Sommargångatorna har blivit en stor succé och på de gator där detta genomfördes sommaren 2016 har det fungerat väl. För att skapa långsiktighet i konceptet Levande Stockholm permanentas dessa gator för kommande sommarperioder i enlighet med beskrivningen i detta ärende. Ytterligare gator kan i senare skede komma att permanentas. Tillfälliga ombyggnationer och liknande som kontoret kan ha svårt att förutse eller flytta i tid kan dock i framtiden innebära att delar av permanenta sommargångator inte kan genomföras under avgränsade perioder.

Norrtullsgatan mellan Observatoriegatan och Odengatan utgör den sista länken i ett sammanhängande gångstråk mellan Sergels torg och Odenplan. Denna del kan utvecklas med bättre gångförutsättningar och attraktivare vistelsemiljöer genom att till exempel enkelriktas för motorfordonstrafik och omvandla halva gatubredden till ett gångstråk. Trafikkontoret får i uppdrag att redovisa om en enkelriktning av denna del av Norrtullsgatan är möjlig att genomföra och i sådana fall redan till sommaren 2017. Trafikkontoret får återkomma till nämnden under våren 2017.

H2

Trafiknämnden
2016-12-06

Ärende 24

Levande Stockholm. Förslag till platser
2017 och fortsatt utveckling.

Cecilia Brinck m.fl. (M)

Särskilt uttalande

Levande Stockholm genomfördes första gången 2015 utan konsekvensanalyser eller förarbete med berörda näringsidkare, boende eller allmänheten. Resultatet blev därefter. Som tur är har den rödgrönrosa majoriteten lärt av sina misstag och vi kan konstatera att genomförandet för året 2016 blev betydligt mer lyckat vilket vi välkomnar. Nyckeln till framgång är en bred folklig förankring och ett bra planerat genomförande där avstängningarna fyller en funktion och inte bara syftar till att hindra bilar från att ta sig fram.

Vi hade gärna sett att majoriteten valt att återinföra Open Street då konceptet var väldigt lyckat och omtyckt bland stockholmarna. Detta borde kunna passa bra in i den vision som den rödgrönrosa majoriteten vill skapa.

Trafiknämnden
2016-12-08

117

Ärende 25

Översyn av hastighetsgränser i
Bromma, Rinkeby-Kista, Enskede-
Årsta-Vantör, Farsta och
Skarpnäck. Beslut om remiss

Daniel Helldén Ordf, m.fl. (MP)
Jan Valeskog m.fl. (S)
Sara Stenudd (V)
Malin Ericson (FI)

Förslag till beslut

1. *Trafiknämnden översänder trafikkontorets förslag till justerade hastighetsgränser för Hässelby- Vällingby, Liljeholmen och Skärholmen på remiss enligt föreslagen sändlista.*
2. *Samt att därutöver anföra följande*

Det är viktigt att förslagen till justerade hastighetsgränser har en lokal förankring och remissvaren blir i detta sammanhang betydelsefulla för det fortsatta arbetet med hastighetsplanerna inom dessa områden.

I 2

Trafiknämnden
2016-12-08

Ärende 25

Översyn av hastighetsgränser i
Bromma, Rinkeby-Kista, Enskede-
Årsta-Vantör, Farsta och Skarpnäck.
Beslut om remiss.

Patrik Silverudd m.fl. (L)

Förslag till beslut

- Att delvis bifalla kontorets förslag till beslut
- Att därutöver anföra följande

I exempelvis Vantör bidrar föreliggande förslag till att hastighetsgränsen utanför en förskola höjs från 30 till 40 km/h. Kontoret motiverar detta beslut med argumentet att "till förskolan går barn tillsammans med en förälder". Vi tycker inte att det är tillräckligt för att man ska nagga i kanten på förskolebarns säkerhet. Hastigheten ska aldrig 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 oroadе 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.

Trafiknämnden
2016-12-06

13

Ärende 25

Översyn av hastighetsgränser i
Bromma, Rinkeby-Kista, Enskede-
Årsta-Vantör, Farsta och Skarpnäck.
Beslut om remiss.

Cecilia Brinck m.fl. (M)

Särskilt uttalande

Vi är i grund och botten positiva till förslaget men anser att det är viktigt att förändringarna föregås av bred information till samtliga berörda. 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.

Trafiknämnden
2016-12-06

3

Ärende 28

Strategi för fler bilpooler. Motion
(2016:18) om alternativ för minskat
bilåkande från Cecilia Brinck (M). Svar
på remiss från kommunstyrelsen.

Cecilia Brinck m.fl. (M)

Förslag till beslut

Att tillstyrka motionen

Att därutöver anföra

Bilpooler är ett viktigt redskap för att uppnå målet om minskad personbilstrafik. För att nå det måste staden tillhandahålla rimliga förutsättningar för att finnas och verka i Stockholm. Det är bra att Stockholms stad, efter det att motionen lämnades in, har tillskrivit regeringen för att få till en lagändring som möjliggör att även parkeringsplatser på gatumark blir möjligt. Nyligen meddelade en av de stora bilpoolerna i Stockholms stad att de lägger ner sin verksamhet, bland annat som en följd av den förda parkeringspolitiken. Det är tydligt att det finns behov av att ta ett nytt grepp om frågan innan ännu fler aktörer väljer att göra detsamma.

Trafiknämnden
2016-12-08

K

Ärende 29

Trygghetsinventering av stadens
fysiska miljö. Motion från Lotta
Edholm och Jan Jönsson

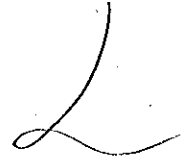
Patrik Silverudd m.fl. (L)

Förslag till beslut

- Att tillstyrka motionen
- Att därutöver anföra följande

På många platser i Stockholm är den fysiska miljön inte utformad ur ett trygghetsfrämjande perspektiv. Medborgarna känner sig otrygga och polis och andra utryckningsmyndigheter har svårt att utföra sitt jobb. Därför måste vi jobba brett och på både lång och kort sikt. Det kan handla om upprustning av gatumiljön; att belysning görs om, att gator breddas för att göra rum åt en polisbil eller dylikt. Det kan också handla om stadens egna fastigheter, dess generella skick eller fasadbelysning. Hos arbetsmiljöverket ligger 20 anmälningar om poliser som blivit attackerade eller blivit utsatta för skadegörelse. Om staden och polisen ska komma till rätta med problemen krävs mer än bara fler poliser, den fysiska miljön i vissa delar av Stockholm måste göras om. Motionen om att trygghetsinventera stadens fysiska miljö bör därför tillstyrkas.

Trafiknämnden
2016-12-06



Ärende 30

Utveckling av Vanadislunden med
omnejd. Motion (2016:81) från Bo
Sundin och Sophia Granswed (båda M).

Cecilia Brinck m.fl. (M)

Förslag till beslut

Att tillstyrka motionen

Att därutöver anföra

Vanadislunden är en av Norrmalms gröna lungor. Trots att parken ligger centralt är användningen av parken begränsad, vilket är tråkigt givet att efterfrågan på grönytor är stort. Staden bör därför vidta åtgärder för att skapa en mer attraktiv park med fler verksamheter som attraherar en bredare målgrupp. Vi vill bland annat satsa på bättre spontanidrottsytor, ytor för kulturverksamheter, serveringar och bättre belysning.

Vanadisbadet är ett klassiskt bad med en gedigen historia. Det var därför glädjande att Stockholms stad, efter en omfattande renovering, kunde nyinviga badet sommaren 2014. Även om badet åter är i drift så finns det fortfarande stor utvecklingspotential i området. Serveringen är undermålig, det saknas solstolar och annan service som skulle kunna ge badet en guldkant och därför bör badet inte bedrivas i egen regi utan upphandlas.

Trafiknämnden
2016-12-06



Ärende 31

Bättre förutsättningar för Food Trucks
att verka i Stockholms stad. Motion
(2016:94) från Markus Nordström.

Cecilia Brinck m.fl. (M)

Förslag till beslut

Att tillstyrka motionen

Att därutöver anföra

Mobila matställen och Food trucks är ett positivt inslag i Stockholms stadsmiljö och ska värnas. Våren 2015 förändrades förutsättningarna för dessa verksamheter och bland annat genomfördes en kraftig avgiftshöjning. Nu, snart två år senare, ser vi effekterna av detta då antalet tillstånd för Food Trucks minskat markant. Vi har respekt för trafikkontorets invändning att priset är satt i relation till kostnaderna för andra näringsverksamheter och anser inte att Food truck-verksamheterna ska subventioneras framför någon annan verksamhet. Samtidigt måste man ta i beaktande att Food trucksen delvis har andra förutsättningar och att verksamheterna är nya och därmed svåra att prissätta. Därför är det motiverat att nu, efter att de nya avgifterna funnits i ett par år, göra en utvärdering av förändringarna för att se om justeringar behöver genomföras.

Trafiknämnden
2016-12-06

Ärende 32

Levande lokala centrum. Svar på remiss
från kommunstyrelsen.

Cecilia Brinck m.fl. (M)

Förslag till beslut

Att delvis bifalla förvaltningens beslut

Att därutöver anföra

En attraktiv stad förutsätter närhet till affärer, handel, caféer, restauranger och lokala mötesplatser dit människor söker sig. Vi delar därför intentionerna i det förslag på riktlinjer för centrumutveckling som kulturnämnden nu ska ta ställning till. Genom att bygga tätare så skapas också ett växande underlag för att kunna lokala centrum och mötesplatser. Det är dock viktigt att påpeka att staden inte ska driva några egna centrum, varken lokala eller kommersiella, utan stadens roll i detta mer ska vara som markägare, myndighetsutövare och tillståndgivare samt som samordnare mellan privata fastighets- och centrumägare, medborgare och andra lokala aktörer.

Trafiknämnden
2016-12-06



Ärende 33

Grönare Stockholm – förslag till nya
riktlinjer för planering, genomförande
och förvaltningen av stadens parker och
naturområden

Cecilia Brinck m.fl. (M)
Patrik Silverudd m.fl. (L)

Särskilt uttalande

Närhet till attraktiva parker och grönområden är en av de viktigaste och mest uppskattade stadskvaliteterna bland stockholmarna. Grönska i form av små och stora parker, naturområden och välutformade gatumiljöer med träd, fickparker, gröna väggar och tak gör staden mer inbjudande. Men det räcker inte att parker och grönområden bara finns till utan de kräver en väl genomtänkt utformning och omsorgsfull skötsel för att berika stadsbilden och bidra till en vackrare och mjukare stadsbild, ge skugga, fånga upp regnvatten, rena luft, gynna den biologiska mångfalden och skapa en säkrare trafikmiljö. Dessa frågor blir extra viktiga i en tid när Stockholm växer och ställer krav på att miljöfrågorna beaktas i ett tidigt skede i stadsplaneringen. Då ansvaret för att utveckla parker och naturområden delas mellan ett flertal nämnder och bolag behöver processer och ansvarsfördelning vara tydliga. Just detta är syftet med riktlinjerna för ett Grönare Stockholm.

Dessvärre skapar föreslagna riktlinjer knappast mer tydlighet. Riktlinjerna skapar snarare en allmän begreppsförvirring, inte minst i förhållande gentemot stadens miljöprogram och översiktsplan. Stadens miljöförvaltning beskriver saken väl, "många olika begrepp används om samma sak och samma begrepp används för olika saker". Detta innebär tyvärr att riktlinjerna riskerar att bli odugliga i förhållande till sitt syfte, nämligen att skapa en tydlig vägledning. Vi kan inte acceptera att staden beslutar om riktlinjer som gör stadens miljöarbete mer komplicerat för stadens verksamheter. Riktlinjerna ska finnas för att beskriva hur staden ska arbeta för att nå de mål som finns i miljöprogrammet och översiktsplanen, inte skapa förvirring.

Givetvis krävs det också mer än övergripande riktlinjer för att förverkliga de positiva tankar som genomlyser dokumentet, det krävs även tillräckliga resurser. Stadens parker och grönområden behöver på många håll en upprustning, men det får inte ske på bekostnad av det löpande underhållet som vi upplevt sedan den rödgrönrosa majoriteten tog över ansvaret. Det finns många exempel på minskade ambitioner i stadsdelarna kring underhållet och inte kommer investeringarna göra det lättare med fler parker och grönytor att underhålla. Vi välkomnar den rödgrönrosa majoritetens treåriga investeringssatsning på grönstruktur men betonar att de stora utmaningarna ligger i att underhålla de parker och grönytor som redan finns.

P 1

Trafiknämnden

2016-12-08

Ärende 36

Boendeparkering i Enskedalen.

Daniel Helldén Ordf, m.fl. (MP)

Jan Valeskog m.fl. (S)

Sara Stenudd (V)

Malin Ericson (FI)

Förslag till beslut

1. *Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att pröva ansökningar om boendeparkeringstillstånd från boende i enskilda fastigheter i Enskededalen och att bevilja sådant i de fall sökanden uppfyller kriterier angivna i detta tjänsteutlåtande.*
2. *Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att återkomma till nämnden med en redovisning av parkeringsläget i Enskededalen senast december 2017.*
3. *Samt att därutöver anför följande*

Svenska bostäder äger parkeringsplatser på tomtmark inom området. De har meddelat att boende i området som inte bor hos Svenska bostäder kommer att prioriteras upp näst efter Svenska Bostäders hyresgäster i kön till dessa parkeringsplatser. Det innebär att boende i berörda fastigheter successivt kommer att få tillgång parkeringsplatserna på tomtmark. Hur lång tid det kommer ta är oklart men med tiden kommer området i sin helhet kunna betraktas som ett enhetlig p-talsområde.

P2

Trafiknämnden

2016-12-06

Ärende 36

Boendeparkering Enskededalen

Cecilia Brinck m.fl. (M)

Särskilt uttalande

Redan i samband med att den nya parkeringsplanen och de nya parkeringsavgifterna beslutades påpekade vi att beslutsunderlaget med konsekvensanalyser var undermåligt. Detta valde dock den styrande majoriteten att strunta i. Resultatet ser vi nu, då majoriteten tvingats backa från beslutet gällande Traneberg och nu Enskededalen eftersom beslutsunderlagen varit undermåliga och i vissa fall till och med direkt felaktiga. Frågan är vad mer för felaktigheter som finns i beslutsunderlaget för det aktuella ärendet.

Trafiknämnden 2016-12-08

Ärende 36

Boendeparkering i Enskededalen

Patrik Silverudd m.fl. (L)

Särskilt uttalande

Liberalerna har upprepade gånger påtalat problematiken med de något godtyckliga besluten om vilka som ska och inte ska omfattas av boendeparkering. Det är tveksamt enligt den kommunala likställighetsprincipen att vissa boende får betala tusentals kronor mer i månaden för att parkera bilen på gatan än grannen i kvarteret bredvid. Enskededalen är nu, efter Minneberg, det andra exemplet på ett område där det visat sig besluten är fattade på undermåliga eller felaktiga underlag. Det förefaller inte vara otroligt att besluten gällande andra områden också är fattade på felaktiga grunder.

Det är djupt oroande att stadens styrande majoritet lägger så liten vikt vid rättssäkerhetsaspekterna. Men så tycker man ju också att stadens rörelsehindrade ska utsättas för onödig byråkrati och kostnader för att komma tillrätta med felparkerare. Med inställningen att man ska straffa dem som drabbas, inte de som begår brott, är det inte konstigt att man anser att likställighetsprincipen väger lätt.



Trafiknämnden
2016-12-06

Ärende 40

Vision 2040 – ett Stockholm för alla.

Cecilia Brinck m.fl. (M)
Patrik Silverudd m.fl. (L)

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar följande

Att avslå förvaltningens förslag till beslut

Att därutöver anföra

För en långsiktig positiv utveckling av Stockholm är det viktigt att formulera en tydlig långsiktig vision för staden, med målsättningar för i vilken riktning som Stockholm ska utvecklas inför framtiden. Det var av detta skäl som Alliansen 2007 tog fram Vision 2030, baserat på bland annat Framtidsutredningen 2007. För att en långsiktig vision ska bli bärkraftig och få brett genomslag inte bara i stadens egna verksamheter utan i Stockholm i stort krävs en grundlig dialog och omsorgsfull beredning av visionens målsättningar. Vi kan konstatera att så inte var fallet när den rödgrönrosa majoriteten beslutade om stadens Vision för 2040. De remissvar som låg till grund för det beslut som kommunfullmäktige fattade i oktober 2015 avsåg inte den aktuella visionen utan revideringen av Vision 2030 som remitterades ett par år tidigare. Det är anmärkningsvärt att majoriteten hanterade ärendet så nonchalant då det både riskerar att devalvera statusen på visionen samtidigt som ärendet saknar en grundlig beredning enligt kommunallagens krav.

En enig opposition påpekade detta redan hösten 2015 bristerna i beredningen av ärendet men detta ignorerades av den styrande majoriteten. Konsekvenserna av detta ser vi nu när Förvaltningsrätten i Stockholm beslutat att upphäva Vision 2040 med hänvisning till brister i ärendets beredning.

Förutom att ärendet inte beretts på ett, enligt kommunallagen, korrekt sätt så är det även uppseendeväckande att majoriteten väljer att hantera ett så viktigt ärende på detta sett, inte minst mot bakgrund av de rödgröna partiernas höga tonläge med krav på bred demokratisk förankring. Det blir än en gång tydligt att den rödgrönrosa majoritetens retorik inte går i takt med den politiska praktiken. Lika tydligt är det att den rödgrönrosa majoriteten inte vinnlägger sig om långsiktighet i detta dokument. Genom att så tydligt politisera visionen och knyta den till målen i innevarande års budget väljer majoriteten fullt medvetet att ta risken att

visionen upphävs vid ett kommande majoritetsskifte. Det är knappast ett långsiktigt ledarskap för Stockholms utveckling.

Vad avser visionens konkreta innehåll anser vi att det brister på flera punkter. På ett övergripande plan anser vi att hela perspektivet är felvänt. Det aktuella förslaget är ett dokument som endast fokuserar på staden som aktör. Utblickar mot fristående samarbetspartner som kan bidra till att nå målen – ideella organisationer, näringsliv, civilsamhälle, övriga myndigheter och regionala aktörer – är få. Intrycket blir oundvikligen att den rödgrönrosa majoriteten ser stadens egen organisation som tillräcklig för att nå visionens mål. Det tror vi är ett allvarligt felslut som riskerar att leda till att visionen inte kommer att kunna nås.

Så som den rödgrönrosa majoriteten har valt att formulera Vision 2040 för Stockholms stad är det inte möjligt för Alliansen att ställa sig bakom denna. Istället anser vi att den inriktning som det reviderade förslaget till Vision 2030 tar bör vara vägledande för Stockholms långsiktiga utveckling.