

Tid Torsdagen den 8 juni 2023 kl. 16.00 – 16:30
Plats Stora kollegiesalen, Stadshuset
Justering Måndagen den 19 juni 2023

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 8 juni 2023, §§ 13, 24

Lars Strömgren

Dennis Wedin

Närvarande**Beslutande ledamöter:**

Lars Strömgren (MP), ordföranden

Dennis Wedin (M), vice ordföranden

Ulf Walther (S)

Berit Nyberg (S)

Irene Dolk Castellanos (S)

Tobias Johansson (V)

Katja Jassey (V)

Jonas Nilsson (M)

Anders Lindman (SD)

Sara Svanström (L)

Markus Berensson (C)

Hamid Ershad Sarabi (C)

Tjänstgörande ersättare:

Jimmy Lindgren (S)

för Johan Ekegren (S)

Ersättare:

Karin Jordås (S)

Björn Erdal (S)

Joel Höglund (V)

Agneta Sundberg (V)

Anna Cederschiöld (M)

Torbjörn Erbe (M)

Linn Bessner (C)

Anton Roos (KD)

Tjänstemän:

Tillförordnad Förvaltningschef Philip Hall, Sara Bergendorff, Mikaela Dahlberg, Ulrika Falk, Peter Granström, Elisabet Munters, Bengt Stenberg, nämndsekreteraren Alva Matsdotter och borgarrådssekreteraren Elin Hylander.

§ 9**Hastighetsplaner. Trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 3 Östermalm etapp 2 och delområde 4 Bromma, Vantör och Älvsjö. Genomförandebeslut**

Dnr T2023-01100

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner förslag till genomförandebeslut gällande trafiksäkerhetsåtgärder kopplade till hastighetsplaner
 - i Bromma till en investeringsutgift om 45 mnkr
 - i Vantör till en investeringsutgift om 16 mnkr
 - i Älvsjö till en investeringsutgift, om 37 mnkr
 - i Östermalm till en investeringsutgift om 30 mnkr
- 2 Trafiknämnden föreslår att kommunfullmäktige godkänner förslaget till genomförande och att trafiknämnden medges rätt att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 3 (Östermalm etapp 2) och delområde 4 (Bromma, Vantör och Älvsjö) till en total investeringsutgift om 128 mnkr.
- 3 Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för föreliggande genomförandebeslut.
- 4 Trafiknämnden beslutar om avsteg från trafiknämndens beslut (2015-09-24, Dnr T2015-00921) gällande trafikseparering för följande gator:
 - Östermalm (etapp 2): Lidingövägen, Södra Hamnvägen och Frihamnsgatan

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 10 maj 2023.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Lars Strömgren (MP) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

Särskilt uttalande

Anders Lindman (SD) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Sverigedemokraterna är oroade över att det föreslagna projektet innebär ett minskat antal parkeringsplatser i berörda stadsdelar. Under lång tid har en medvetet bilfientlig politik i Stockholm resulterat i färre parkeringsplatser. Väldigt många stockholmare är beroende av bilen i sin vardag och bristen på p-platser leder dels till att utsläppen ökar och dels till att dyrbar tid förspills när bilister tvingas leta runt efter en ledig parkering.

Sverigedemokraterna anser att parkeringsplatserna som försvinner när projektet genomförs måste ersättas fullt ut, eftersom den utveckling vi har sett i Stockholm de senaste åren med ett minskat antal parkeringsplatser är ohållbar. Även kostnaderna för projektet behöver ses över då vi går in i ekonomiskt kärvare tider och investeringens storlek inverkar på stadens begränsade budgetutrymme.

Ersättaryttrande

Anton Roos (KD) lämnar ersättaryttrande enligt följande:

Trafiksäkerhet och tillgängliga stadsmiljöer är avgörande för att fler ska kunna gå eller cykla i Stockholm och för att antalet olyckor i trafiken ska minska. Utöver det personliga ansvaret för varje trafikant att följa trafikregler och lagar, oavsett trafikslag, utgör staden den andra delen i trafiksäkerheten; gatumiljöns utformning.

Vi välkomnar att kontoret under flera år sett över hastighetsplanerna och anpassat trafiken utifrån den växande staden. Det är särskilt glädjande att tillgänglighetsperspektivet blivit en integrerad del av arbetet för att alla stockholmare ska kunna ta sig fram oavsett ålder och funktionsförmåga. Vi är däremot kritiska till vissa val av hastighetsdämpande åtgärder.

På platser där hastighetsefterlevnaden är låg krävs åtgärder men vi är kritiska till att kollektivt begränsa samtliga trafikanter i jakten på fartdårar. Framförallt inte när det riskerar försvåra arbetet för blåljuspersonal och utryckningsfordon. Kristdemokraterna gick till val på att minska på antalet busskuddar till förmån för andra, dynamiska farthinder. Dynamiska farthinder aktiveras enbart när fordon bryter mot hastighetsgränserna och dess sensorer ställas in så att blåljusfordon undantas.

För att dessa nödvändiga trafiksäkerhetsåtgärder även ska välkomnas av de som bor på eller dagligen färdas på berörda

gator behöver politiken bli mer ändamålsenlig och negativa konsekvenser för samhällsviktiga funktioner minimeras.

Vid protokollet
Alva Matsdotter