

Protokoll 1/2024

Tid Måndagen den 19 februari 2024 kl. 13.30 – 16:20

Plats Gamla biblioteket, Tekniska nämndhuset

Justering §§ 1-9

Lena Huss

Gunnar Slätt

Närvarande

Ledamöter

Lena Huss, ordföranden (Funktionsrätt Stockholms stad/ÅSS)
Jessica Smaaland, vice ordföranden (DHR)

Gunilla Anegren (Funktionsrätt Stockholms stad/R)
Gunnar Slätt (Funktionsrätt Stockholms stad/FHDBF)
Johanna Bäcker (Funktionsrätt Stockholms stad/Neuro Stockholm)
Lena Nisula Wester (Funktionsrätt Stockholms stad/SRF)

Tjänstemän

Rådets sekreterare Fabian Lind
Lucas Glasare, trafikkontoret § 5
Kristofer Rogers, trafikkontoret § 6
Jonathan Pertot, trafikkontoret §§ 6-7
Fredrik Söderholm, Stockholms Stads Parkerings AB § 8

§ 1

Val av justerare

Beslut

Rådet utser Gunnar Slätt att tillsammans med ordföranden Lena Huss justera dagens protokoll.

§ 2

Dagordningen fastställs

Beslut

Dagordningen godkänns.

§ 3

Föregående protokoll

Beslut

Rådet godkänner protokoll nr 7/2023 som läggs till handlingarna.

§ 4

Inkomna skrivelser och protokoll

Beslut

Rådet lägger skrivelserna till handlingarna.

Sammanfattning

Protokoll 5/2023 från fastighetsnämndens och miljö- och hälsoskyddsnämndens råd för funktionshinderfrågor den 8 november 2023

Protokoll 6/2023 från fastighetsnämndens och miljö- och hälsoskyddsnämndens råd för funktionshinderfrågor den 11 december 2023

Protokoll 5/2023 från stadsbyggnadsnämndens och exploateringsnämndens råd för funktionshinderfrågor den 10 oktober 2023

Protokoll 6/2023 från stadsbyggnadsnämndens och exploateringsnämndens råd för funktionshinderfrågor den 5 december 2023

Protokoll 6/2023 från kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor den 4 december 2023

§ 5 Trafiksituationen i Gamla stan

Beslut

Rådet tackar för informationen.

Sammanfattning

Lucas Glasare, trafikplanerare på trafikplaneringsavdelningen, trafikkontoret presenterar arbetet med budgetuppdrag kring utredning av trafiksituationen i Gamla stan.

I budget för 2024 framgår att trafiknämnden ska utreda trafiklösningen i Gamla stan under 2024 och åtgärder ska införas senast sommaren 2025, i syfte att säkerställa tillgänglighet för kollektivtrafik, leveranser och boende samtidigt som övrig biltrafik ska minska. Gamla stan pekats ut som stadsmiljözon i budget, vilket ska innebära mer plats för stadsmiljö och människor och mindre för bilar.

Parkering ska koncentreras till Skeppsbron och parkeringsplatser i västra Gamla stan tas bort. RH-platser i området ska dock inte beröras. Möjligheten till nyttoparkering ska också tas i akt för att säkerställa ett fortsatt levande näringsliv i Gamla stan. Centralbron och Riddarholmen inkluderas inte i uppdraget, förutom att transporter fortsatt ska säkerställas dit.

Rådet framför att det är viktigt att personer med funktionshinder fortsatt ska kunna besöka Gamla stan med bil. Det är också viktigt att ta i akt taxi och färdtjänst. Målet bör alltid vara att alla kan ta sig fram överallt i staden oavsett funktionsförmåga. Det är viktigt att ta i akt i alla projekt. Funktionshinderperspektivet bör dessutom framgå i text till budgetuppdragen.

Lucas svarar att det inte finns någon motsättning mellan de åtgärder som omfattas av uppdraget och tillgängligheten för personer med funktionshinder. Genomfartstrafiken ska minska samtidigt som tillgängligheten säkerställs. Kontoret arbetar också kontinuerligt med tillgänglighet inom ramen för arbetet med enkelt avhjälpna hinder.

§ 6 Cykelgator

Beslut

Råde tackar för informationen.

Sammanfattning

Kristofer Rogers, biträdande enhetschef för investering på trafikplaneringsavdelningen, trafikkontoret presenterar arbetet med budgetuppdrag kring cykelgator.

I budget för 2024 framgår att trafiknämnden ska bygga cykelgator av enklare karaktär med fokus på reglering av gatan på fler ställen, bland annat i närförort.

Cykelgator blev möjliga att inrätta i Sverige efter en reglering 2020. Alla fordon får fortsatt framföras även efter att en gata gjorts om till cykelgata, men i lägre tempo, högst 30 km/h. Cykeltrafiken ska styra trafikrytmen på cykelgator. Gatorna behöver därför ha rätt förutsättningar och utformning. Exempelvis är gående fysiskt separerade från övriga trafikanter, samt att det är önskvärt att cyklar håller sig i mitten av körbanan då de på så sätt enklare kan styra rytmen i trafiken. Surbrunnsgatan gjordes om till cykelgata 2023 som först i staden. Utredning och projektering av nya cykelgator pågår under året. En genomgång av stadens cykelinfrastruktur ska hjälpa till att hitta möjliga kandidater för nya cykelgator.

Rådet frågar om det går att säga något om hur väl cykelgatan på Surbrunnsgatan fallit ut.

Kristofer svarar att det är för tidigt att utvärdera det då cykelgatan hittills varit igång i tre vintermånader, cykling sker framför allt under de varmare månaderna.

Rådet framför att det är viktigt att kommunicera ut tydligt till allmänheten vad en cykelgata är och vad det innebär för bilister.

Kristofer instämmer och svarar att kontoret arbetar med det samt vikten av att ha en tydlig utformning av gatan, exempelvis kanske det inte alltid räcker med en skylt. Det är också värdefullt för kontoret att studera hur införandet har gått till och vilka lösningar man valt på andra orter i Sverige och i andra länder.

§ 7

Hur trafikkontoret arbetar med snöröjning

Beslut

Råde tackar för informationen.

Sammanfattning

Jonathan Pertot, enhetschef för gatudrift på stadsmiljöavdelningen, trafikkontoret presenterar hur trafikkontoret arbetar med snöröjning.

Gatudrift och vinterväghållning är upphandlat på entreprenad och reglerat i avtal. Trafikkontoret utför därmed inte detta arbete med egen personal utan genom upphandlade avtal.

Det finns 14 avtal som reglerar detta över hela staden, med två leverantörer.

Inför vintersäsongen sker vinterstartmöte med entreprenörerna för varje avtalsområde. Inför vintern 2023/2024 inarbetades lärdomar från extremvädret som inträffade november 2022. Lärdomarna har resulterat i utveckling inom både kontorets och entreprenörernas organisationer och i hur kommande avtal ska se ut.

Trafikkontorets dagliga arbete kring snöröjning under vintersäsongen inkluderar exempelvis kontroller och uppföljning ute i verkligheten och löpande dialog med både entreprenörerna och servicecenter.

Stadens gator och vägar är indelade i olika klasser gällande hur snabbt de ska snöröjas. Samhällsviktiga gator har de kortaste färdigställandetiderna. Trafikleder ska exempelvis vara röjda inom två timmar. Det är bara mängden snö som påverkar snöröjningen. Olika miljöer har olika förutsättningar. En tätbebyggd storstad med trånga gaturum och höga flöden av fordon och medborgare är utmanande att snöröja.

Stadens traditionella snöröjning baseras på att flytta snön från körbanan/gångbanan åt sidan till vägren/trottoarkant genom plogning. Denna förflyttning av snö från körbana/gångbana gör att snövallar kommer skapas. Fordonsägare har ett eget ansvar att skotta fram sin egen bil. På RH-platser och vid sjukhus ska inte vallar lämnas.

Rådet framför att det även är viktigt att vallar inte skapas vid busshållplatser.

Jonathan instämmer och säger att om det sker ska det anmälas i Tyck till-appen.

Rådet framför slutligen att de upplever att snöröjningen fungerat betydligt bättre den här vintern än tidigare år.

§ 8 Stockholms Stads Parkerings AB, verksamhetsplan 2024

Beslut

Råde tackar för informationen.

Sammanfattning

Fredrik Söderholm, avdelningschef och tf. VD på Stockholms Stads Parkerings AB presenterar bolagets verksamhetsplan för 2024.

Ett stort fokus i verksamhetsplanen 2024 är på laddinfrastruktur. Senast 2026 är det meningen att alla bolagets p-platser ska ha elbilsaddare. Målet för i år är att nå upp till 90 %.

Rådet framför att det kommer dröja innan alla har elbilar, exempelvis på grund av att de fortfarande är ganska dyra.

Fredrik instämmer i att elbil kan vara en kostsam investering, men pekar också på att förekomsten av laddare vid p-platser ökar benägenheten att skaffa en elbil nästa gång man byter bil. Möjlighet att enkelt ladda kan också vara en faktor vid byte till elbil.

Det är även ett fokus på hållbara mobilitetstjänster i anläggningar, det kan röra sig om elbilsaddning, paketboxar eller poolbilar, olika tjänster som minskar behovet av egen bil.

Fredrik beskriver också hur Stockholm parkering ser på framtiden och de trender som märks inom branschen:

- Mobilitetshubbar (parkeringshus som innehåller mer än bara parkering). Där finns en utmaning att få till tillgängliga p-platser i nybyggda områden. De krav som formuleras i plan- och bygglagen måste upprätthållas.

- Elektrifieringen. Det är viktigt att laddstationer finns på tomtmark och i parkeringshus, och snabbladdstationer vid mackar.

- Autonoma bilar. Helt autonoma bilar kommer troligen öka andelen resor och göra att det blir fler bilar i trafiken. Helt autonoma bilar ligger fortfarande ganska långt fram i tiden, men bilar som kan parkera sig själva i parkeringshus är på gång i exempelvis Tyskland. Lagstiftning påverkar hur snabbt detta kan införas i Sverige.

Rådet frågar hur man tänker kring storleken på parkeringsrutorna som byggs. Det kan vara svårt för personer med funktionsnedsättning att parkera exempelvis i äldre p-hus.

Fredrik svarar att gamla p-platser kan upplevas som smala då nya bilar är större. Det som gäller nu är att platserna som byggs är 2,5 meter.

Fredrik informerar slutligen om några aktuella projekt. p-hus Klockelund och Älvsjöstaden är nyligen färdigställda. Två pågående projekt är Hjorthagsgaraget, i ett stort bergtrum där det ska bli parkeringsdäck likt under Stigberget. Dessutom planeras ett nytt parkeringshus i Slakthusområdet samt p-hus Hagastaden Östra.

§ 9

Övriga frågor

Rådets sekreterare Fabian Lind informerar om att rådet vid nästa sammanträde kommer att få en presentation om trafiknämndens kommande upphandling av offentliga toaletter.

Vid protokollet

Fabian Lind