

**Tid** Torsdagen den 20 mars 2014 kl. 16.35 – 17.10  
**Plats** Drätselnämndens sessionssal, Stadshuset  
**Justerat** Torsdagen den 20 mars 2014

Ulla Hamilton

Daniel Helldén

**Närvarande**

**Beslutande ledamöter:**

Ulla Hamilton (M), ordföranden

Daniel Helldén (MP), vice ordföranden

Bo Arkelsten (M)

Daniel Valiollahi (M)

Datevig Tjärnberg (M)

Marie Agmén (M)

Jonas Naddebo (C)

Malte Sigemalm (S)

Annika Ödebrink (S)

Oskar Levin (S)

Martin Hansson (MP)

Tobias Johansson (V)

**Tjänstgörande ersättare:**

Charlotta Schenholm (FP)

för Mark Klamberg (FP)

**Ersättare:**

Inga-Lill Larsson (M)

Christer Swärd (M)

Ole-Jörgen Persson (M)

Christer Ångström (M)

Göran Oljeqvist (KD)

Margareta Stavling (S)

Jimmy Lindgren (S)

Maria-Elsa Salvo (S)

Hampus Rubaszkin (MP)

Petra Schagerholm (MP)

Zakarias Zouhir (V)

**Tjänstemän:**

Förvaltningschefen Per Anders Hedkvist, Fredrik Alfredsson, Ted Eil, Åse Geschwind, Karin Hebel, Inga-Lill Hultin, Torkel Kjellman §§ 1-2, Mattias Lundberg, Elisabeth Munters, Peder Svensson §§ 1-2, Marita Söderqvist och Claes Wachtmeister från Capgemini AB §§ 1-2 samt personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-13 och biträdande borgarrådssekreteraren Shashika Sellgren från roteln.

**§ 21****Aktualitetsprövning av Promenadstaden.  
Översiktsplanen för Stockholm. Svar på remiss från  
stadsbyggnadsnämnden**

Dnr T2008-512-03963

**Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden lämnar kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

**Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 28 januari 2014.

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

- 1) Ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M), Charlotta Schenholm (FP), Jonas Naddebo (C) och Tobias Johansson (V) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) föreslår att nämnden beslutar att som svar på remissen hänvisa till nedanstående utlåtande:

Stadens översiktsplan Promenadstaden behöver revideras, den var på flera sätt inaktuell redan när den antogs. Färdplan för ett fossilfritt Stockholm 2050 anger att kollektivtrafiken behöver fördubblas till 2050. Det ställer höga krav på en långsiktig utbyggnad av framförallt spårbunden trafik och nu behöver översiktsplanen tydliggöra kommande satsningar och angelägna spårreservat måste beaktas i fortsatt planering. Detta är en välkommen och önskvärd utveckling som även är nödvändig för att nå klimatmål och framkomlighet. Trafikverket anger att biltrafiken behöver minska med 25 procent i Stockholms län till år 2030 jämfört med 2010. Trafikverket räknar med att storstadsområden ska minska trafiken mer än glesbygd och det kan finnas anledning att Stockholm stad tar höjd för en högre minskning än övriga länet. Staden ska därför ha som mål att minska biltrafiken med 30 procent till 2030. Den statliga utredningen om fossilfri fordonsflotta anger att det behövs ett stadsmiljömål där ökningen i rörlighet uteslutande sker med gång, cykel och

kollektivtrafik för att biltrafiken ska minska. Översiktsplanen ska ta sin utgångspunkt i dessa rapporter.

Det behövs en mer konkret syn på hållbar stadsutveckling. Mycket fokus ligger idag på att definiera vad som är en hållbar stadsutveckling och goda exempel lyfts fram och rättfärdigar en helhet som inte sammantaget uppnår en hållbar stadsutveckling. Det behövs även en konkret diskussion i arbetet med en ny översiktsplan för att tydliggöra vad som *inte* är en hållbar stadsutveckling – för att sedan överge de åtgärdsförslag som leder staden längre bort från en önskvärd utveckling. Sedan trängselskatten infördes har trafiken börjar minska och det gäller nu även för resor som inte direkt passerar trängselskattssnittet. Översiktsplanen behöver arbeta utifrån att det moderna samhället har nått ”peak-car” och att det nu är gång, cykel och kollektivtrafik samt åtgärder för en innovativ mobilitet som ska vara i fokus för att bygga en attraktiv stad. Innovativ mobilitet kan vara kraftigt sänkta parkeringsplatser, en förändrad parkeringsstrategi, bättre förutsättningar för bilpooler, stärka infartsparkeringar i ett regionalt perspektiv och att minska belastningen i trafiksystemet under de mest belastade tidpunkterna. Det är även viktigt att se över hur dagens gatustrukturer kan optimeras för ökad framkomlighet, till exempel för stombussarna. Även förutsättningar för kollektivtrafik på vatten behöver tas med och dagens kajer och strandlinjer behöver fortsatt utvecklas för att skapa fler och trevligare vistelsezoner.

Tunnelbanan ska byggas ut enligt 2013 års Stockholmsförhandling, samt att Orange linje från Älvsjö via Liljeholmen, Fridhemsplan, Odenplan ska fortsätta mot Hagastaden, Solna och Mörby/Täby. Det är avgörande för tunnelbanenätet att det centrala systemet avlastas för att kunna öka kapaciteten i tunnelbanan generellt. Spårväg syd ska byggas från Flemingsberg via Kungens kurva, Skärholmen, Fruängen och Älvsjö. Därifrån ska den fortsätta som en viktig tvärförbindelse och koppla ihop spårtrafiken vis Bandhagen, Hökarängen och Skarpnäck. Spårväg syd är otroligt viktig för södra Stockholms utveckling och för att möjliggöra fler bostäder och bättre förutsättningar för tvärresor. På samma sätt ska en spårväg planeras från Vällingby via Spånga, Rinkeby, Kista och vidare mot Bergshamra. Slutlig sträckning behöver studeras och spårkorridoren behöver tydliggöras i Översiktsplanen.

Bromma flygplats ska läggas ner och istället ska Bromma parkstad med 50 000 bostäder utgöra en viktig del i ett

framtida hållbart och växande Stockholm. I samband med detta ska Orange linje byggas ut mot Bromma parkstad till en ny pendeltågsstation vid Solvalla. Även om den planeras i tunnel behöver denna spårkorridor tydliggöras i Översiktsplanen för att skapa bästa möjliga nytta med den ökade kollektivtrafikkapaciteten.

Dagens frimärksplanering är som kontoret vid flera tillfällen fastslår ohållbar och det behövs sammanhållna program för att skapa mer attraktiva stadsdelar och för att möjliggöra en hållbar bostadsplanering med fler bostäder än vad som ryms i dagens frimärksplaner. Dagens planering begränsar en fortsatt utveckling av nya bostäder. I detta sammanhang är det även viktigt att säkra viktiga naturreservat och att säkra mark för stadens tekniska system, till exempel återvinningscentraler och utbyggnad för fjärrvärme och biogasproduktion. Kontorets synpunkter om att prioritera omvandling av trafikleder till stadsgator framför dyra överdäckningar är väldigt positivt och visar på möjligheterna på en sammanhållen stadsomvandling som ofta ger ett stort antal nya bostäder. All markplanering behöver beakta de nya förutsättningarna med ett förändrat klimat. Ökad nederbörd, varmare medeltemperatur och höjda vattennivåer är enorma utmaningar för Stockholm och detta behöver konkret tas om hand i Översiktsplanen.

Att döma från underlaget till aktualitetsprövningen av Promenadstaden utgör Förbifart Stockholm inget mervärde för stadens utveckling. Ingenstans i underlaget lyfts något exempel av nytta fram och projektet omnämns knappt trots att det är den i särklass dyraste investeringen någonsin i regionen. Det är uppenbart att pengarna istället behövs för att utveckla kollektivtrafiken och faktiskt stödja en utveckling mot en promenadstad.

- 3) Malte Sigemalm m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar att i huvudsak godkänna kontorets förslag till beslut samt att därutöver anföra följande:

Stadsbyggnadskontorets uppföljning av Översiktsplanen är glädjande seriös med relevanta och insiktsfulla kommentarer. Den innehåller också många klarsynta och tänkvärda förslag.

Den fortsatta utvecklingen av staden måste bygga på visioner om framtiden som är förankrade hos medborgarna. För att kunna följa dessa visioner måste staden ha ett helhetsgrepp och initiativet i planeringen, såväl över byggandet som över trafikförsörjningen. Staden bör också vara försiktig med

försäljningen av mark samt även köpa in mark som är av strategisk betydelse.

Tillgång till god kollektivtrafik är en viktig parameter för att bygga såväl bostäder som arbetsplatser. I detta sammanhang kan inte nog poängteras vikten av att bygga Spårväg Syd.

### **Beslutsgång**

Ordföranden Ulla Hamilton (M) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från Ulla Hamilton m.fl. (M), Charlotta Schenholm (FP), Jonas Naddebo (C) och Tobias Johansson (V).

### **Reservation**

Vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Malte Sigemalm m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

### **Särskilt uttalande**

Särskilt uttalande lämnas av ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M) Charlotta Schenholm (FP) och Jonas Naddebo (C) enligt följande:

I ett växande Stockholm behöver det begränsade gatuutrymmet nyttjas på bästa sätt för säkerställa en god framkomlighet för alla stockholmare. Kollektivtrafik utgör ett av våra mest effektiva transportmedel och något som bör satsas på. Kollektivtrafik på vattnet är ett underutnyttjat alternativ som måste beaktas i det fortsatta arbetet.

### **Ersättaryttrande**

Göran Oljeqvist (KD) instämmer i särskilt uttalande av ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M), Charlotta Schenholm (FP) och Jonas Naddebo (C).

Vid protokollet  
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar:

