



Tid: 11 februari 2009 kl 16.35 – 17.25
Plats: Sessionssal A och B, Tekniska Nämndhuset
Justerat: 11 februari 2009

Ulla Hamilton

Jan Valeskog

Närvarande

Ledamöter:

Ulla Hamilton (m), ordförande
Jan Valeskog (s) vice ordförande

Berthold Gustavsson (m)
Tord Bergstedt (m)
Anna Johansson (m)
Annika Davidsson (m)
Inge-Britt Lundin (fp)
Anders Broberg (kd)
Annika Ödebrink (s)
Jimmy Lindgren (s)
Mats Lindqvist (mp)
Kajsa Stenfelt (v)

Ersättare:

Lars Bengtson (m)
Bo Arkelsten (m)
Christoffer Kuckowski (m)
Inga-Lill Larsson (m)
Per Johansson (fp)
Lars Randerz (s)
Milly Namiro Darlsson (s)
Margareta Stavling (s)
Jonas Larsson (s)
Hampus Rubaszkin (mp)
Sebastian Wiklund (v)

§§ 1-10

Tjänstemän:

Trafikdirektör Magdalena Bosson och nämndsekreteraren Åse Geschwind.
Vidare tjänstemännen vid kontoret Fredrik Alfredsson, Birgitta Björk, Ted Ell, Lars Jolerus, Ulla Ritzén, Anette Scheibe och Marita Söderqvist samt borgarrådssekreteraren Katarina Larsson och biträdande borgarrådssekreteraren

Magnus Thulin från roteln.

§ 12

Ny översiktsplan för Stockholm. Svar på remiss från Stadsbyggnadsnämnden

Dnr T2008-512-03963

Protokollsutdrag

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade enligt förslag från ordföranden Ulla Hamilton m fl (m), ledamoten Inge-Britt Lundin (fp) och ledamoten Anders Broberg (kd):

1. Kontorets förslag godkänns i huvudsak.
2. Därutöver anförs följande:

Nämnden instämmer i stort med kontorets synpunkter och kan bara understryka vikten av att planera kommunen utifrån god kollektivtrafikförsörjning, att målkonflikterna mellan våra unika grönstruktur å ena sidan och behovet av bebyggelse eller kommunikationer i strategiska samband å den andra sidan tydliggörs samt att samlokalisering mellan företag och boende beaktas. En stad behöver både näringsliv och bostäder därför är det oerhört viktigt att finna lösningar där företagets verksamhet inte äventyras av nybyggnationer. Vi ställer oss helt bakom påpekandet att grönskan spelar en viktig roll för stadsmiljön och att möjligheter att plantera träd, buskar och fasadväxter i gaturum och bebyggelse bör användas i än högre grad i stadsplaneringen.

Nämnden anser att det är viktigt att ta i beaktande skiftet mot miljöbilar samt en ren och ännu bättre utbyggd kollektivtrafik som med all sannolikhet kommer att ske under kommande tioårsperiod och som kommer att bidra till en hållbar och växande region.

Ärendets handling

Trafikkontorets tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 15 januari 2009. I utlåtandet föreslogs enligt följande:

1. Trafik- och renhållningsnämnden besvarar remissen från Stadsbyggnadsnämnden med kontorets utlåtande.
2. Nämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ledamoten Mats Lindqvist (mp) ställde sig bakom kontorets förslag till beslut.
- 2) Ordföranden Ulla Hamilton m fl (m), ledamoten Inge-Britt Lundin (fp) och ledamoten Anders Broberg (kd) ställde sig bakom ett eget förslag till beslut. (se beslutet)
- 3) Vice ordföranden Jan Valeskog m fl (s) föreslog följande:
 1. Kontorets förslag till yttrande godkänns i huvudsak.
 2. Uttala att Stockholm *inte* skall överge principen om att bygga ”tysta sidor”, enligt innebörden av den sk ”Stockholmsmodellen”.

3. Därutöver anføres följande:

Vi delar i det stora hela den bedömning som förvaltningen gör av betydelsen av ett hållbart trafiksystem i planen, av bättre kollektivtrafik och i ambitionen att få fler människor att på ett trafiksäkert cykla i staden. På den sistnämnda punkten kan dock konstateras att jämförelsen med Köpenhamn inte framstår som rimlig helt enkelt därför att där befinner man sig i en annan klimatzon och har normalt bättre förutsättningar för cykling, fullt ut hela året. I Stockholm cyklar under vintersäsongen, av bland annat trafiksäkerhetsskäl, betydligt färre personer.

Vi delar inte förvaltningens synsätt att ”tyst sida” enligt Stockholmsmodellen är ett ur miljösynpunkt fungerande sätt att bygga. Huvudprincipen bör vara en ”tyst sida” enligt Boverkets regler, vilket innebär max 50 dBA på den tysta sidan. Undantag kan ske men att i riktlinjer till byggherrar och planerare i praktiken rekommendera hela 55 dBA på den ”tysta sidan”, som enligt flera forskarrapporter medför mycket allvarliga hälsoeffekter för drabbade personer, är inte försvarligt.

Vi ifrågasätter ånyo, att utan underlag och rimliga kostnadsbedömningar prioritera spårväg city, framför andra angelägna spårprojekt. Frågor gällande kostnader, framkomlighet, samhällsnytta och trafiksäkerhet är idag helt utredda. Till och med berörda företag som skall lägga anbud, som till exempel Bombardier, har underkänt hela projektet som det är utformat idag. Med sådana dåliga förutsättningar bör projektet inte ingå i planen förrän de många frågetecknen är utredda.

Vi konstaterar att förvaltningen även i detta dokument underkänner realismen i det borgerliga vallöftet att gräva ned återvinningsstationer i någon större omfattning. Det är rimligt att de borgerliga åtminstone i ett strategiskt ärende som detta tar beslut som innebär att man skall fullfölja sitt vallöfte, alternativt tydligt medger att man kommer att svika väljarna även i denna fråga.

4) Ledamoten Kajsa Stenfelt (v) föreslog följande:

1. Som svar på remissen anføres följande:

Övergripande mål

Stockholm stad står inför flera stora utmaningar. Staden beräknas växa till en miljon invånare och Stockholmsregionen breder ut sig. Samtidigt blir det allt tydligare att jordens resurser är begränsade och att taket snart är nått, vi måste minska vår användning av energi och bygga en hållbar stad som inte förbrukar mer än vad som kan återskapas. Vänsterpartiet ställer sig bakom målen om en tät integrerad stad med en struktur som stödjer en kraftig utbyggnad av kollektivtrafiken som leder till att användningen av bil begränsas.

Förbifart Stockholm

Idén om en tätare, mera effektiv stad finns väl utvecklad i förslaget till ny översiktsplan. Tyvärr avviker framför allt planerna på stora vägutbyggnader, som enligt förslaget helt ska utgå från den s.k. Stockholmsförhandlingen, från detta tänkande. Blir planerna verklighet kommer klimatmålen inte att nås. Bygget av Förbifart Stockholm kommer att medföra betydande ingrepp i värdefulla natur- och kulturmiljöer. Vägen sägs knyta ihop de norra och södra regionhalvorna men kommer att leda till betydande barriäreffekter lokalt. Skärholmen och Kungens kurva kommer t ex. att bli svårare att knyta ihop med ytterligare trafikleder i

området. Kring trafikleden kommer helt nya områden öppnas upp för exploatering. I översiktsplanen förespråkas den täta energieffektiva staden men Förbifart Stockholm leder till en gles stad som försämrar underlaget för effektiv kollektivtrafik, energiförsörjning, sophantering etc.

Järvafältet

Förbifart Stockholm innebär stora ingrepp i Järvafältet som redan idag är bullerstört. Med nya E18 och Förbifart Stockholm kommer Järvafältet att bli en stor grön rondell och inte ett rekreationsområde för de boende. Vänsterpartiet vill lägga E18 i tunnel förbi Rinkeby/Hjulsta. Att delvis lägga vägen i ytläge drabbar de kringboende, som även i fortsättningen får en buller- och trafikstörd miljö. Detta är ett tecken på den miljöörtvissa som ofta drabbar områden med sämre socioekonomiska förutsättningar. Genom att lägga E18 i tunnel skulle barriären till Järvafältet försvinna och möjlighet ges till att bygga nya bostäder.

Trafik

Vänsterpartiet vill minska privatbilismen och biltransporterna i hela Stockholms län och successivt göra staden innanför tullarna till en bilfri zon. Nuvarande trängselavgifter ska användas i ett första skede för att reglera och minska trafiken men ska även placeras på t ex. Essingeleden för att minska belastningen och ge incitament till att inte åka bil. Trängselskatten bör snarast möjligt göras om till en avgift och kunna höjas eller sänkas efter behov. Intäkterna ska framförallt gå till att utveckla en modern och attraktiv kollektivtrafik. Undantag från den bilfria zonen ska ges åt buss, taxi, färdtjänst och utryckningsfordon. Undantag ska även göras för transporter och för yrkestrafik med särskilt tillstånd. Boende i staden med bil bör få ett begränsat antal passager per år.

Gratis infartsparkeringar ska användas för en enkel övergång från bil till kollektivtrafik. Antalet infartsparkeringar måste öka och de måste vara säkra och välskötta. Ett enkelt och smidigt system underlättar för alla resenärer, enhetstaxan ska snarast återinföras.

Kollektivtrafiksatsningar

I Stockholm, precis som i Europas övriga storstadsregioner, har tillgången till ett väl utbyggt nät av allmänna kommunikationer varit en given förutsättning för fortsatt expansion på ett effektivt och miljövänligt sätt. I samrådsförslaget finns ambitionen att utveckla attraktiva stadsmiljöer i goda kollektivtrafiklägen. Vänsterpartiet stödjer de kollektivtrafikutbyggnader som planeras i Stockholmsområdet med särskild prioritet snabbspårväg Syd, tunnelbana Kungsträdgården Nacka samt dubbelspår Nynäshamn - Västerhaninge och Södertälje Hamn - Södertälje centrum. Vi vill att staden snarast utreder möjligheterna att införa kollektiv båttrafik på Stockholms vattenvägar för att ytterligare förstärka alternativen till kollektivt resande.

Cykelsatsning

Utbyggnaden av cykelbanor ska fortsätta, både i ytter- och innerstaden. Målsättningen är att cyklingen i Stockholm ska fortsätta att öka. Det är av största vikt att cykelbanenätet i Stockholm binds samman både i inner- och ytterstaden. För detta krävs samarbeten med grannkommuner. För att öka cyklingen krävs också förbättrad snö och halkunderhåll på cykelbanor.

Ökande mängder cyklister har på vissa platser skapat konflikter med gångtrafikanter. Farliga områden ska definieras och åtgärdas så att cykeltrafiken

blir fysiskt skild från både gångtrafik och biltrafik, exempelvis genom nivåseparering. Cykelplan 2006 innehåller en mängd prioriterade förslag på utbyggnad av cykelbanor. Vi vill genomföra Cykelplan 2006, både i ytter- och innerstaden. Stockholm City Bikes ska utvecklas till närförorter och vissa förorter och bli en självklar del av stockholmarnas vardag.

Vänsterpartiet vill förbättra möjligheterna att kombinera cykel och kollektivtrafik, både genom bättre cykelparkeringar och större möjligheter att ta med cykeln i kollektivtrafiken.

Grönområden

I Översiktsplanen poängteras betydelsen av att bevara och utveckla de stora grönområden som finns i staden. Naturreservatsbildningar är ett sätt att skydda stadens gröna kilar och överensstämmer med målet om en hållbar storstad. Målsättningen är att den biologiska mångfalden ska öka, genom förstärkning av biologiska spridningskorridorer och en fullgod kompensation av grönyta vid exploatering av grönmark.

Ett varaktigt skydd av de gröna kilarna är brådskande. Därför ska arbetet med inrättandet av naturreservat påskyndas och intensifieras. Följande områden bör snarast göras till naturreservat:

- Årstaskogen med Årsta holmar
- Norra Djurgården
- Järva friområde
- Älvsjöskogen
- Rågsveds friområde
- Kyrkhamn-Lövsta.

Till dessa områden ska tilläggas följande som i framtiden bör bli skyddade: Fagersjövägen med Farstanäset, Ekopark Syd som bl.a. innefattar Majrosskogen och Magelungen. Detta för att, enligt intentionerna i översiktsplanen, säkra gröna samband både i staden och i dess kranskommuner.

Strandområdena i Stockholm ska tillhöra alla. För att skydda stränder från bebyggelse måste strandskyddet respekteras och stärkas. Där bebyggelse finns ska allmänheten ha tillgång till stranden genom promenad- eller cykelvägar. Vi ser det som en stor förlust för stadens invånare att innerstadens kajer upptas av trafikleder och parkeringar. Närheten till vattnet är det som kännetecknar Stockholm och alla kajer ska finnas till för stockholmarna, inte för bilar.

Människor i Stockholm behöver tillgång till grönområden och parker för motion och rekreation. Rapporter från Folkhälsoinstitutet visar tydliga samband på folkhälsa och närhet till ett grönområde eller naturmark. Stockholms gröna kilar är ovärderliga men även mindre grönområden i närförort och förort är oerhört betydelsefulla för stockholmarnas möjlighet att motionera. Den medvetna strategin att bygga bort grönområden mellan förorter och skapa en sammanhängande stad är förödande, den omöjliggör en joggingtur på kvällen, barns fria lek i naturen och en rofylld promenad bland träd. Stockholm kvalité ligger i närheten till naturen, oavsett var du bor, den närheten får inte byggas bort.

Årstafältet

Vi anser att den beslutade landskapsparken på Årstafältet ska färdigställas. Det är

ett mycket stort strategiskt misstag - både ur naturvärdes-, rekreations- och demokratiskt perspektiv - att göra om Årstafältet från nuvarande grönområde i dagens översiktsplan till ett så kallat stadsutvecklingsområde i den nya planen.

Det har varit en lång demokratisk process med aktivt deltagande av lokalbefolkningen och ett brett politiskt samråd i planering och beslut att utveckla Årstafältet till en landskapspark. Vi vet att det finns ett starkt lokalt intresse av att fullfölja landskapsparken.

Årsta partihallar – bostäder och arbetsplatser

Vänsterpartiet vill undersöka möjligheten att bygga nya bostäder vid Årsta Partihallar samtidigt som vissa verksamheter finns kvar. Området skulle kunna bli en levande stadsdel dygnet runt med bostäder och arbetsplatser i samspel. Närheten till den planerade landskapsparken Årstafältet ger möjlighet till naturupplevelse och rekreation.

En förutsättning för bebyggelse är överdäckning av Åbyvägen och bullerbarriärer i form av t ex. kontorsbyggnader mot Södra Länken innan den går ner i tunnel. På sikt bör även Södra Länken mellan Årsta och Årsta Partihallar samt mellan Årsta Park och Årstafältet däckas över i förmån för nya bostäder och kontor, minskat buller och bättre boende- och rekreationsmiljö.

Stadsplanering

Stockholm är en segregerad stad, ekonomiskt och kulturellt. Det krävs mer än enskilda förortsluft för att råda bot på den problematiken. En förstärkning av allmännyttan i hela staden och en tydlig bostadspolitik där målet är att alla ska ha råd och möjlighet att få en bra bostad i ett väl fungerande område är nödvändig. Innerstaden har genom ombildningar blivit en plats dit bara de som har råd eller möjlighet att köpa en bostadsrätt har tillträde, där behöver segregationen brytas.

En hållbar stadsplanering är avgörande för att minska bilismen till förmån för kollektivtrafik, cykel och gång. Genom att skapa en funktionsintegrerad stad kan det som människor behöver i sitt dagliga liv, matbutiker, förskolor, arbetsplatser och vårdcentraler, finnas nära till hands. Det också viktigt att värna om förortscentrumerna som idag hotas av etableringen av externa stormarknader. De boende bör bli delaktiga i stadsbyggnadsprocessen genom t ex. omvänt planförfarande och reell möjlighet till inflytande under planprocesser.

Vi anser att parkeringsnormen bör sänkas. Vid nybyggnation ska det framförallt satsas på goda förbindelser med en attraktiv, modern och bekväm kollektivtrafik och välskötta cykelbanor.

Ett sätt att minska materialanvändningen i byggskedet är att satsa på kollektivhus där vissa av byggnadens ytor blir gemensamma. Likaså blir energianvändningen lägre i och med mindre bostadsytor. Kollektivhus har också positiva sociala effekter som gynnar en socialt hållbar stad.

I ett långsiktigt hållbart Stockholm satsas offensivt på en hållbar stadsstruktur och hållbara transporter. I en sådan strategi ingår inte storskaliga motorvägssatsningar som styckar sönder grönområdena och leder till en utspridd stadsstruktur som ökar transportberoendet. Därför ska planerna på Förbifart Stockholm och Österleden skrinläggas.

I översiktsplanen tas begreppet ”attraktivt” grönområde upp och förslag finns att exploatering i ett område kan vara positivt för att lyfta ett närliggande grönområdes ”attraktivitet”. Vänsterpartiet vill tydliggöra att många grönområden i Stockholm skulle kunna vara attraktiva och mer tillgängliga för stockholmarna. Trafikleder, industriområden och otydliga entréer är några exempel på tydliga hinder för att ett grönområde inte utnyttjas eller inte attraherar besökare. Staden måste arbeta med att tillgängliggöra grönområden genom att däcka över trafikleder, flytta verksamheter som upplevs som smutsiga eller störande och färdigställa planerade upprustningar.

Bromma flygplats

Vänsterpartiet anser att Bromma flygplats ska läggas ner. Det finns inget behov av en stadsnära flygplats när det tar 20 minuter att ta sig till Arlanda. Det förlängda avtalet på 30 år som staden inte kan säga upp är odemokratiskt och visar på en total likgiltighet för den miljömställning som är helt nödvändig. Inrikesflyget ska snarast ersättas med tågresor. Vi vill bygga bostäder på Bromma flygplats och där utveckla en modern, miljösmart och mänsklig stadsdel som visar på alternativa sätt att bygga framtidens stad.

Omröstning

Ordföranden ställde de framlagda förslagen mot varandra och nämnden beslutade enligt förslag från Ulla Hamilton m fl (m), Inge-Britt Lundin (fp) och Anders Broberg (kd).

Reservation

Vice ordföranden Jan Valeskog m fl (s) med hänvisning till sitt förslag.
Ledamoten Mats Lindqvist (mp) med hänvisning till kontorets förslag.
Ledamoten Kajsa Stenfelt (v) med hänvisning till sitt förslag.

Särskilt uttalande

Ledamoten Mats Lindqvist (mp) enligt följande:

Trafikkontorets förslag till beslut är generellt mer insiktsfullt än vad som kunnat förväntas utifrån den hittills förda politiken. Emellertid anser vi att byggandet av Förbifart Stockholm, som har en framskjuten position i förslaget till översiktsplan, innebär att vi skjuter problemen längre bort, den trafik som egentligen var menad för Essingeleden men som inte längre får plats på Essingeleden får nu en ny led längre bort från staden. Trots detta räknar vägverket med att problemen på Essingeleden kommer att kvarstå och öka. Förbifart Stockholm kommer enligt all samlad konsekvensanalys att innebära ökad personbilstrafik. Miljökonsekvensanalysen i vårt underlag till dagens möte är mycket tydlig på den punkten. De skriver att om Stockholmsförhandlingen genomförs, där bland annat Förbifart Stockholm ingår, så kan vägtrafiken i regionen komma att fördubblas till 2030, trots utbyggnad av kollektivtrafik. De pekar också på att målet att genomföra Stockholmsförhandlingen går på tvärs mot målet att bilberoendet ska minska. Dessutom skulle Förbifart Stockholm förstöra en stor del av Sätterskogens natur- och kulturresevat, ett grönområde i vår omedelbara närhet.

Vi måste på allvar utmana myten att bilen behövs i Stockholm, när det istället är en modern, spårbinden kollektivtrafik som behövs. Det innebär att den budget som nu avsätts för Förbifarten och som i praktiken kommer att stimulera till ökat bilanvändande behöver ombudgeteras till utbyggnad av spårtrafik. Förbifart

Stockholm främjar och förenklar bilanvändande. Istället behövs en prioritering av kollektivtrafik på bekostnad av vägbyggen.

Vi förordar därför att Förbifart Stockholm ska tas bort ur den framtida planeringen, likaså alla planer för en östlig förbindelse.

Ersättaryttrande

Ersättaren Hampus Rubaszkin (mp) instämmer i särskilt uttalande från (mp).

Ersättaren Sebastian Wiklund (v) instämmer i förslaget från (v).

Vid protokollet
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar:
