

Tid Torsdagen den 21 september 2017 kl. 16.00 – 16.20
Plats Stora kollegiesalen, Stadshuset
Justerat Måndagen den 2 oktober 2017

Daniel Helldén

Cecilia Brinck

Närvarande**Beslutande ledamöter:**

Daniel Helldén (MP), ordföranden

Cecilia Brinck (M), vice ordföranden

Jan Valeskog (S)

Bawer Kevir (S)

Sara Stenudd (V)

Bo Arkelsten (M)

Eva Ekmehag (M)

Patrik Silverudd (L)

Karin Ernlund (C)

Tjänstgörande ersättare:

Martin Engman (S)

för Kristina Öberg (S)

Roland Eliasson (S)

för Inger Lagerman (S)

Petra Schagerholm (MP)

för Lorentz Tovatt (MP)

Anette Hellström (M)

för Vakans (M)

Ersättare:

Åsa Janlöv (S)

Viveca Wallqvist (MP)

Malin Ericson (Fi)

Jonas Lilleberg Eriksson (M)

Erik Persson (M)

Jan Erik Leijon (M)

Jill Eriksson (L)

Mikael Valier (KD)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Jonas Eliasson, Fredrik Alfredsson, Åse Geschwind, Inga-Lill Hultin, Johanna Karlsson, Mattias Lundberg, Ingrid Mårtenson och personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-7 samt borgarrådssekreteraren Jonas Thörnqvist.

§ 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 måndagen den 2 oktober 2017.

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

Anmälan görs av inkomna skrivelser till trafiknämnden enligt följande:

- 1 Appar för att betala P-avgift, från Cecilia Brinck m.fl. (M).
Dnr T2017-02623
- 2 Avstängning vid evenemang, från Cecilia Brinck m.fl. (M).
Dnr T2017-02607
- 3 Fortsatt allvarliga problem med trafiksäkerheten vid Sparransvägen, från Cecilia Brinck m.fl. (M), Patrik Silverudd (L), Karin Ernlund (C) och Mikael Valier (KD).
Dnr T2017-02610
- 4 Vad händer på Kungsholms strand? från Cecilia Brinck m.fl. (M), Patrik Silverudd (L), Karin Ernlund (C) och Mikael Valier (KD). Dnr T2017-02611
- 5 Skylta för ökad trygghet från Cecilia Brinck m.fl. (M), Patrik Silverudd (L), Karin Ernlund (C) och Mikael Valier (KD). Dnr T2017-02622

Beslut

Trafiknämnden överlämnar skrivelserna till trafikkontoret för beredning.

Information om digitala utskick

Påminnelse om att från och med oktober 2017 publiceras handlingarna till trafiknämnden endast på Insyn.

Information om möte med nämndens råd för funktionshinderfrågor

Nämndens råd för funktionshinderfrågor kommer för att träffa nämnden i anslutning till sammanträdet den 19 oktober 2017.

Beslut

Trafiknämnden tackar för informationen.

Fråga om borrhingsarbeten på Slussen

Vice ordföranden Cecilia Brinck (M) ställer fråga om huruvida det fattats något generellt beslut om att borrhingsarbeten vid Slussen ska utföras på natten i stället för på dagen?

Beslut

Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att återkomma med svar på frågan.

Fråga om digitala skyltar gällande The Pavilion

Ledamoten Patrik Silverudd (L) ställer fråga om vad som ligger bakom att The Pavilion inte får placera sina reklamskyltar som de vill?

Fredrik Alfredsson svarar på frågan.

Beslut

Trafiknämnden tackar för informationen.

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

Inkomna skrivelser m.m. till trafiknämnden enligt förteckning från den 6 september 2017 respektive den 21 september 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 21 augusti 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 6/2017 från sammanträde med rådet för funktionshinderfrågor vid trafiknämnden och Stockholms Stads Parkerings AB från den 21 augusti 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 11 juli 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**Tertialrapport 2 2017 för trafiknämnden**

Dnr T2017-00471

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner tertialrapport 2 för 2017 och överlämnar ärendet till kommunstyrelsen.

- 2 Trafiknämnden begär omslutningsförändring inom driftbudgeten med ökade kostnader och intäkter om 2,2 mnkr.
- 3 Trafiknämnden godkänner ansökan om investeringsmedel om 37,0 mnkr för klimatåtgärder från Central medelsreserv för byte av ljusarmaturer.
- 4 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) och Patrik Silverudd (L) enligt följande:

Det är glädjande att se att de flesta av nämndens mål uppnås och att nämndens verksamheter i huvudsak fortskrider enligt plan. Vi noterar dock att den s-ledda majoriteten tydligt har sänkt ambitionerna på flera områden, bland annat vad gäller klottersanering och nedskräpning, och att mätbarheten och redovisningen av flera av verksamhetens indikatorer är bristfällig.

Den 1 januari 2015 avskaffades den tidigare nolltoleransen mot klotter i Stockholms stad. I slutet av augusti hade det inkommit mer än dubbelt så många anmälningar om klotter som under hela år 2013 och i den här takten kommer klottret vida överstiga antalet under föregående år. 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 100 % enligt rapporten. Vi ställer oss återigen frågan om vad det de facto innebär eftersom garantin börjar gälla först när anmälan mottagits av anlitad entreprenör och vi inte vet hur lång tid det tar.

Det är överraskande att majoriteten ännu inte återinfört indikatorn på efterlevnaden av 24-timmarsgarantin för tömning av papperskorgar, trots att man uppger att den efterlevs med god marginal. 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 i form av aktiviteter utan mätbara indikatorer. Vi är skeptiska till att detta anses vara ett fullgott sätt att mäta hur företagervänligt nämndens arbete är när vi samtidigt vet att nämndens beslut och regelverk kontinuerligt försvårar för exempelvis foodtrucks och uteserveringar och ser hur Stockholm drastiskt sjunker i rankingen av Sveriges kommuners företagsklimat. Vi verkar vara de enda som inte är förvånade över att parkeringsintäkterna har ökat trots att både parkerings- och felparkeringsavgifterna höjts. Det är märkligt. En tydlig målsättning med de förändrade taxorna verkar ju ha varit ökade parkeringsintäkter och det är vad som händer när stockholmarna tvingas betala mer för parkering.

Det är positivt att luftkvaliteten blivit bättre avseende partiklar, men allvarligt att målet inte uppnås för kvävedioxid. Dock anges inte periodens utfall i rapporten, vilket vi ställer oss frågande till då det redovisas i andra nämnder. Stadens mål är att normvärdet får överskridas maximalt 7 dygn, men redan per den 31 augusti har normen överskridits 17 dygn. För Hornsgatan specifikt är dock situationen än värre, där visar tertialrapporten för miljö- och hälsoskyddsnämnden att normvärdet överstigits 22 dygn. 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 också hur prognossäkerheten kan anses godkänd då den inte redovisas för perioden 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 Karin Ernlund (C) enligt följande:

Det finns mycket positivt i tertialrapporten, men samtidigt finns flera mål som antingen inte uppnås eller som mäts på ett sätt som gör att det inte går att säkerställa att målet är uppnått.

Centerpartiet reagerar bland annat på att målet om upplevd trygghet anses uppnått. Samma vecka som nämnden ska godkänna tertialrapporten presenteras stadens trygghetsundersökning som visar att otryggheten ökar. Var tionde person är rädd för att gå ut på kvällen och drygt var femte invånare är orolig för att utsättas för brott. Det senaste är en ökning från 16 till 21 procent jämfört med Stockholms stads senaste trygghetsundersökning.

Centerpartiet noterat också att målet att stadens offentliga rum stödjer och inkluderar kulturell verksamhet. Centerpartiet har motionerat om att staden bör inför en särskilt kulturtaxa just för att vi bedömer att stadens nuvarande regler inte stödjer kulturell verksamhet i stadens offentliga rum. Den bedömningen delas av flera stadsdelsnämnder och kulturnämnden. Bakgrunden till förslaget är att trafiknämnden behövt fatta extraordinära beslut för att Enskedespelen och Quarnelalen skulle kunna genomföras.

De indikatorer som används för att mäta målet att Stockholm är en företagsvänlig stad kan inte anses vara tillräckliga. Vi kan inte anse att målet är uppfyllt när Trafikkontoret säger upp tillstånden för kioskerna i Kungsträdgården med motiveringen att de inte tillför några värden. Om Stockholm ska vara en levande stad krävs det att staden stödjer och uppmuntrar entreprenörer som bedriver kiosker, caféer, restauranger och kulturverksamheter.

Slutligen krävs det ytterligare krafttag när det gäller stombussarnas framkomlighet. Det måste vara snabbt och smidigt att ta sig fram med kollektivtrafik i Stockholm. Det krävs också ytterligare åtgärder för att klara nivåerna av kvävedioxider.

Ersätтарыttrande

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

§ 8**Program för lika rättigheter och möjligheter oavsett sexuell läggning, könsidentitet eller könsuttryck 2018-2022. Svar på remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2017-01926

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner och överlämnar kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.
- 2 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 16 augusti 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 Karin Ernlund (C) enligt följande:

Alla människor ska ha samma frihet att göra egna val för att forma sina liv. För att uppnå ett jämställt och jämlikt samhälle för alla individer ska staden arbeta för att de hinder som finns ska undanröjas.

Det aktuella programmet har ett gott syfte. Dock ser vi en problematik i att ålägga stadens verksamheter ytterligare policys och styrdokument. Mängden styrdokument bör tvärtom minimeras. Det bästa vore att föra samman alla policys som rör diskriminering i ett övergripande dokument om hur staden ska arbeta ur ett medborgarperspektiv med dessa frågor. Det borde vara självklart att svensk lag ska gälla utan att det tydliggörs i ett policyprogram. I detta tänkta övergripande dokument bör det föreliggande programmets fokusområden inkluderas.

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

När Alliansen styrde tog vi fram ett program för hbtq-frågor. Remissrundan hade precis hunnit bli klar när den nya majoriteten efter maktskiftet valde att avbryta arbetet. Det har sedan tagit majoriteten tre år att presentera ett eget program. Programmet för lika rättigheter och möjligheter oavsett sexuell läggning, könsidentitet eller könsuttryck är med andra ord efterlängtat men kunde ha varit mer konkret. Uppföljning, tidsplaner och ansvarsfördelning bör framgå tydligare, så att viktiga uppgifter inte bara blir hängande i luften.

Med det sagt så är det positivt att ett program för detta viktiga arbete nu har presenterats. Med ett program på plats kan förvaltningar och nämnder förhoppningsvis spurras att höja ambitionsnivån när det kommer till att iaktta transpersoners behov och rättigheter, stärka rätten till skyddat boende för hbtq-personer som utsätts för våld i nära relationer, synliggöra hbtq-personers särskilda utsatthet för hedersförtryck, och öka medvetenheten om hbtq-personers ställning som måltavlor för våldsbejakande extremism.

Ersättaryttrande

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

§ 9

Program för ett jämställt Stockholm 2018-2022. Svar på remiss från kommunstyrelsen

Dnr T2017-01934

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner och överlämnar kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.
- 2 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 16 augusti 2017.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

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

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

Jämställdhet och jämlikhet är en frihetsfråga. Alla människor ska ha samma rättigheter och möjligheter att göra egna val för att forma sina liv. För att uppnå ett jämställt och jämlikt samhälle för alla individer ska staden arbeta för att de hinder som finns ska undanröjas.

Samhället bör tillhandahålla förutsättningar för att alla ska kunna leva sitt liv och göra sina egna val. Men valen måste ytterst vara upp till den enskilda individen, utan detaljstyrning och pekpinna från staden. Att kvinnor och män till exempel ska ha lika möjligheter i sina studie- och yrkesval betyder inte att staden ska påverka vilka val människors slutligen gör, utan endast att staden ska skapa bästa möjliga förutsättningar för alla att välja. Staden bör därför inte i jämställdhetsprogrammet peka ut hur stockholmarna måste göra yrkes- och studieval som ”bryter stereotypa könsmonster” då det går emot ambitionen om att möjligheterna ska vara desamma oavsett kön. Människors möjligheter ska inte begränsas av varken kön eller eventuell förekomst av stereotypa könsnormer. Besluten ska vara individens, inte stadens.

Programmet för ett jämställt Stockholm har ett gott syfte, men samtidigt som det visserligen synliggör skillnader och andra allvarliga samhällsproblem, riskerar det att missa att det i grunden handlar om respekt och lika värde för alla människor, oavsett kön. Det är inte heller oproblemiskt att ålägga stadens verksamheter ytterligare styrdokument och mål att förhålla sig till. Mängden styrdokument bör tvärtom minimeras. Det bästa vore att föra samman alla policys som rör diskriminering i ett övergripande dokument om hur staden ska arbeta ur ett medborgarperspektiv med dessa frågor.

Mäns våld mot kvinnor är mycket allvarligt och skall stävjas. Men allt våld ska förhindras oavsett gärningsman eller offer. I programmet saknas en problematisering av att avgränsningen av våld i nära relationer begränsas till mäns våld mot kvinnor. Mäns våld mot kvinnor är ett allvarligt samhällsproblem, men begreppet utesluter våld inom samkönade relationer eller kvinnors våld mot män, trots att även detta utgör ett hinder för att uppnå jämställdhet. Den undertecknade CEMR-deklarationen använder till exempel därför istället begreppet ”könsrelaterat våld”, vilket vi anser mer passande. Vi anser även att det är självklart att staden på inget sätt ska bidra till att uppmuntra till att våld uppstår oavsett vilka negativa

normer det handlar om, varför det även blir märkligt att endast peka ut negativa maskulinitetsnormer.

Stockholms stad har en viktig roll att spela som arbetsgivare. Givetvis är det angeläget att försöka uppnå en jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet, men vi tror inte att staden kan besluta denna fördelning genom sin personalpolicy. Staden bör inte engagera sig i detta på annat sätt än utifrån ett arbetsgivarperspektiv där förutsättningarna för att båda i en relation ska ha lika möjlighet att välja att själv ta ansvar för hemarbete. Stockholms stad bör i rollen som arbetsgivare istället påverka icke jämställda villkor mellan kvinnor och män vad gäller löneskillnader, arbetsvillkor och möjlighet att göra karriär.

En aspekt som inte får förbises är att staden inte kan lösa alla orättvisor samtidigt. En av de mer trängande uppgifterna är att tillse att flickor och kvinnor som lever under hedersförtryck får sin frihet värnad och sina medborgerliga rättigheter tillgodosedda. Utanförskapet växer och väntas om några år omfatta uppemot en miljon personer. Det är en utveckling som Sverige inte har råd med. Att bryta utanförskapet är en central politisk uppgift, såväl nationellt som lokalt, under de kommande åren.

En särskilt utsatt grupp, vilka har mycket svårt att få fäste på svensk arbetsmarknad, är utrikesfödda kvinnor. Endast knappt hälften av utomeuropeiskt födda kvinnor var sysselsatta 2014. Det är därför viktigt att de insatser som görs för att få in fler på arbetsmarknaden präglas av ett tydligt jämställdhetsperspektiv där möjligheten att få stöd inte påverkas av vilket kön en person har. Det är positivt att programmet nu lyfter flickors och kvinnors särskilda erfarenheter, behov och utsatthet i flyktningmottagandet.

Vi delar självklart ambitionen om att vi ska ha ett jämställt Stockholm där alla människor har makt att forma samhället och sina egna liv. Mycket utav det som programmet lyfter för att skapa ett mer jämställt Stockholm är dock självklarheter. Vissa av programmets fokusmål och inriktningar kan till och med motarbeta denna ambition. Trots att vi lever i en av världens mest jämställda städer, kvarstår utmaningar.

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), Sara Stenudd (V), Patrik Silverudd (L) och Karin Ertlund (C).

Reservation

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

Särskilt uttalande

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

Det liberala jämställdhetsuppdraget tar sikte på att alla lika rätt till frihet, ansvar och makt, oberoende av kön eller könsidentitet. Det handlar om att ge individen verktyg för hennes frigörelse, genom att bekämpa den bristande jämställdheten och de värderingar och normer som begränsar henne. Kvinnor och män ska ha samma förutsättningar att utbilda sig, arbeta, göra karriär och forma samhället. Det förutsätter jämställda villkor inom alla områden, såväl politiska, kulturella, sociala som ekonomiska.

Det program för ett jämställt Stockholm som nu presenteras kunde ha varit mer konkret. Risken finns att det mest blir tomma ord. Uppföljning, tidsplaner och ansvarsfördelning bör framgå tydligare, liksom kopplingen till stadens andra program såsom idrottsprogrammet och programmet mot våld i nära relationer samt hedersrelaterat våld och förtryck. Det är heller inte helt klart på vilket sätt nämnderna och bolagen ska implementera programmet i sina verksamheter.

Dessutom kan vi notera att arbetet mot hedersvåld- och förtryck helt saknas i uppräkningsdelen av fokusområden. Hedersförtryck av både flickor och pojkar, kvinnor och män, är ett av vår tids största jämställdhetsproblem och en av de allvarligaste frihetsinskränkningarna av individer i Stockholm. Det är minst sagt anmärkningsvärt att detta saknas i majoritetens jämställdhetsprogram.

Med det sagt så är vi positiva till att detta program tagits fram. Arbetet för jämställdhet mellan flickor och pojkar, kvinnor och män är mycket viktigt och ska vara aktivt i alla delar av stadens verksamheter.

§ 10

Förbättrad säkerhet för gångtrafikanter vid övergångsställen. Motion (2017:23) av Yvonne Fernell-Ingelström (M). Svar på remiss från kommunstyrelsen

Dnr T2017-01529

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner och överlämnar kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
- 2 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 29 augusti 2017.

Nämndens behandling av ärendet

- 1) Ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), Jan Valeskog m.fl. (S), Sara Stenudd (V), Patrik Silverudd (L) och Karin Ernlund (C) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Cecilia Brinck m.fl. (M) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - 1 Att motion (2017:23) av Yvonne Fernell-Ingelström (M) om förbättrad säkerhet för gångtrafikanter vid övergångsställen tillstyrks.
 - 2 Att därutöver anföra följande:

Vi tackar kontoret för svaret. Även om vi förstår att det pågår ett arbete med att öka säkerheten, upplever vi samtidigt att kontoret möjligen inte har tillräckliga verktyg för att komma åt problemen. För oss som dagligen passerar den korsningspunkt utanför Stadshuset som omtalas kontorets svar, är det obegripligt att den kan beskrivas som en säker korsning. Trots tydlig skyltning är det få cyklister som verkligen stannar. Antalet människor som faktiskt skadas efter kollisioner mellan just cyklister och gående är förvisso litet, men många upplever att cyklar ofta kommer i höga hastigheter utan att visa hänsyn till gående och att ytterligare åtgärder därför kan behövas. Vi yrkar mot bakgrund av detta bifall till motionen.

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), Sara Stenudd (V), Patrik Silverudd (L) och Karin Ernlund (C).

Reservation

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

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

§ 11

Gräv ner Centralbron i tunnel, skrivelse samt motion (2017:27). Svar på skrivelse från Cecilia Brinck m.fl. (M), Jill Eriksson (L), Karin Ernlund (C) och Mikael Valier (KD) samt svar på remiss från kommunstyrelsen

Dnr T2017-01621 och T2017-01112

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets svar på skrivelsen.
- 2 Trafiknämnden godkänner och överlämnar kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 21 augusti 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 Att bifalla motion (2017:27) av Anna König Jerlmyr, Joakim Larsson och Cecilia Brinck (alla M) om att lägga ned Centralbron i en tunnel.
 - 2 Att därutöver anföra följande:

Vi tar fasta på att stockholmarna värdesätter kombinationen av en tät levande stad och grönområden av hög kvalitet. 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 är det väsentligt att den del av Centralbron som hanterar biltrafiken läggs ned i en tunnel, vilket skulle skapa ytor för nya bostäder längs Klara Strand frigörs och att Riddarholmskanalen åter kan öppnas. Tyvärr är det uppenbart av svaret att trafikkontoret inte

förstått att förslaget inte skulle innebära att Centralbron skulle ha samma sträckning som idag, utan att andra alternativ skulle utredas. Vidare skulle ett genomförande av förslaget minska trafik och buller i innerstaden samt öka framkomligheten för andra trafikslag. Vi yrkar därför bifall till motionen.

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.

Ersättaryttrande

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

§ 12

Omvandla Karlbergsvägen till esplanad likt Karlavägen. Motion (2017:20) från Karin Ernlund, Christina Linderholm, Johan Fälldin och Jonas Naddebo (samtliga C). Svar på remiss från kommunstyrelsen

Dnr T2017-01126

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.
- 2 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 3 juli 2017.

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

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

följande:

- 1 Att bifalla motion (2017:20) från Karin Ernlund, Christina Linderholm, Johan Fälldin och Jonas Naddebo (C) om att omvandla Karlbergsvägen till esplanad likt Karlavägen.
- 2 Att därutöver anföra följande:

Karlbergsvägen har idag fem-sex körfält för motortrafik. Centerpartiet menar att vägen är överdimensionerad och vägen skulle kunna bli mycket trevligare om den gjordes om till en esplanad likt Karlavägen. Idén om att använda en del av ytan till skolgård för Gustav Vasas skola är nu mer aktuellt än någonsin sedan det framkommit att eleverna bara får spela fotboll varannan vecka eftersom det är så trångt på skolgården.

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), Sara Stenudd (V), vice ordföranden Cecilia Brinck m.fl. (M) och Patrik Silverudd (L).

Reservation

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

Ersättaryttrande

Mikael Valier (KD) instämmer i förslag från Karin Ernlund (C).

§ 13

Om en ny stadsdel på Loudden. Motion (2017:31) från Anna König Jerlmyr och Joakim Larsson, båda (M). Svar på remiss från kommunstyrelsen

Dnr T2017-01622

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.
- 2 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 29 augusti 2017.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), Jan Valeskog m.fl. (S), Sara Stenudd (V), Patrik Silverudd (L) och Karin Ernlund (C) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Cecilia Brinck m.fl. (M) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - 1 Att bifalla motion (2017:31) från Anna König Jerlmyr och Joakim Larsson, båda (M) om en ny stadsdel på Loudden.
 - 2 Att därutöver anföra följande:

I Stockholms stad är bostadskrisen extra påtaglig, i bostadskön står i dagsläget 580 000 personer. Enligt Boverkets prognoser behövs det fler än 700 000 nya bostäder i Sverige fram till 2025, varav en stor andel behövs i landets storstadsregioner. Samtidigt hindras bostadsbyggandet i Stockholms stad alltför många gånger av snåriga regelverk och ett otal riksintressen. Om vi menar allvar med att lösa bostadsbristen i Stockholm så måste vi också mena allvar med att utmana regelverken och riksintressena för att möjliggöra fler bostäder.

Det är bakgrunden till att vi föreslår en modern och hållbar stadsdel på Loudden, inom ramen för den fortsatta planeringen av Norra Djurgårdsstaden. Med en hög och tät bebyggelse kan Loudden i framtiden inrymma 10 000 bostäder, 2 500 arbetsplatser och Sveriges högsta byggnad. Det ska vara såväl hyresrätter som bostadsrätter, kollektivboenden, ägarlägenheter och hotell. Stadsdelen ska därtill innehålla all den service som stockholmarna har rätt att förvänta sig. Det innebär såväl förskolor och skolor, som butiker, restauranger, kultur, idrott och väl utbyggd kollektivtrafik. Genom att bygga staden tätare och högre på lämpliga platser kan vi också spara en större andel av stadens grönytor och göra dessa tillgängliga för fler stockholmare.

Samtidigt ser vi att lagstiftningen och ett stort antal riksintressen försvårar ett genomförande av förslaget. Dagens regelverk bidrar till att vi tvingas bygga en lika dålig stad som på 60-talet – utglesat, bilberoende, hus i park. Det krävs helt enkelt genomgripande reformer av gällande lagstiftning och riksintressen från regeringens sida. Det kan bland annat handla om att göra bostadsbyggandet till ett riksintresse, låta Stockholms stad bli en pilotkommun för undantag av byggregler och ändra lagstiftningen kring Kungliga nationalstadsparken, så att ny bebyggelse tillåts synas inifrån

parken.

Även om inte trafikkontoret verkar lika optimistiskt är det glädjande att stadsbyggnadskontoret delar vår bild, både vad gäller det positiva i att utveckla Loudden, men också vad gäller de många utmaningarna med gällande lagstiftning, riksintressen och den direkta närheten till Kungliga nationalstadsparken. Vi ser fram emot att ta del av förvaltningarnas kommande vision och mål för planeringen av Loudden som ska vara klart senare under hösten. Vi ser intentionerna i motionen som en självklar vägledning för den kommande inriktningen.

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), Sara Stenudd (V), Patrik Silverudd (L) och Karin Emlund (C).

Reservation

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

§ 14

Utställning av Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2050. Svar på remiss från kommunstyrelsen

Dnr T2017-01925

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
- 2 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 30 augusti 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:

Det övergripande målet i RUFS 2050, liksom i RUFS 2010, är att Stockholmsregionen ska bli Europas mest attraktiva region att leva och bo i. Våra barn och unga ska växa upp i en storstadsregion som präglas av goda livsmiljöer där en stark ekonomi kombineras med en hållbar miljö, hållbar tillväxt och bra livsvillkor för alla. Det är positivt att planförslaget innebär en betydande ambitionshöjning i de gemensamma målsättningarna för ökat bostadsbyggande, en snabbare takt i omställningen till en klimatneutral region, smarta och yteffektiva transportlösningar i hela regionen samt ett tydligt fokus på en tät, blandad, urban och attraktiv bebyggelse.

Under de åtta år som RUFS 2050 kommer att gälla som regionplan kommer Stockholmsregionen att förändras i stor utsträckning. Hundratusentals nya invånare kommer att kalla Stockholmsregionen för sitt hem, viket fordrar nya bostäder, nya stadsdelar och ny infrastruktur. De beslut som fattas de närmaste åren kommer därför att påverka regionens utveckling under lång tid framöver. RUFS 2050 är i grunden ett samarbetsdokument. Därför är genomförbarheten och förankringen av regionplanen en av de viktigaste faktorerna för att Stockholmsregionen ska få en sammanhållen och hållbar tillväxt. I grunden är det positivt att människor, familjer och företag söker sig till Stockholm och väljer att stanna här. Rätt hanterat så kommer befolkningsökningen att stärka Stockholmsregionens attraktivitet, dynamik och tillväxt.

Förutsättningarna för jobbskapande och företagande kommer att vara avgörande för den framtida tillväxten, integrationen och möjligheterna att ställa om regionen till ett utsläppsfritt och klimatneutralt samhälle. Att tillväxtperspektivet lyfts upp i planförslaget är välkommet och stärker användbarheten och genomförandet i planen. Arbetsmarknaden i regionen behöver bli mer flexibel och blandad vad gäller lönenivåer och kompetens, det gäller både för anställda och företagare. Alla arbeten behövs för att regionen ska kunna fortsätta växa och välkomna fler människor.

regionens attraktion för internationella företag och högspecialiserad kompetens är god internationell tillgänglighet, framförallt med flyg. Det är glädjande och välkommet att det finns en politisk samsyn kring behovet av att bygga ut Arlanda med en fjärde landningsbana och annan infrastruktur.

Ett effektivt och välfungerande klimatarbete är viktigt för Stockholmsregionen. Klimatarbetet ska riktas rätt, målen behöver kunna följas upp och åtgärderna behöver vara genomförbara. De som har störst möjlighet och rådighet att påverka och minska utsläpp av koldioxid och andra miljöfarliga eller klimatpåverkande ämnen är producenterna. Utsläpp som sker utanför Stockholmsregionen är svåra att mäta och påverka och vedertagna standarder för detta saknas i dagsläget. På individ- och företagsnivå kan medvetna konsumenter undvika varor som är producerade under miljöfarliga förhållanden, men för regionala instanser så kommer det att vara en utmaning att försöka minska utsläpp som inte sker inom Stockholmsregionen. Huvudansvaret för att minska klimatpåverkan kommer fortsatt att ligga på producenterna.

Behovet av nya bostäder och ny infrastruktur är akut i hela regionen, trots att det gjorts stora investeringar och att byggtakten är relativt hög. Antalet byggstarter måste öka ännu mer och därtill hålla i sig över tid, byggandet av nya bostäder måste förenklas och påskyndas. Det innebär att betydande lättnader av och förenklningar i befintlig lagstiftning och regleringar är ett måste om regionens behov ska kunna mötas på ett effektivt sätt. Inte minst när det gäller överklaganden, planprocesser och långa handläggningstider som skapar förseningar, ökade kostnader och försvårar för mindre byggbolag att ta sig in på marknaden. Både kommunala planprocesser och överklaganden behöver bli enklare och snabbare. Byggnormer och regleringar av utformning och utrymme på nya bostäder skapar extra kostnader, försvårar ombyggen och gör det svårare att bygga billiga och yteffektiva lägenheter, inte minst vad gäller billiga hyresrätter och studentlägenheter. Med en översyn av krav och byggnormer kan kostnaderna sänkas för alla typer av nybyggen.

Rörligheten på bostadsmarknaden är ytterligare en faktor som måste förbättras i hela regionen.

Dagens utformning av hyresreglering och reavinstskatt skapar inlåsningseffekter, dämpar flyttkedjor och försämrar utnyttjande av det befintliga beståndet av bostäder.

Några områden i RUFS 2050 är märkta som ”utredningsområden” vilket är områden där markanvändningen på lång sikt ännu inte är avgjord i kommunernas översiktsplaner på grund av sitt strategiska läge och är föremål för utredning eller liknande. Tanken är att de i slutförslaget till RUFS 2050 ska markeras enligt kommunernas önskemål. Det är både bra och viktigt att kommunernas önskemål kring dessa områden respekteras. Inte minst när det gäller Bromma flygplats och Louddens oljehamn.

Ett av Stockholmsregionens främsta företräden är närheten till vattnet. Stora delar av regionens mest attraktiva livsmiljöer i så väl de centrala delarna som på landsbygden och i skärgården, är byggda i vattennära miljöer eller vid kajer. Utformningen av dagens strandskydd är alltför begränsande och ser inte de möjligheter en klok och välanpassad bebyggelse kan ge för att öka strändernas tillgänglighet för fler av länets invånare. Genomgripande reformer av strandskyddet behövs för att utveckla befintliga, och skapa nya, vattennära miljöer i hela Stockholmsregionen.

Den stora mängden riksintressen och regleringarna kring dem skapar svårigheter för Stockholmsregionen att växa på ett hållbart och smart sätt. När nya hus för bostäder och verksamheter inte ens får synas från vissa parker eller områden kan vi med säkerhet säga att regleringarna har gått för långt. Här behövs det en genomgripande översyn för att underlätta förtätning, nybyggnation och högre hus.

Bullerregler och dylikt skapar svårigheter att bygga bostäder tätt och trafiknära. Den uppdatering av gränsvärdena som nu görs är välkommen. Strikta tolkningar kring säkerhetsavstånd runt transportleder för farligt gods skapar också svårigheter med att förtäta delar av regionen. Inte minst gäller detta vid överdäckningar av järnvägar och vägar.

Samtidigt som vi anser att kapacitetsstarka trafikslag som cykel-, gång- och kollektivtrafik ska prioriteras så menar vi att trafikslag inte ska ställas mot varandra så länge som det inte är ofrånkomligt. Vi kan inte utesluta alla människor som är beroende av sin bil för att få vardagen att gå ihop. Det är därför synnerligen uselt att Sverigeförhandlingen för en östlig förbindelse avbrutits.

I detta sammanhang är det väsentligt att regionplanen intar en pragmatisk hållning som syftar till att behovet ska få styra investeringarna, inte politiska övertygelser. För att Stockholm

ska kunna fortsätta vara Sveriges tillväxtmotor måste flaskhalsar inom infrastruktur och på bostadsmarknaden undanröjas. Här krävs att en östlig förbindelse fortsatt är en naturlig del av regionens framtida utveckling.

§ 15

Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen. Svar på remiss från kommunstyrelsen

Dnr T2017-02031

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
- 2 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 21 augusti 2017.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

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

Vi välkomnar att landstinget tagit fram en strategisk handlingsplan för länets energi- och klimatarbete samt genomförandet av RUFS 2050. Regionens klimatmål bygger på de globala och europeiska riktlinjerna där visionen om att regionen år 2050 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser i atmosfären går hand i hand med de nationella målen. Detta är viktigt att betona i det hårda arbete som kommer att krävas för Stockholmsregionen att bidra till de globala utsläppsreduktioner som behövs. Ett förverkligande av visionen kräver långsiktighet och ska konsekvent eftersträva de mest kostnadseffektiva lösningarna.

Ambitiösa och mätbara mål tillsammans med delaktighet hos regionens aktörer är viktiga kombinationer för att färdplanen ska få genomslagskraft. Vi inser samtidigt att samordning och regionalisering av nationella och enskilda satsningar inte är

någon enkel uppgift. Vi tycker dock att landstinget har rätt ambition med att involvera många sektorer som bygg, transport, industri samt jord- och skogsbruk. Den pågående remissrundan blir förhoppningsvis ett bra tillskott och värdemätare på hur arbetet fortskrider.

Vi vill betona vikten av att färdplanen och RUFS 2050 föreslår åtgärder och genomför analyser som går i samma riktning. Vi vill uppmärksamma bland annat att vad gäller regionens flygkapacitet att så inte är fallet. Flygkapaciteten, med Arlanda som nav, kommer att behöva öka för länet och inte som Klimatfärdplanen ger uttryck för att minska eller vara tillräcklig för en överskådlig framtid.

Trafikkontoret uppmärksammar även väl vikten av att mål i RUFS och färdplanen inte används för att hindra en totalt sett positiv utveckling i riket och regionen. Kontorets kritik är i många fall välgrundade, inte minst i delar där färdplanen saknar förslag i form av hur nationella hindrande regler ska kunna ändras eller vilka målkonflikter som kan finnas. Vad framtiden ger oss i form av fossilfria, smarta, kostnadseffektiva, förenklade och energieffektiva lösningar inom exempelvis bygg och transport kan vi idag inte veta och bör inte heller låtsas att så vore fallet.

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), Sara Stenudd (V) och Karin Ernlund (C).

Reservation

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

§ 16

Ny översiktsplan för Stockholm. Svar på utställningsremiss från stadsbyggnadsnämnden

Dnr T2016-03268

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från stadsbyggnadsnämnden.
- 2 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 30 augusti 2017.

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

- 1) Ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), Jan Valeskog m.fl. (S), Sara Stenudd (V) och Karin Ernlund (C) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Cecilia Brinck m.fl. (M) föreslår att nämnden beslutar att delvis bifalla kontorets förslag till beslut samt att därutöver anföra följande:

Stockholm växer snabbare än någonsin och en fortsatt hög byggtakt är nödvändigt för att människor ska kunna bosätta sig i Stockholm och för en bättre tillväxt. För att vi ska kunna fortsätta att utveckla staden krävs alltså kraftfulla mål för bostadsbyggandet, och att vi bygger med blandade upplåtelseformer så att människor ges ökade möjligheter att välja var och hur de vill bo.

När Alliansen presenterade Promenadstaden år 2010 introducerade den en tydlig vision om att utveckla och bygga vidare på de kvaliteter som den täta, trygga och miljövänliga staden ger. De beslut och de byggnader vi bygger idag ska gälla under väldigt många år. Då är det viktigt att vi gör rätt från början, och vi ser att den täta staden har många fördelar. Dels blir staden mer levande om den byggs för korta avstånd med levande bottenvåningar, dels blir den mer klimatsmart. Den täta staden kräver helt enkelt mindre energiåtgång och färre resor.

När Stockholm växer är det viktigt att bygga klokt. Många människor som söker sig till Stockholm föredrar att bo i stadsmiljö, gärna i stenstadens kvartersmiljö. Genom en ökad täthet på lämpliga platser kan också mer av stadens grönska sparas. Framtidens stad måste därför utmana de normer och bestämmelser som tagits fram för att bygga en gles stad. Fortfarande är det lättare att med dagens lagstiftning bygga en 1960-talsstad än en stad som motsvarar våra behov. De gamla idéerna finns kvar som frusen ideologi trots att få står för den öppet.

Att bygga en modern och hållbar stad som också värnar grönska och kulturvärden ska vara vägledande för den framtida utvecklingen.

Vi måste bryta med den ohållbara stadsplaneringen från

mitten av förra seklet, och som bidragit till dagens segregerade samhälle. I en modern stadsmiljö är boendet sammanlänkat med jobb eller studier, näringsliv och nöjen. Det är olika funktioner i människors liv, men lika viktiga delar i den infrastruktur som ligger till grund för en välfungerande stad.

Skiljelinjen går mellan en planeringssyn som önskar lägga människornas liv till rätta genom totalplanering och offentligt ägande och en syn som ser stadsplaneringen som enkla gemensamma regler i marknadsekonomin. Utgångspunkten måste vara att gator och torg ägs av staden medan byggnader i huvudsak ägs privat. Här har staden med sitt stora markinnehav en viktig roll i markanvisningsskedet och i planprocessen. Mindre fastigheter ger både fler aktörer, också privatpersoner, med spridd ägarbild, ett varierat intryck och en diversifierad arkitektur. Ett gott exempel på denna typ av planering är det pågående projektet i kvarteret Persikan på östra Södermalm.

Den blandning av funktioner som kännetecknar den moderna och hållbara staden bidrar också till en levande, trygg och integrerad miljö med tätare stadsrum och kvalitet i parker och torg. Stadens gaturum ska ge förutsättningar för det myllrande stadsliv som förknippas med en storstad som Stockholm. I såväl inner- som ytterstaden ska bottenvåningarna kunna innehålla butiker, kaféer, restauranger, kulturverksamheter och andra serviceinrättningar med kontor och bostäder på de övre våningarna.

Samtidigt får vi inte upprepa misstagen från miljonprogrammet. Arkitekturen behöver bli mer varierad för att undvika monotona och sterila miljöer, och vi måste slå vakt om Stockholms byggnadstradition där äldre värdefull bebyggelse kompletterats med högkvalitativ spännande ny bebyggelse från varje tidsepok. Den klassiska arkitekturen kan med fördel tjäna som föredöme med variation i färg, gestaltning och form. Med balkong mot gata som huvudregel bidrar vi också till att skapa mer trivsamma boendemiljöer och ett tryggare gaturum. Arkitektoniska kvaliteter måste säkerställas tidigt i processen och medborgare bör i högre utsträckning få säga sitt vad det gäller gestaltningsfrågor. Därmed kan staden utvecklas beaktande av de kulturhistoriska värdena och behovet av förnyelse. Gammal industrimark i centrala lägen kan omvandlas till attraktiva stadsdelar som binder samman staden.

En annan konfliktlinje gäller de fysiska gränserna mellan det

som är gemensamt och det som är enskilt. Ju tydligare gränser, desto bättre fungerar stadslivet. Exempelvis ger slutna kvarter tydliga gaturum och välanvända gårdar. Öppna bebyggelsemönster där det är otydligt var gränsen går mellan privat och offentligt ger ofta resultatet att ingen använder gårdarna; de uppfattas för privata av allmänheten och för allmänna av de närboende.

Stockholmsregionen har utrymme både för stadsbebyggelse och mer småskaliga områden. Gemensamt är att de miljöer som skapas ska vara attraktiva, genomtänkta och välkomna samspel mellan människor. Det behöver inte byggas stad överallt, men i de kommuner och områden där det görs ska det byggas en god stadsmiljö. Hela Stockholms län är också en sammanlänkad region för arbets- och bostadsmarknaden. Därför är det också viktigt hur infrastrukturen mellan de olika bostäder som byggs och de arbetsplatser som finns i regionen ser ut.

Vi vill att stadens bortglömda rum utvecklas 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. Båda dessa gröna och urbana åtgärder skulle rimligen få mycket önskvärda effekter på möjligheten att välja bort bilen när alternativa förbindelser bättre knyter samman de växande stadsdelarna med varandra.

Att knyta samman stadsdelar med varandra måste vara ett av de viktigaste målen med stadsutvecklingen och bostadsbyggandet. Barriärer mellan stadsdelar kan bestå av både vägar, järnvägar och grönområden. Vad som kan se grönt och trivsamt ut på en karta kan i verkligheten skapa barriärer och otrygghet. Att bygga i vissa delar av ett grönområde kan i vissa fall göra att stadsdelar binds samman och att människor till fots eller cykel kan röra sig emellan utan att känna otrygghet. Detta kan i sin tur leda till att flöden skapas som gynnar social hållbarhet och ökar integrationen.

Gaturummet ska ge utrymme för flanerande stockholmare. Kollektivtrafik, cykel och gång ska prioriteras både av miljö- och framkomlighetsskäl. I en tät stad med en livfull stadsmiljö anpassad för människorna som vistas där är det av största vikt att bilarna samsas med övriga trafikslag. Vi har respekt för att många är beroende av bil och att trafik kan bidra till stadens liv och puls, men det ska alltid finnas

attraktiva alternativ. Vi måste se till att en östlig förbindelse snarast kommer på plats, så att Stockholm får den nödvändiga ringleden. Det skulle också möjliggöra en tunnelförläggning av den del av Centralbron som hanterar biltrafiken, så att vi kan öppna upp Riddarholmskanalen och skapa ett attraktivt city med människorna i fokus.

Ett livskraftigt kultur- och nöjesliv är en viktig del i att skapa den dynamik som behövs för att nya stadsdelar ska etablera sig och växa ihop med andra delar av staden. Promenadstadens täta form ger ett gatuliv som skapar förutsättningar för nya kulturverksamheter att etablera sig och kunna växa. I en stad som byggs för större närhet är också förutsättningarna för en attraktiv kollektivtrafik gynnsamma.

Mångfalden är en del av storstaden, därför bör stadens alla delar präglas av en egen identitet och särprägel. Således måste det finnas en god blandning av olika upplåtelseformer och en variation inom bebyggelsen. Stadsplaneringen bör bidra till en bättre integration och en större trygghet i staden genom att länka samman olika stadsdelar, samtidigt som grönområden ska utvecklas så att fler stockholmare kan njuta av dem och nya parker ska skapas.

Vi ser att styrkan i Stockholms arbetsmarknad är bredden och mångfalden: små, medelstora och stora företag, forskare, entreprenörer, kreatörer och ingenjörer. Det ska vara enkelt att byta mellan olika arbeten och mellan arbete, utbildning och företagande. Stockholm behöver fler arbetsplatser. Nya jobb och företag behöver växa fram i hela staden. När vi planerar för ett växande Stockholm är det i högsta grad väsentligt att samtidigt skapa fler arbetsplatser. Detta är särskilt prioriterat där det idag råder ett underskott av arbetsplatser, i synnerhet i Söderort. Sett till staden som helhet måste det i den fysiska planeringen även ingå att värna företagsområden, och i det fall något av dessa behöver tas i anspråk bör nya platser pekas ut i dialog med berörda företag.

Ur ett företagsperspektiv är inte minst hyresrätten som initial boendeform en viktig fråga för många.

Bland annat vittnar start-ups och andra växande företag som vill etablera sig i Stockholmsregionen om hur bostadsbristen gör det svårt för dem att expandera. Det som primärt efterfrågas är små hyresrätter för nyanställda som efter några år i företaget sedan avser köpa ett boende. Även kollektivboenden är något som efterfrågas. Större bostadsutvecklingsprojekt bör även innefatta en andel ägarlägenheter, för att erbjuda företag och deras anställda fler

alternativ. En annan väsentlig del i detta handlar om tillgången till lokaler med rimliga hyresnivåer så att små och nya företag ges rätt förutsättningar att anställa och växa.

För att klara den utvecklingen behöver Stockholm planeras för framtiden och lära av de misstag som begåtts tidigare. Vi bejakar och eftersträvar en utveckling av Stockholm med nya funktionsblandade stadsdelar där bostäder, verksamheter och olika trafikslag samsas. För att skapa så högkvalitativa stadsdelar som möjligt är det viktigt med en stadsmässig bebyggelse och att våga pröva den täta kvarterstaden även utanför innerstadens krans. Stockholm har inte råd med en gles bebyggelse i kollektivtrafiknära lägen eftersom behovet av bostäder är akut.

Stockholm är känt för sina gröna och blå värden. I stadsplaneringen ska det vara självklart att verka för ekologiska värden, att bygga klimatsmart och till en rimlig slutkostnad för de boende. Ett större invånarantal ökar trycket på stadens parker, grönområden och vattenspeglar. Därför är det viktigt att peka ut strategiskt viktiga naturområden och att hantera bebyggelse vid och på vatten varsamt. Stadens parker ska utvecklas med nya metoder för planering av grönområden. Nya parker och träd ska anläggas som en naturlig del av stadsutvecklingsområden. Befintliga parkers stora värde tillsammans med andra rekreationsytor ska bevaras.

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 eftersträvensvärt i de täta stadsmiljöerna såsom city.

Vi tar fasta på att stockholmarna värdesätter kombinationen av en tät levande stad och grönområden av hög kvalitet. 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 föreslår vi att den del av Centralbron som hanterar biltrafiken läggs ned i en tunnel, vilket skulle skapa ytor för nya bostäder längs Klara Strand frigörs och att Riddarholmskanalen åter kan öppnas upp.

Fler bostäder är en förutsättning för en fortsatt stark utveckling av Stockholm. Ett fortsatt högt bostadsbyggande måste vara en av stadens främsta prioriterade uppgifter. Stockholm kommer i framtiden behöva växa också vertikalt snarare än horisontellt på grund av stigande efterfrågan på kontorslokaler från nya och expanderande företag, framförallt start-ups och kreativa näringar, och ännu större tryck på bostäder som drivs av befolkningstillväxt och ökade fastighetsvärden. Höga byggnader bör därför uppmuntras av staden i "möjlighetsområden", särskilt om de är arkitektoniskt tilltalande. Exempel på sådana fördelaktiga områden är Loudden och Kista. Men för att vi ska klara av detta krävs att vi är fler som hjälps i planprocessen.

De stora byggherrarna har egen kompetens och personal när det handlar om att arbeta med detaljplaner. Genom att tillåta byggherrar att själva ta fram detaljplaner, utifrån stadens översiktsplan och vision, skulle betydligt fler bostäder kunna planläggas snabbare. Dessa detaljplaner bör sedan i möjligaste mån delas på olika byggherrar, något vi vet att de större aktörerna också vill göra. En annan fördel med detta är att det ger stadens handläggare möjlighet att lägga mer fokus på områdesplaneringen, snarare än på enskilda detaljplaner.

Stockholm lider inte brist på mark att bygga på, däremot behöver mer av marken planläggas snabbare än idag för att möta det stora behov av bostäder och nödvändiga samhällsfunktioner som finns. Det är politikens och förvaltningarnas uppgift att dra upp riktlinjerna för den övergripande strukturen i staden - det vill säga vilka volymer som ska tillåtas i respektive del av staden samt hur gatunätet och samhällsservice ska se ut.

Stadsdelar ska fortsätta att kompletteras och förtätas med mindre bostadsprojekt, men av ännu större vikt är att utvidga områdesplaneringen. Denna ska utgå ifrån principerna i Promenadstaden och möjligheterna för stadens olika stadsdelar som beskrivs i rapporten Bostadspotential i Stockholm. I grund och botten menar vi dock att Plan- och bygglagen fungerar relativt bra, men under relativt lång tid har vi tenderat att ge markanvisningar till byggherrar med utgångspunkt i vad de vill ha, istället för att planlägga mark

utifrån stadens behov. Resultatet blir att översiktsplanens roll förminskas och processerna blir längre då fler detaljplaner överklagas. Istället bör Stockholm planläggas i större omfattning än idag, utifrån översiktsplaner och regionala utvecklingsplaner. Markanvisningar bör även i större utsträckning ske i ett senare skede, om möjligt helst efter att detaljplanen vunnit laga kraft. Detta förfarande skulle medföra en ökad ekonomisk trygghet och robusthet i planprocessen för såväl byggbolagen som staden. Samtidigt är det ett rimligt antagande att mark med lagakraftvunnen detaljplan får ett högre marknadsvärde än motsvarande mark som har en mångårig och kostsam planprocess framför sig.

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

Förslaget till en ny Översiktsplan (ÖP) för Stockholm är i huvudsak väl utformat. Mycket av det som nämns i samrådsförslaget är frågor som Liberalerna och Alliansen länge drivit. Med det sagt har vi ett antal synpunkter som vi anser att en ny Översiktsplan tydligare borde förhålla sig till.

Liberalerna är ett parti som tar ansvar för ett kraftfullt byggande i Stockholm, och det råder inga tvivel om att vi måste bygga mycket under en lång tid framöver, men om man vill bygga mycket måste man också bygga bra. Risken med att bygga väldigt många bostäder på en gång är nämligen att viktiga projekt slutar på ett stadsbyggnadsmässigt dåligt sätt. Ett exempel på detta är miljonprogrammets byggboom.

Liberalerna anser därför att det är viktigt att Stockholms fortsatta planering sker utefter en områdesplanering. Goda lokala områdesplaner, som noga analyserat det aktuella områdets landskapsmässiga förutsättningar och som på ett strukturerat och inkluderande sätt tagit till sig lokalbefolkningens kunskap om att leva i området, ger rätt förutsättningar för en stadsutveckling som håller i minst hundra år.

Områdesplaner är ett annat sätt att planera nybyggnation än de förtätningar som ofta skett utan en genomtänkt strategi i många av våra ytterstadsdelar. De utgör en god grund för att göra större, mindre detaljerade detaljplaner. Den största fördelen med områdesplanerna är att de ger goda förutsättningar för att planera in all samhällelig infrastruktur så som vägar, cykel- och gångbanor, skolor, förskolor, äldreboenden och idrottsytor i takt med att staden växer. Detta förutsätter att stadens nämnder och förvaltningar samarbetar

på ett genomgripande sätt. Översiktsplanen behöver bli tydligare i vad som är prioriterat i de olika områdena. Till exempel genom att ange hur Arkitektur Stockholm och Stockholms byggnadsordning ska nyttjas i dessa områden. Ett konkret exempel på när ÖP behöver ge vägledning för stadsutvecklingen är i fallet av trädgårdsstädernas av/utveckling -som pågår utan någon genomtänkt strategi.

En attraktiv, spännande och levande stadsmiljö handlar inte om enskilda byggnader, utan om samspelet mellan alla de byggnaderna som tillsammans utgör staden. Stockholm ska växa genom att vi bygger vidare på det som fungerar – det som skapar en tät, levande, grön och attraktiv stad. Innerstadens täta kvartersstruktur ska kompletteras, bland annat med fler bostäder i cityområdet, och tillåtas att växa utanför tullarna. Ytterstaden områden behöver bli tätare och mer funktionsblandade för att därmed förbättra underlaget för kaféer, restauranger, andra kommersiella lokaler, samhällsservice samt utbyggd kollektivtrafik. Genom att bygga nytt med kvarterstrukturer i största möjliga mån, och med en genomtänkt planering kan ytterstaden förtätas på ett sätt som skapar många nya bostäder och arbetsplatser, samtidigt som ytterstadsområdenas karaktär och gröna värden beaktas.

I dag pendlar många från söderort och västerort till Norrort eller city där arbetsplatserna finns. En hållbar stadsutveckling innebär att fler attraktiva arbetsplatser, exempelvis i form av nya kontorsfastigheter, också måste skapas i de områden där sådana saknas samtidigt som det byggs fler bostäder. Ett sådant område skulle kunna vara Gullmarsplan-Globen där utrymme finns för både fler bostäder och arbetsplatser. Stockholms stad måste också fortsätta med att flytta ut förvaltningar och bolag till ytterstaden. En levande och välfungerande stad förutsätter att alla stadsdelar har en bra blandning av bostäder och arbetsplatser. Genom att flytta ut stadens verksamheter minskar lokalkostnaderna och underlaget för service och verksamheter ökar i ytterstadens stadsdelar.

Det blir också möjligt att omvandla tomställda kontorslokaler i innerstaden från de olika förvaltningarna till bostäder.

Stadens bostadsbyggande måste också planeras för att möta alla stockholmarnas olika behov. Stadens utveckling ska därför vägledas av målsättningen om en god blandning av upplåtelseformer i hela staden, inbegripandes hyresrätter, bostadsrätter, ägarlägenheter, studentbostäder, småhus, radhus och villor. Det betyder att staden i områden som domineras av

bostadsrätter ska verka för att det byggs fler hyresrätter, och vice versa verka för att det i områden som domineras av hyresrätter byggs fler bostadsrätter. Vi ser en oroande utveckling till mer miljonprogramliknande strukturer, till exempel när Stockholmshus placeras i stora områden, som i Tensta, Östberga, Farsta/Larsboda, Solberga.

Att bygga en tätare stad borgar även för en hållbar stad. Genom att ha sina funktioner samlade kan staden göra ett rikt och varierat utbud tillgängligt för alla. Här finns bra underlag för kollektivtrafik, goda förutsättningar för hög energieffektivitet och dessutom tar man delvis redan använd mark i anspråk när man bygger nytt. När Stockholm växer kommer dock vissa grönområden behöva tas i anspråk för nya bostäder, arbetsplatser, service och infrastruktur. De gröna kilarna är viktiga för naturliv och den biologiska mångfalden och måste tas i åtanke av översiktsplanen. Samtidigt får de inte hindra ansvarsfull och väl genomtänkt exploatering för nya bostäder nära grönområden. Dagens gröna struktur kommer att förändras, inte minst i ytterstaden. Det ställer höga krav på en genomtänkt planering och att man tar vara på möjligheter att utveckla och förbättra parker och naturområden, så att de kan möta framtidens behov. Stadens naturreservat ska respekteras.

Stadsutvecklingen och planeringen av kollektivtrafik måste vidare samverka i högre grad. När nya stadsutvecklingsområden byggs är det av stor vikt att staden tidigt involverar landstingets trafiknämnd, så att ny kollektivtrafik redan kan finnas på plats när människor flyttar in. Och när vi bygger i redan befintliga bostads- och arbetsområden är det av stor vikt att bebyggelsen, i högsta möjliga mån, lokaliseras till lägen med bra kollektivtrafik. Samarbetet mellan staden och landstinget bör därför både stärkas och utvecklas på detta område.

En tät stad förbättrar även förutsättningarna för den levande staden.

En funktionsblandad bebyggelse med bostäder, arbetsplatser, handel och kultur ger en attraktiv stadsmiljö och befolkningstätheten ser till att verksamheterna går runt. Vad det gäller stadsmiljön måste ambitionen vara att skapa attraktiva och varierande boendemiljöer i hela staden, med närhet till torg, parker, levande gatustråk och samhällsservice.

Stockholm behöver också utvecklas till en mer sammankopplad stad. Idag isoleras framförallt ytterstadsområdena effektivt från varandra av breda

trafikleder eller otillgängliga naturområden. Det måste bli enklare att röra sig mellan olika stadsdelar, vi måste därför förbättra framförallt gångstråk, cykelvägar och kollektivtrafikförbindelser mellan stadsdelarna. Fler stadsdelar bör även byggas ihop i syfte att öka tillgängligheten, tryggheten, den sociala integrationen, det naturliga flödet och det ekonomiska utbytet mellan områdena. Exempel på stadsdelar som skulle passa bra för att byggas ihop är Rinkeby och Tensta. När områden växer samman erbjuds även möjligheterna till att skapa nya attraktiva stadsmiljöer och offentliga rum.

Med miljonprogramområdenas sovande struktur och brist på stadsgator följer en känsla av otrygghet när det blir mörkt. En belysningsstrategi måste finnas för att göra miljonprogramområdena mer säkra. Att bygga en tätare stad innebär också att Stockholm blir tryggare. Det är vidare viktigt med ett tydligt jämställdhetsperspektiv i stadens trygghetsarbete, inte minst när det gäller utomhusmiljön. Varken kvinnor eller män ska känna otrygghet eller rädsla för att utsättas för brott. Detta måste beaktas vid utformningen av våra gemensamma miljöer.

Staden behöver också bli bättre på att se till att även sådan infrastruktur som inte utgörs av gator, spår, bostäder, arbetsplatser och kommersiella lokaler byggs ut för att klara av framtida behov. Det rör sig exempelvis om ytor för spontanidrott, idrottshallar, bibliotek, förskolor, skolor, äldre- och LSS-boenden, samt parker. Vi kan inte enbart bygga bostäder, vi måste bygga stad. I dag fungerar inte planeringen av dessa funktioner, översiktsplanen måste därför bli mera konkret i dessa avseenden.

Stockholm har många vackra, välplanerade och uppskattade villa- och radhusområden. Dessa områden utgör en mycket viktig del av stadens attraktivitet. Både som gröna, lummiga lungor och som boende med andra värden än i stenstaden. Varje komplettering med ny bebyggelse och förtätning i trädgårdsstaden måste därför noga bedömas utifrån en rad olika faktorer, inte minst hur de arkitektoniska värdena i omgivande bebyggelse påverkas och hur det nya huset påverkar områdets karaktär.

Vattnet och de naturliga höjdskillnaderna utgör en stor del av stadens själ. Utblickarna över de historiska delarna av staden får inte byggas för. Med god arkitektonisk utformning vill vi bygga högt där det passar och fungerar, men vi måste samtidigt inse att det varken är effektivt, lämpligt eller

önskvärt överallt. Vi anser därför att Stockholms byggnadsordning och Arkitektur Stockholm ska få en högre status i kommande Översiktsplan än i samrådshandlingen.

Att bygga stad är i högsta grad en kvalitetsfråga. Förutom att utveckla staden och investera i framtiden kan nyproduktionen användas som verktyg för att korrigera tidigare misstag. Används den på fel sätt skapar vi istället nya. En genomtänkt stadsutvecklingsstrategi möter därför det ständigt ökande behovet av bostäder, arbetsplatser och infrastruktur samtidigt som den alltid har för ögonen behovet av att vi bygger en långsiktigt hållbar, levande, attraktiv och trivsamt stad. Risken är annars att vi bygger miljöer som i framtiden kan visa sig vara både oattraktiva, ineffektiva, otrygga och oekonomiska. Det gynnar ingen, allra minst stockholmarna. Detta måste även Översiktsplanen ta fasta på.

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), Sara Stenudd (V) och Karin Ernlund (C).

Reservation

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

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

§ 17

Program för City. Svar på remiss från stadsbyggnadsnämnden

Dnr T2017-01704

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från stadsbyggnadsnämnden.
- 2 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 16 juni 2017.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), Jan Valeskog m.fl. (S), Sara Stenudd (V) och Karin Ernlund (C) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Cecilia Brinck m.fl. (M) föreslår att nämnden beslutar att delvis bifalla kontorets förslag till beslut samt att därutöver anföra följande:

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.

– 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.

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 Ähléns 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 rörigt 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 Berzeeli 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.

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.

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. 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 programmet 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 delvis bifalla kontorets förslag till beslut samt att därutöver anföra följande:

Liberalerna har länge efterfrågat konkreta riktlinjer för utvecklingen av City. Vi är nu glada att det efter flera år har kommit ett förslag. Det är bra att gatumiljö- och trafikfrågorna har samanalyserats med byggnadsfrågorna och flera goda idéer finns i det som presenteras.

Så som programmet för City nu presenteras för nämnden ser vi dock stora brister i hanteringen av dels bostadsfrågan och dels kulturmiljöfrågan.

Bostäder

Vad det gäller fler bostäder i City anser vi, tillskillnad från programmet, att ambitionen med fler bostäder i City ska vara uttalad i hela området. Vi delar inte programmets innebörd vad det gäller att "Områden med ett pulserande cityliv och med många restauranger, kultur och evenemang är inte lämpliga för bostäder".

Om det ska bli fler bostäder i city så måste staden arbeta utefter en medveten strategi. Idag är antalet lägenheter i flerbostadshus i "Klara", "Jakob" och "Södra Johannes" – det som brukar kallas City mellan 500- och 1500 per stadsdel. Det kan man jämföra med grannen "Kungsholmen" med ungefär samma yta där det finns runt 12000 lägenheter. Vill vi förändra det måste vi ha en uppfattning om hur nya detaljplaner bidrar eller inte, till våra mål.

Området intill Norra Latin invid Norra Bantorget är idag till stor del en grusplan med tillfällig uteservering under sommarmånaderna. En varsam förtätning av bostäder på denna redan hårdgjorda yta skulle bidra till att den delen av

City blev tryggare och mer använd året runt. Garage finns under jord så p-platser behöver inte tillföras. Att återta Norra Latinbyggnaden som skola, enligt Liberalernas tidigare förslag, skulle också tillföra området mer liv och med fördel kunna kombineras med bostadsutveckling på platsen.

Liberalerna anser därför att det ska vara en uttalad strategi att minst $\frac{1}{4}$ av nytillkomna kvadratmeter i City ska vara bostäder och att detta i princip ska gälla alla enskilda projekt.

Kulturmiljö- och skönhetsvärdena

Förutom funktionssammansättningen i stadsdelen behöver vi också förhålla oss till skönhetsvärdena på ett sammanhållet sätt. Det är idag en allvarlig brist att vi inte har ett samlat grepp på hur de nya byggnadshöjderna, volymerna, takutformningarna och därmed siktlinjerna kommer att förändra Stockholm perspektiven på existerande byggnader i staden och på Citys skyline.

Det finns all anledning att vara orolig i ett större perspektiv. För det handlar inte enbart om att höja en enskilda byggnad med ett antal våningar, utan om en utveckling där vi successivt sätter en ny standard för höjder på nya och tillbyggnader på gamla hus. Påbyggnaden av Gallerian-kvarteret, Hästenkvarteret, Mästerhuset, den nya stationen för Citybanan (kvarteret Orgelpipan), Trygg-Hansa-huset (kvarteret Brädstapeln) och KPMG-huset (kvarteret Snäcken) samt förslagen till Sturegallerian, innebär en jäsning av den centrala innerstaden som knappt innehåller en enda bostad. Det City behöver är inte flera ogenomtänkta jäsningar och kontorslokaler, utan en genomtänkt områdesplan, tydliga riktlinjer och fler bostäder.

Konsekvensutredning för riktlinjernas påverkan på kulturmiljön påpekar riktlinjernas bristande ledning för kulturmiljövärdena. Särskilt eftersom frågan om en sammanhållen beskrivning av hur stadsmiljön ska utvecklas ur höjd-/volym-/stadsvysynpunkt saknas. I stället finns i programmet ett antal noteringar om hur olika områden ska förhålla sig i höjd till vissa byggnader. De byggnader som i det flesta fall utgör referenspunkter är just de byggnader som vi i Liberalerna i flera år varnat för kommer vara början på en allmän ”jäsning” av innerstaden som kommer förstöra vyerna över Stockholm.

Trots att programmet innehåller mycket omfattande beskrivningar av kulturmiljövärdena i Stockholm så är själva

riktlinjerna som rör att bevara flera av de unika värdeskapande särdragen väldigt tunna, mer påståenden om hur det är idag än riktlinjer om hur vi ska bygga framöver. Dessa måste vara tydliga och presenteras i ett sammanhang som täcker hela området.

De ömsom varsamma och ömsom djärva förändringarna som efterlyses i Cityvisionen kan inte analyseras plan för plan utan sammanhållen värdering. Risken är påtaglig att det då varken bli medvetna djärva förändringar, eller varsamma sådana. Att problemen kvarstår och det unika försvinner.

Det är en stor styrka att fastighetsägarna i City vill utveckla sina fastigheter. Det politiska ansvaret är att se den större bilden i tid och rum och medvetet utveckla staden på ett för alla intressenter på ett tydligt sätt.

Om vi inte tänker efter innan vi bygger finns risken att vi upprepar 1960-talets misstag. Då blir vi stående med citykvarter som är övergivna utanför kontorstid, otrygga stora delar av dygnet. Och därtill med en utslätad stadssiluett.

Västra City

I området som idag domineras av järnvägsspår finns möjligheter att utveckla en ny stadsdel i City. Överdäckningar är mycket komplicerade och extremt dyra, vilket staden erfarit efter Hagastadens utveckling. En ny stadsdel på en överdäckning med sjökontakt mot Klara strand och Barnhusviken vore fantastiskt intressant. En sådan stadsdel måste självklart utvecklas i samklang med övriga City, Vasastan och Kungsholmen. En övervägande andel bostäder och kultur/nöjen bör vara målet för utvecklingen av Västra City.

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), Sara Stenudd (V) och Karin Ernlund (C).

Reservation

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

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

§ 18**Värtahamnen. Svar på skrivelse från Cecilia Brinck m.fl. (M), Patrik Silverudd (L) och Mikael Valier (KD)**

Dnr T2017-01837

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner trafikkontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 29 augusti 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), Patrik Silverudd (L) och Karin Ernlund (C) enligt följande:

Vi tackar kontoret för den ambitiösa redogörelsen och bra svar på vår frågeställning. Som kontoret skriver kan väl fungerande kortsiktiga lösningar vara kostsamma och att det är slutresultatet som är målet. Samtidigt tror vi att det finns en del att göra för att besökare även på kort sikt ska kunna mötas av bättre information och framkomlighetslösningar.

Som tydliggörs i svaret kommer området som angränsar till Värtaterminalen inte vara fullt utbyggt förrän tidigast 2023, vilket innebär att närmare 20 miljoner människor skulle mötas av provisoriska lösningar i varierande grad. Vi vill att kontoret ska säkerställa att de provisoriska lösningarna i så stor utsträckning som möjligt anses välkomnande och tydliga.

Ersätтарыttrande

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

§ 19**Uppföljning av arbetet med Framkomlighetsstrategin**

samt komplettering Offentliga rum. Beslut om remiss

Dnr T2017-01611

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets uppföljning av arbetet med Framkomlighetsstrategin.
- 2 Trafiknämnden godkänner att ”Offentliga rum - förslag på komplettering till Framkomlighetsstrategin” skickas på remiss enligt till tjänsteutlåtandet bifogad sändlista.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 30 augusti 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:

Framkomlighetsstrategin antogs i enighet och utgör ett viktigt underlag både för vilka projekt som ska prioriteras samt för hur prioriteringar och avvägningar ska göras inom projekt. Vi håller med om att Framkomlighetsstrategin kan behöva kompletteras och att prioriteringsordningen för vistelse i det offentliga rummet kan behöva utvecklas, men vill understryka vikten av att även denna komplettering ska kunna antas i enighet. Framkomlighetsstrategin har varit en viktig utgångspunkt i arbetet med utveckling av nya stadsmiljöer i takt med Stockholms tillväxt och ska även fortsatt kunna vara det.

Ersätтарыttrande

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

§ 20**Årsavtal för planerade markarbeten i innerstaden 2019.
Upphandling**

Dnr T2017-01652

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden beslutar att uppdra till trafikkontoret att genomföra upphandlingen.
- 2 Trafiknämnden beslutar att ge förvaltningschefen i uppdrag att fatta tilldelnings- och anskaffningsbeslut samt att teckna avtal.
- 3 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.

§ 21**Program för barnets rättigheter och inflytande i
Stockholms stad 2018-2022. Svar på remiss från
kommunstyrelsen**

Dnr T2017-01935

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
- 2 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 4 september 2017.

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

- 1) Ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), Jan Valeskog m.fl.

(S), Sara Stenudd (V), vice ordföranden Cecilia Brinck m.fl. (M) och Karin Ernlund (C) föreslår (se beslutet).

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

En trygg uppväxt är avgörande för att ge alla barn samma möjligheter och chanser i livet. Att arbeta för att stärka barns rättigheter är något av det viktigaste vi kan göra. Det är bra att Stockholm tar fram ett program för barnets rättigheter. Men programmet borde ha varit mer konkret. Det finns en risk att det blir tomma ord.

Uppföljning, tidsplaner och ansvarsfördelning bör framgå tydligare. Även om mycket av arbetet är nämndspecifikt så är många av de viktigaste utmaningarna sådana som berör många nämnder, eller som kräver att flera nämnder samverkar. Styrningen av det arbetet måste bli tydligare. Risken är annars att sådana viktiga uppgifter som kräver samverkan mellan olika verksamhetsområden – exempelvis skolan och socialtjänsten – blir hängande i luften. Programmet borde därför kompletteras med en genomförandeplan, på det sätt som har skett med programmet mot hemlöshet.

Den kanske viktigaste rättigheten som barn har är rätten till liv och skydd mot våld eller hot om våld. Alltför många barn får den rättigheten kränkt, ofta av ens egna föräldrar eller andra närstående. Hedersförtryck är en betydande källa till våld mot barn, eller hot om våld som ett sätt att begränsa barnets frihet. Vi hade önskat betydligt skarpare och mer ambitiösa skrivningar vad gäller arbetet mot olika former av våld mot barn.

Det står att programmet kompletterar Stockholms stads program mot våld i nära relationer samt hedersrelaterat våld och förtryck, men inte på vilket sätt, eller hur programmen rent konkret är relaterade till varandra.

Barns möjlighet att utifrån sina förutsättningar vara delaktiga i beslut som berör dem är en viktig rättighet. Här återstår det mycket att göra för Stockholms stad. Programmets och barnkonventionens ord om barns delaktighet och hänsyn till barns behov riskerar att i det praktiska, svåra arbetet med konkreta fall inte få någon effekt.

Socialtjänstinspektörerna har i ett flertal granskningar visat på betydande brister när det gäller barns delaktighet i

socialtjänstären. Barnen blir inte sedda och deras behov utreds inte tillräckligt väl. I synnerhet med tanke på att det rör sig om våra mest utsatta barn, som lever i familjer med problem såsom missbruk eller utsatta boendeförhållanden, är det extra allvarligt. Det innebär dessutom en kvalitetsbrist i handläggningen, eftersom barnen och deras familjer inte får rätt hjälp. Återigen skulle en genomförandeplan här kunna vara ett sätt att visa hur staden faktiskt tänker arbeta för att se till att barnets rättigheter stärks. Det är inte målsättningarna som är problemet, utan genomförandet.

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), Sara Stenudd (V), vice ordföranden Cecilia Brinck m.fl. (M) och Karin Ernlund (C).

Reservation

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

Särskilt uttalande

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

Stockholm ska vara en stad som lever upp till och respekterar barnets rättigheter i enlighet med FN:s barnkonvention. Barn ska ha samma möjligheter oavsett bakgrund, hudfärg, kön, sexuell läggning, språk, religion, åsikter, sociala ursprung eller funktionsnedsättning.

Barns villkor i staden kan förbättras. Det finns fortfarande skillnader vad gäller barns uppväxtförhållanden i staden, både vad gäller mellan stadsdelar och utifrån sociala förutsättningar. Barn utgör vår framtid och deras rättigheter och inflytande ska värnas på bästa sätt. Bland annat har barnrättsperspektivet under de senaste åren och barnets bästa ska vara avgörande.

Programmet har ett gott syfte och är innehållsmässigt bra. Dock ser vi en problematik i att ålägga stadens verksamheter ytterligare policys och styrdokument. Mängden styrdokument bör tvärtom minimeras. Det bästa vore att föra samman alla policys som rör diskriminering i ett övergripande dokument om hur staden ska arbeta ur ett medborgarperspektiv med dessa frågor. I detta övergripande dokument bör detta programs fokusområden inkluderas.

Ersättaryttrande

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

§ 22

Delbetänkande detaljplanekravet (SOU 2017:64). Svar på remiss från kommunstyrelsen

Dnr T2017-02051

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
- 2 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 1 september 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.

Vid protokollet

Åse Geschwind