

Till Bromma stadsdelsförvaltning

Vänligen se bifogat medborgarförslag

Vi förtjänar:

- Glada och trygga barn som självständigt rör sig i sin boendemiljö
- Mindre buller, avgaser och partiklar
- Folkliv - människor som går och cyklar är människor som ser och hör varandra
- Bättre möjlighet att hitta parkering för dem som verkligen är i behov av bil
- Mera grönska för att det är
- vackert att se på
- absorberar buller och tar upp koldioxid
- skyddar från hetta och från erosion vid kraftiga skyfall
- bidrar till biologisk mångfald och ekosystemtjänster
- Bostäder som vi har råd att bo i
- En skola där elever mår bra och utvecklas
- En framtid att tro på

För att uppnå detta har vi satt oss in i vilka hinder som finns och hur de kan avhjälpas.

Parkering är idag kraftigt subventionerat. Bostadspriserna drivs upp av de höga investeringskostnaderna för parkering och försvårar bostadsbyggandet...

////////

Ta del av förslag och motiveringar i bifogat material.

////////

Medborgarförslaget skickas i sin helhet till Bromma stadsdelsnämnd med kopia till Trafiknämnden, Kommunfullmäktige, Borgarrådsberedningen, Trafikkontoret samt Utbildningsnämnden.

Bästa hälsningar och glad midsommar!

2024-06-20

Medborgarförslag Mottagare: Bromma stadsdelsnämnd / Kopia till Trafiknämnden, Kommunfullmäktige, Borgarrådsberedningen, Trafikkontoret samt Utbildningsnämnden

Aktivera taxa 5 för boendeparkering i Blackeberg och justera nivå

Sammanfattning

Vi förtjänar:

- Glada och trygga barn som självständigt rör sig i sin boendemiljö
- Mindre buller, avgaser och partiklar
- Folkliv - människor som går och cyklar är människor som ser och hör varandra
- Bättre möjlighet att hitta parkering för dem som verkligen är i behov av bil
- Mera grönska för att det är
- vackert att se på
- absorberar buller och tar upp koldioxid
- skyddar från hetta och från erosion vid kraftiga skyfall
- bidrar till biologisk mångfald och ekosystemtjänster
- Bostäder som vi har råd att bo i
- En skola där elever mår bra och utvecklas
- En framtid att tro på

För att uppnå detta har vi satt oss in i vilka hinder som finns och hur de kan avhjälpas:

Parkering är idag kraftigt subventionerat. Bostadspriserna drivs upp av de höga investeringskostnaderna för parkering och försvårar bostadsbyggandet. Så mycket som tio procent av produktionskostnaden för ett flerbostadshus med garage kopplas till parkeringen. Det finns ingen betalningsvilja för den verkliga parkeringskostnaden utan den delas solidariskt av alla boende genom hyresavin/månadsavgiften. För ett hus med underbyggt garage rör det sig om tusenlappar per lägenhet och månad.

En stor del subventioneras även via skattsedeln och samtidigt blir skolsituationen alltmer akut på grund av de kraftiga nedskärningarna. Det är läge för *ekonomisk omprioritering*.

Gatan tillhör i grunden alla men ytan är begränsad och den fördelning som råder i dagsläget är kraftigt ojämlig: Få har tillgång till mycket plats och det är framför allt barnen som är förlorarna. Dessutom tränger systemet undan kapacitetsstarka färdmedel vilket är ett oklokt sätt att utnyttja resurser. Det är läge för en *rumslig omprioritering*.

I *Blackeberg* finns i dagsläget mycket goda förutsättningar att klara livet utan egenägd bil men då parkeringsmarknaden är satt ur spel är incitamenten att välja bort bil inte tillräckligt uppenbara. Den skeva marknaden undergräver dessutom bildelningsleverantörernas möjlighet att driva hållbara affärer vilket riskerar att kraftigt försämra det utbud som finns idag. Vi vill mana stadens politiker att skyndsamt komma till rätta med problemen – innan bilpoolsleverantörerna lämnar stadsdelen och omställningen blir mycket svårare.

Intäktsbortfallet för gatumarksparkeringen i Blackeberg uppgår till 5,6 miljoner kronor årligen, vilket motsvarar åtta lärare eller 13 barnskötare. Sedan 2017 har nedskärningarna inneburit att personalen på Blackebergsskolan tvingats minska med 23 procent (13 heltider) samtidigt som elevunderlaget har ökat med sju procent.

Avgifter för boendeparkering fastställdes senast av kommunfullmäktige i juni 2016². Vi menar att det är ett föråldrat beslut. Vi menar också att beslutet att inte låta Blackeberg omfattas av avgiftsbeläggning var ett felaktigt beslut och argumenterar för att taxa 5 ska aktiveras och nivån höjas. Vidare vill vi lyfta ett från januari 2024 prejudicerande fall som ger kommuner större frihet att avgiftsbelägga parkering med hänsyn till att det är kommunernas uppgift att väga samman olika intressen: ”Trafikreglering hänger nära samman med kommunens byggnads-, plan- och miljöpolitik och är således en i hög grad kommunal angelägenhet. Att finna lösningar som tillgodoser alla de önskemål som framställs från skilda intressegrupper torde inte vara möjligt.”³ Om staden menar allvar med att vilja främja bostadsbyggande och hållbart resande måste den också föra en ansvarsfull parkeringspolitik, det vill säga att prissätta högre och begränsa utbudet av parkering.

Innehåll

[Beskrivning av området](#)

[Förutsättningar för mobilitet](#)

[Parkeringssituationen](#)

[Stadens intäktsbortfall](#)

[Föråldrade och felaktiga beslut](#)

[Jämförelser med liknande områden](#)

[Omfördela ekonomiska och rumsliga resurser](#)

[Övriga idéer och medskick](#)

[Nyttan med högre parkeringsavgifter](#)

[Medborgarförslag](#)

[Bilaga - Mottagarlista](#)

¹ [Bemanning HT start 2017-2022-2023](#)

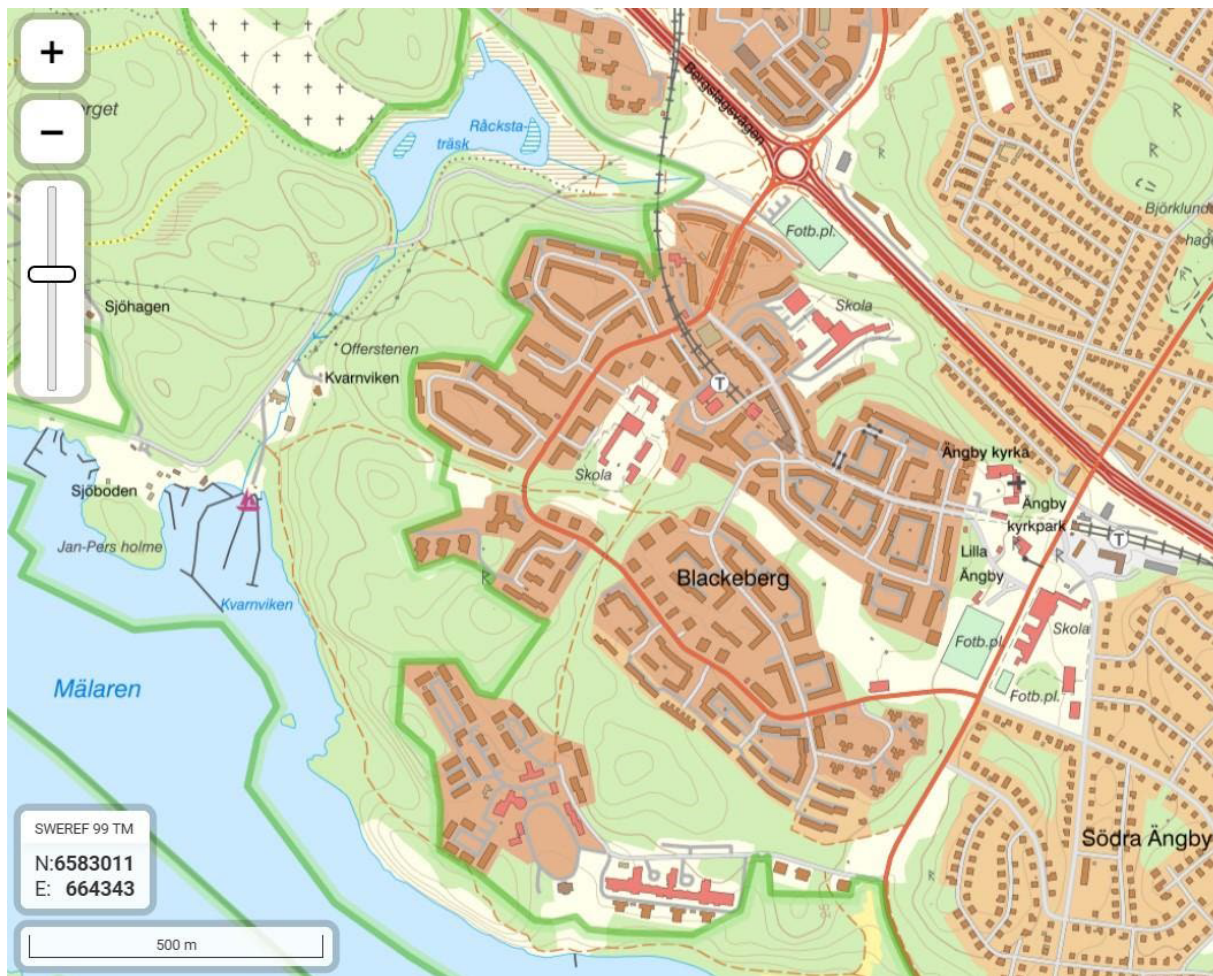
² [Stockholms stads budget för 2024](#)

³ [Beslut Dnr TSV 2022-7647](#)

Beskrivning av området

Blackeberg är ett bostadsområde primärt bestående av flerbostadshus men även radhus. Drygt 9 000 personer bor i stadsdelen och folkmängden förväntas öka till över 10 000 före 2031. Den norra delen av området (här kallat den äldre delen) är i huvudsak uppförd under 1950-talet. Den södra delen, Blackebergs gård, uppfördes under 1920-talet och kompletterades med bostäder på 2010-talet. Den äldre delen av Blackeberg har förtätats under den gångna femtonårsperioden och ytterligare byggnation planeras i området. Även i och i anslutning till Blackebergs gård planeras för nybyggnation. Totalt kommer cirka 400 nya bostäder att uppföras i Blackeberg, en ökning med cirka 10 procent av befintligt bostadsbestånd.

I samband med exploateringarna kommer grönytor att tas i anspråk, framför allt utmed Blackebergsvägen och Blackebergsbacken. Även några markparkeringar i Blackebergs gård samt ett parkeringshus i kvarteret Lappmannen (vid Wergelandsgatan) kommer att försvinna. I området finns ett gott utbud av service. Två grundskolor (Blackebergsskolan, F-6, och Södra Ängby skola, F-9), flera förskolor, en välsorterad matbutik, snabbköp, apotek, vårdcentral, bibliotek, restauranger, frisör, mäklare, grönsakshandlare, torghandel, blomsterbutik, cykelreparatör, gym, kyrka, körskola, yogastudio, hotell- och konferensanläggning, en biograf med enklare servering med mera. På tio minuters cykelavstånd finns Vällingby centrum med 120 butiker och restauranger och ett brett utbud av service, upplevelser och kultur. Blackeberg ligger i direkt anslutning till Grimsta naturreservat med bland annat badplats, trädgårdskafé, bastuförening, småbåtshamn, skjutbana och kanotklubb.



Källa: Lantmäteriet. Den äldre delen av Blackeberg i norr och den nyare delen Blackebergs gård i söder. Blackeberg avgränsas i nordost av Bergslagsvägen och i sydost av villaområdet Södra Ångby. Väster om Blackeberg finns Grimsta naturreservat och söder om stadsdelen ligger Mälaren.

Förutsättningar för mobilitet

Området har goda förbindelser med kollektivtrafik och tunnelbanestationer finns både vid Blackebergs centrum och Islandstorget. Restid till knutpunkterna Vällingby centrum och Brommaplan är under fem minuter och Fridhemsplan nås på 17 minuter. En busslinje trafikerar Blackebergs gård-Sundbyberg och passerar tunnelbanan vid Islandstorget. Majoriteten av de boende bor inom 400 meter från en kollektivtrafikhållplats.

Det saknas ett huvudcykelstråk genom området och vissa cykelbanor slutar abrupt men cykelbarheten är överlag god. Tillgängligheten med cykel till andra stadsdelar är god och inom 30 minuter når cyklisten Thorildsplan, Gröndal, Solna, Kista, Sundbyberg, Barkarby, Lövsta samt Drottningholm. Samtliga invånare bor inom 400 meter från minst en hyrbils- eller bilpoolsstation. Det finns totalt sju etablerade bildelningsaktörer i området som tillsammans hyr ut ett trettiotal fordon, främst personbilar och även skåpbilar och släp. (Gångavstånd till hyrbilsstation förklarar det ovanligt starka utbudet.)

Parkeringsituationen

Parkerings på kvartersmark utgörs i de äldre delarna av Blackeberg i huvudsak av markparkering. I de nyare husen i områdets äldre del sker parkeringen i garage. Det finns allmän gatuparkering för bil på de flesta gator i den äldre delen av Blackeberg. I Blackebergs gård finns parkering i huvudsak på kvartersmark och det är uteslutande markparkering.

Avgifterna för markparkering på kvartersmark varierar stort, från 250 kr/mån till 900 kr/mån för en fast plats. En garageplats kostar från 1150 kr/mån och uppåt. Parkerings på allmän platsmark är i dagsläget avgiftsfri. Det är långa köer till samtliga parkeringsanläggningar på kvartersmark, över ett

år, ofta 3–4 år och upp till 11 år eller mer i en bostadsrättsförening. Lång parkeringskö indikerar att prissättningen är fel och lång parkeringskö sänker också värdet på bostaden då många spekulanter efterfrågar parkering.

Det stora utbudet av gratis gatuparkering påverkar stadsbilden påtagligt, det ökar söktrafiken och försvårar för fastighetsägare att ta ut den faktiska kostnaden för parkering på kvartersmark. Det är generellt hög belägningsgrad på gatuparkeringarna i området.

Parkering för planerad bebyggelse kommer att ske i underjordiska garage.

I grannstadsdelen Råcksta, 15 min promenad från Blackebergs centrum, har Stockholms Parkeringshus ett parkeringshus. Här finns idag 731 platser varav 455 månadsdekaler varav 102 vakanta. (I p-huset finns även 263 besöksparkeringar och bilpoolsplatser.)

Förutsättningar för hållbara mobilitetsaffärer

Förutsättningarna för *de boende* att klara vardagen utan egenägd bil är sammanfattningsvis mycket goda. Förutsättningarna för *mobilitetsleverantörerna* att driva en hållbar affär är däremot dåliga. Detta beror på att parkeringsmarknaden är satt ur spel: Den goda tillgängligheten till parkering samt låga eller inga parkeringsavgifter gör konkurrenssituationen svår för bildelningsaktörerna. Minst tre bilpoolsaktörer har gett indikationer på att dra sig ur området om kundtillströmningen inte ökar. Det innebär att mobilitetsutbudet för Blackebergsborna kan komma att kraftigt försämrats om staden (och fastighetsägarna) inte skyndsamt gör något åt den dopade parkeringsmarknaden.

Flera bilpooler subventioneras idag av fastighetsbolag (genom exploateringsavtal i samband med nyproduktion). Eftersom affären inte bygger på kundintäkter ser det mörkt ut för dessa bilpooler efter avtalstidens slut. Om staden menar allvar med att vilja främja hållbart resande måste den också föra en ansvarsfull parkeringspolitik, det vill säga att prissätta högre och begränsa utbudet av parkering.

Stadens intäktsbortfall

Bilnehavet i Blackeberg är cirka 2000 bilar. Pondera att hälften av dessa står på privat tomtmark och andra hälften på gatumark och allmän platsmark. Den faktiska kostnaden är 468 kr/plats och månad för markparkering. Intäktsbortfallet för parkering på stadens mark i Blackeberg uppgår därmed till 5,6 miljoner kronor årligen, vilket motsvarar exempelvis åtta lärare eller 13 barnskötare. (Sedan 2017 har nedskärningarna inneburit att personalen på Blackebergsskolan minskat med 23 procent (13 heltider) samtidigt som elevunderlaget har ökat med 7 procent⁴.)

Kostnaden för att parkera i Råcksta p-hus är 775 kr/mån men den verkliga kostnaden uppskattas vara 2 313 kr/mån. Det motsvarar ett intäktsbortfall om minst 6,5 miljoner årligen för de uthyrda platserna (353 st). För vakanserna (102 platser) är intäktsbortfallet 2,8 miljoner per år. Totalt intäktsbortfall: nio miljoner kronor årligen.

Kostnaden för att parkera i garaget i Råckstaberget är 1375 kr/mån men den verkliga kostnaden uppskattas vara 5 656 kr/mån. Det motsvarar ett intäktsbortfall om 2,9 miljoner årligen för de uthyrda platserna (57 st). För vakanserna (10 platser) är intäktsbortfallet 700 tkr per år. Totalt intäktsbortfall: 3,6 miljoner kronor årligen.

Enligt Stockholms Stads Parkerings ska deras anläggningar ”leda till minskad gatuparkering i befintliga områden och bolaget ska verka för att parkeringskapacitet utnyttjas optimalt”.⁵ Det är uppenbart att de har misslyckats med denna ambition.

Nedan tabell redovisar de faktiska kostnaderna för olika typer av parkering. Siffrorna togs fram inom ramen för Sveriges Allmännyttas mobilitetsprojekt. Projektet identifierade de lägsta kostnaderna vilket betyder att de verkliga kostnaderna är ännu högre men idag okända. Alternativkostnaden⁶ är inte heller redovisad.

⁴ Bemanning HT start 2017-2022-2023

⁵ Källa: [Stockholms Stads Parkerings AB - Stockholms stad \(start.stockholm\)](http://stockholms.stads-parkerings.se)

⁶ Alternativkostnad är ett "icke realiserat" alternativt värde som annan nytta, intäkt eller nöje. Något man går miste om. Vad än en person, ett företag eller en regering väljer att göra finns det alltid ett flertal alternativ som hade kunnat ge andra fördelar, annan nytta. Källa: www.bibb.se

2023 Aktuella värden (kompletterade, inflationsjusterade)			
	Investering	Underhåll/mån	Riktpris/mån
Antalet p-platser Totalt			
Varav öppen parkering på mark	25 000	234	468
Varav öppen parkering med tak	120 000	120	1 245
Varav Carport/garagelänga	250 000	200	2 197
Varav P-däck i byggnad	300 000	250	2 313
Varav Garage under byggnad	600 000	450	4 575
Garage under hus Stockholm	750 000	500	5 656

Tabell: 2023 Aktuella värden. Källa: Sveriges Allmännyttas slutrapport 2022. Projektet identifierade de lägsta kostnaderna vilket betyder att de verkliga kostnaderna är ännu högre men idag okända. Priserna har indexräknats upp med KPI-inflationen.

Föräldrade och felaktiga beslut

Avgifter för boendeparkering fastställdes senast av kommunfullmäktige i juni 2016⁷. I bilagan *Förslag till plan för gatuparkering*⁸ ingår Blackeberg förvisso i ett taxeområde (5) men omfattas ändå inte av avgiftsbeläggning. Förslaget skiljer på ”aktiv taxa 5” och ”taxa 5”.

I motiveringen för taxeområde 4 står att läsa att: ”Parkeringstrycket är redan högt och förväntas öka i takt med att staden växer. Taxa 4 innefattar många områden där förtätning sker eller planeras.” Denna beskrivning av redan högt tryck som förväntas öka i takt med att stadsdelen växer gäller i högsta grad för Blackeberg.

Vid tidigare försök till införande av boendeparkeringsavgift i Bromma överklagades beslutet med motivet att avgifter endast får användas för att reglera trängsel. Överklagandet bifölls⁹. Dock råder det kraftig trängsel i Blackeberg. Men inte bara det! I januari 2024 kom ett prejudicerande fall¹⁰ som nu ger kommuner större frihet att avgiftsbelägga parkering¹¹.

Jämförelse med liknande områden

Stadsdel med boendeparkeringsavgift och som liknar Blackeberg avseende stadsbyggnadstyp, täthet och tillgång till service och kollektivtrafik är: *Bagarmossen* (aktiv taxa 5 sedan 2018).

Som jämförelse redovisas även Enskededalen respektive Kärrtorp som är villaområde respektive 50-talsbebyggelse med lamellhus och punkthus, likt Blackeberg (taxa 4). För att undvika parkeringsflykt till närliggande villaområde är det bra att avgiftsbelägga även här även om inte trängsel råder i dagsläget. Sambandet mellan Enskededalen/Kärrtorp kan liknas vid Södra Ängby/Blackeberg.

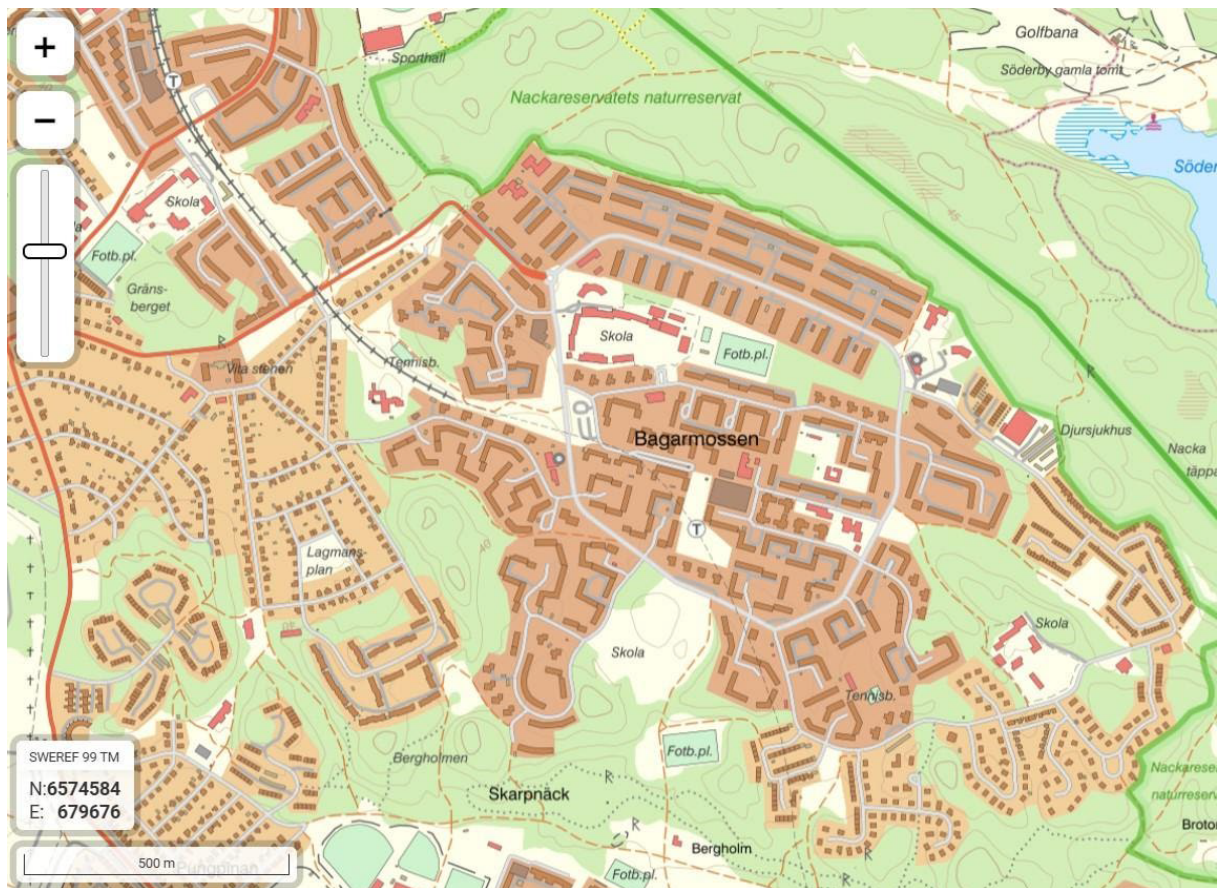
⁷ Budget 2024 för Stockholms stad (sid 438)

⁸ Källa: documentHandler.ashx (insynsverige.se)

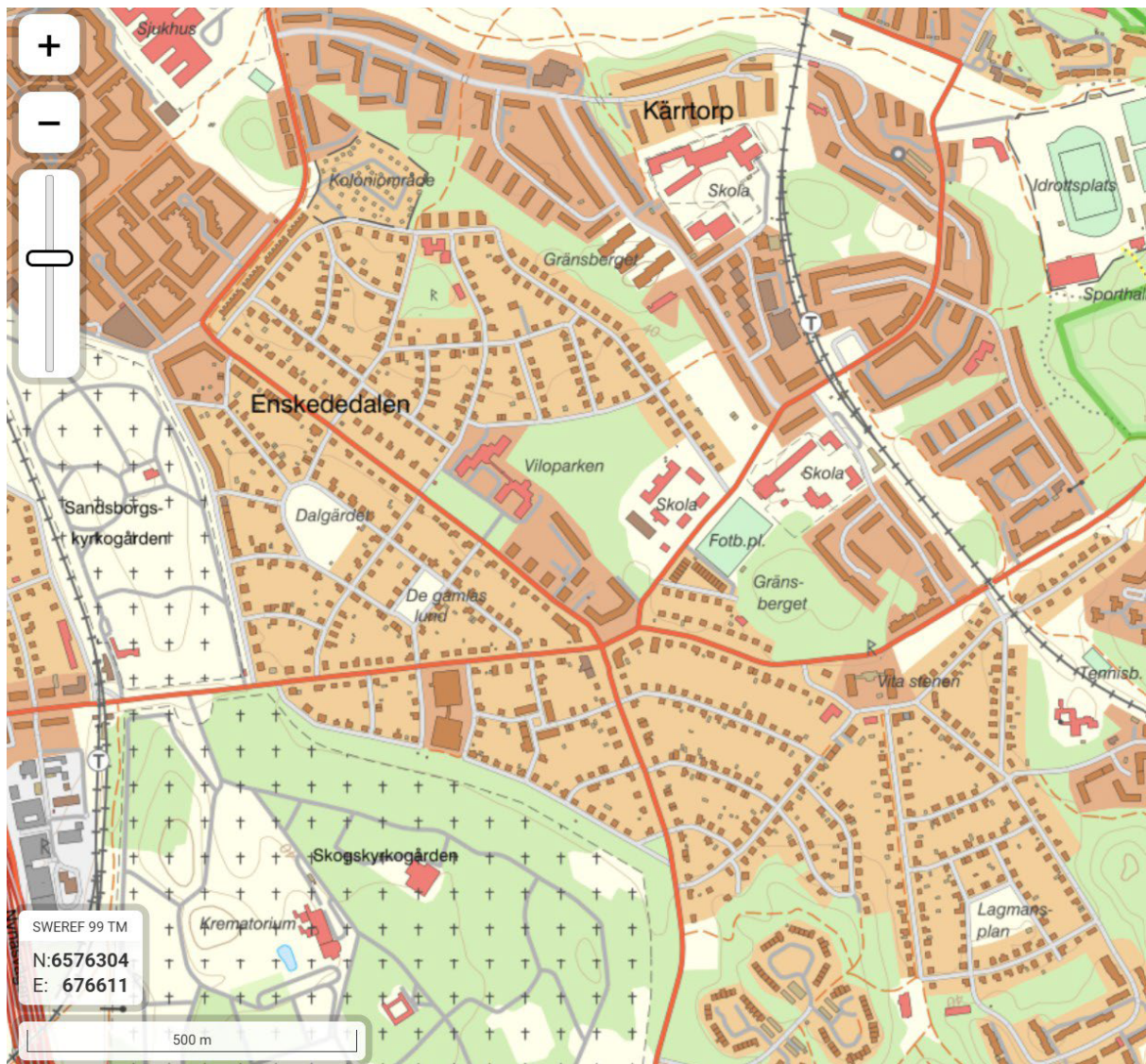
⁹ Beslut TSV 2018–1924

¹⁰ Beslut Dnr TSV 2022–7647

¹¹ Snabb omställning av vägtrafiken för minskad klimatpåverkan, sid 73



Bagarmossen, aktiv taxa 5.



Enskededalen och Kärrtorp, taxa 4. För att undvika parkeringsflykt till närliggande villaområden är det bra att avgiftsbelägga även här även om inte trängsel råder i dagsläget. Kontexten Enskededalen/Kärrtorp kan liknas vid Södra Ångby/Blackeberg.

Omfördela ekonomiska och rumsliga resurser

Prissättning som styrmedel fungerar! Generellt kan marknadsmässiga parkeringsavgifter och begränsat utbud minska bilinnehavet med 5-15 procent och antal bilresor med 10-30 procent.¹²

I den av staden antagna *Parkeringsstrategin* står att läsa att "Framkomligheten ska öka för resor med de kapacitetsstarka färdmedlen, det vill säga kollektivtrafik, gång, cykel och godsfordon" samt att "Där det finns behov ska gatuutrymme omfördelas från bilparkering till andra mer prioriterade funktioner."¹³

I den av staden antagna *Planen för gatuparkering* står att läsa att "När fler väljer att parkera i garage skapas förutsättningar för att omfördela gatuutrymme från parkering till hållbara transportmedel eller bättre stadsmiljö/.../En bärande idé är att underlätta bostadsbyggande genom avgifts- eller tidsreglering av gatuparkering."¹⁴

Vi vill se en omfördelning av vårt gemensamma gaturum i Blackeberg. Vi tycker att det är fel att privat egendom förvaras på allmän platsmark. Det är ekonomiskt klokt att nyttja marken på ett smartare sätt. På bilden nedan (korsningen Björnsonsgatan/Wergelandsgatan) syns cykelbanans

abrupta avslut i gatan. Om gatumarksparkeringen längre bort i bild tas bort finns möjlighet att förlänga cykelbanan.



Bild: Björnsonsgatan vid korsningen med Wergelandsgatan.

Bilden nedan visar Holbergsgatan, en annan del av gatunätet i Blackeberg där bilar får ta mycket plats på bekostnad av framkomligheten och tryggheten för andra färdslag. Stadsbilden påverkas påtagligt av bilarna och skymd sikt påverkar trafiksäkerheten negativt. Just Björnsonsgatan och Holbergsgatan utgör de två huvudgatorna i Blackeberg. Om dessa försågs med cykelbana/cykelfält skulle tryggheten öka och fler skulle våga välja cykeln som färdmedel.

12 Snabb omställning av vägtrafiken för minskad klimatpåverkan

13 Bilaga 3 - Förslag till parkeringsstrategi [documentHandler.ashx \(insynsverige.se\)](#)

14 Bilaga 4 - Förslag till plan för gatuparkering [documentHandler.ashx \(insynsverige.se\)](#)



Bild: Holbergsgatan, sträckan mellan Ängby kyrka och Blackebergs torg. Bilarna tar stor plats, både rumsligt och visuellt.

Övriga idéer och medskick

- Gör om Björnsonsgatan och Holbergsgatan till bygdevägar. På bygdevägar samsas färdslagen på ett mer jämlikt sätt än i dagsläget där cyklister hänvisas till körbanan på bilisternas villkor. Därtill förbättras sikten samt upplevelsen av gaturummet.

- Sänk hastigheten till 25 km/h i hela stadsdelen

- Tillskapa särskilda parkeringar för hämtning och lämning minst 250 meter från skolorna så att konkurrenskraften för hållbara färdssätt stärks och området närmast skolan befrias från biltrafik.

Parkeringen vid Blackebergs bollplan (Björnsonsgatan 166) kan vara lämplig för detta ändamål för Blackebergsskolans räkning. För Södra Ängby skola kan infartsparkeringen vid Islandstorget vara intressant.

● Skapa incitament för externt samnyttjande i garage i kommande bebyggelse, exempelvis lagakraftvunna detaljplaner utmed Blackebergsvägen och Blackebergsgbacken. Placeringen i områdets periferi kan lämpa sig väl för att konsolidera parkering. Då fastighetsägarna har rådighet över utformningen kan kommunen använda prissättning av parkering i området som ett verktyg för att stimulera till högre parkeringspriser på kvartersnivå. Höga priser ger en potentiellt bättre projektekonomi men det finns också en risk för vakanser och intäktsbortfall. Denna risk minskar om kundunderlaget ökar. Garage som är öppna för externt samnyttjande är en förutsättning för att öka kundunderlaget. Kommunens verktyg jämte prissättning är information.

● Konsolidera privat parkering i perifera delar, exempelvis garaget i Räckstaberg och Räcksta p-hus.

● Genomför plats- och livsstilsanpassad marknadsföring och beteendepåverkande kampanjer för mobilitet på stadsdelsnivå, gärna i samarbete med fastighetsaktörer och mobilitetsleverantörer i området.

● Ombesörj fastighetsnära och kvalitativ parkering av specialcyklar, exempelvis lastcyklar. Enskilda utredningar bör göras för ovan förslag som avser trafikutformning och hastigheter. Syftet ska vara att cyklister och gående ges ökad prioritet och säkerhet samt att den relativa konkurrenskraften för alla kapacitetsstarka färdmedel gentemot privatägd bil. Flera av förslagen ovan har stöd i Stockholms stads budget för 2024¹⁵. Det skulle kunna betyda att medborgarna kan sitta lugnt i båten. Men stadens årliga trafikrapport visar att även om trafiken har fortsatt att minska under 2023 så är det inte tillräckligt för att nå målet om en 30-procentig minskning av biltrafiken från 2017 till 2030¹⁶. Vi uppmuntrar de lovvärda ambitionerna och manar till att öka takten. I Blackeberg handlar det om att hinna implementera åtgärder innan bilpoolsleverantörer lämnar stadsdelen och omställningen blir mycket svårare.



Källa: Cyklistbloggen.se. På bygdevägar samsas färdslagen på ett mer jämnt sätt än i dagsläget där cyklister hänvisas till körbanan på bilisternas villkor. Gatan på bilden ligger i Nederländerna. Bygdevägar är även stort i Danmark. I Stockholm finns en bygdeväg i Mälarhöjden och en utmed Kungsholms strand. Även i Sundbyberg och Helsingborg finns exempel på denna lösning.

Nytan med högre parkeringsavgifter

- Glada och trygga barn som självständigt rör sig i sin boendemiljö
- Mindre buller, avgaser och partiklar
- Folkliv - människor som går och cyklar är människor som ser och hör varandra
- Bättre möjlighet att hitta parkering för dem som verkligen är i behov av bil
- Mera grönska för att det är
- vackert att se på
- absorberar buller och tar upp koldioxid
- skyddar från hetta och från erosion vid kraftiga skyfall
- bidrar till biologisk mångfald och ekosystemtjänster
- Bostäder som vi har råd att bo i
- En skola där elever mår bra och utvecklas
- En framtid att tro på

¹⁵ [Budget 2024 för Stockholms stad](#) (sid 237)

¹⁶ [Biltrafiken i Stockholm minskar. Men inte tillräckligt. DN, 2024-06-20](#)

Medborgarförslag

Vi, boende i eller med anknytning till Blackeberg, föreslår aktivering av taxa 5 med justering för att bättre avspegla faktisk kostnad för markparkering, i dagsläget 468 kr/mån.

Vi uppmuntrar också till att aktivera hela taxeområde 5 i Västerort och Stockholms stad som helhet samt att även höja avgiftsnivån för taxeområde 4. Avgiftsnivån i taxeområde 2 och 3 höjdes under 2024 med 45 procent, något vi varmt välkomnar. Glöm inte bort oss i förorten!

Med vetskap om att stadens lovvärda ambitioner är i linje med våra förslag vill vi mana till att öka takten.

Medborgarförslaget skickas i sin helhet till Bromma stadsdelsnämnd med kopia till Trafiknämnden, Kommunfullmäktige, Borgarrådsberedningen, Trafikkontoret samt Utbildningsnämnden. Fullständig mottagarlista, se bilaga.

Bilaga - Mottagarlista

Bromma Stadsdelsnämnd

bromma@stockholm.se

Trafiknämnden, utvalda ledamöter

Lars Strömgren (Mp), ordförande lars.stromgren@stockholm.se

Ulf Walther (S), ledamot ulf.walther@stockholm.se

Lars Arell (S), ersättare arell67@hotmail.com

Berit Nyberg (S), ledamot berit@datagrunden.com

Joel Höglund (V), ersättare joel.hoglund+tn@gmail.com

Kommunstyrelsen samt utvalda ledamöter i fullmäktige

kommunstyrelsen@stockholm.se

Lars Strömgren (Mp), ledamot lars.stromgren@stockholm.se

Ulf Walther (S), ledamot ulf.walther@stockholm.se

Andréa Hedin (M), ledamot andrea.hedin@stockholm.se

Cecilia Brinck (M), 1: a vice ordförande cecilia.brinck@stockholm.se

Sara Stenudd (V), 2:e vice ordförande sara.stenudd@stockholm.se

Utbildningsnämnden, utvalda ledamöter

Emilia Bjuggren (S), ordförande emilia.bjuggren@stockholm.se
Andréa Hedin (M), vice ordförande andrea.hedin@stockholm.se
Jan Jönsson (L), ledamot jan.jonsson@stockholm.se
Ahmed Sharaf Abdi (V), ledamot Ahmed.sharaf.abdi@edu.stockholm.se
Aida Badeli (Mp), ledamot aida.badeli@gmail.com

Borgarrådsberedningen, utvalda ledamöter

Lars Strömgren (Mp), trafikborgarråd lars.stromgren@stockholm.se
Karin Wanngård (S), finansborgarråd karin.wanngard@stockholm.se
Christofer Fjellner (M), oppositionsborgarråd christofer.fjellner@stockholm.se
Andréa Hedin (M), oppositionsborgarråd andrea.hedin@stockholm.se
Clara Lindblom (V), borgarråd clara.lindblom@stockholm.se
Åsa Lindhagen (Mp), borgarråd asa.lindhagen@stockholm.se

Trafikkontoret, för kännedom

trafikkontoret@stockholm.se