



Tid Torsdagen den 15 mars 2012 kl 17.50 – 18.45

Plats Bråvallasalen, Stadshuset

Justerat Torsdagen den 15 mars 2012

Joakim Larsson

Maria Östberg Svanellind

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Joakim Larsson (M) ordföranden

Maria Östberg Svanellind (S), vice ordföranden

Jan Tigerström (M)

Lars Svärd (M)

Daniel Forslund (FP) §§ 1-21 samt § 25

Johan Hedin (C)

Lars Arell (S)

Maria Nygård (S)

Åke Askensten (MP)

Tjänstgörande ersättare:

Göran Kindvall (M) för Sebastian Carlsson (M)

Gustav Johansson (M) för Theréz Randquist (M)

Patrik Silverudd (FP) för Daniel Forslund (FP) §§ 22-24

Lennart Tonell (MP) för Gabrielle Gjernswold (MP)

Clara Lindblom (V) för Ann-Margarethe Livh (V)

Ersättare:

Eva Ångström (M)

Patrik Silverudd (FP) §§ 1-21 samt § 25

Inga Osbjör (FP)

Sara Gunnerud (S)

Håkan Olander (S)

Anna Bäcklund (MP)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Krister Schultz, Marita Anheim, Ann-Charlotte Bergqvist, Mårten Frumerie, Eva Olofsson och Åsa Wigfeldt.

Anders Widerberg och Ann-Christine Nyberg närvarade §§ 1-6 samt 8-25.

§ 25

Förslag till trafikstrategi för Stockholms stad, framkomlighetsstrategi. Svar på remiss

Dnr E2012-310-00014

Beslut

Exploateringsnämnden beslutar enligt exploateringskontorets förslag:

- 1 Exploateringsnämnden besvarar remissen med kontorets tjänsteutlåtande.
- 2 Exploateringsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande från den 15 februari 2012.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Joakim Larsson m.fl. (M), Daniel Forslund (FP), Johan Hedin (C) och vice ordföranden Maria Östberg Svanelind m.fl. (S) föreslår (se beslutet).
- 2) Åke Askensten m.fl. (MP) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

Exploateringsnämnden avger följande remissvar:

Förslaget innebär ett framsteg jämfört med tidigare trafikpolitik som i alltför stor utsträckning prioriterat bilismen.

Men förslaget måste förbättras, bl.a. på följande punkter:

- Biltrafiken ska minskas kraftigt.
- Pengarna till motorledssatsningar – t.ex. Förbifart Stockholm – omfördelas till miljöanpassad kollektivtrafik.
- En snabb satsning ska göras för att Stockholm minst ska klara EU:s miljömål.
- Dubbdäcksavgift införs i hela innerstan och infartsparkeringarna byggs ut.
- Säkerheten ska ökas bl.a. genom lägre hastigheter och fler signalreglerade övergångsställen.
- Antalet p-platser är dimensionerande för biltrafiken och platserna ska minska och p-avgifterna höjas samtidigt som kontrollerna intensifieras.
- Trängelskatten ska höjas och fler skattezoner skapas.
- Fler miljözoner inrättas.
- Framkomligheten för bussarna ökas genom fler kollektivkörfält och signalprioriteringar.
- Fler cykelbanor och gågator inrättas.

- 3) Clara Lindblom (V) föreslår att nämnden beslutar att i huvudsak bifalla kontorets förslag till remissvar samt att därutöver anförs följande:

Vi är mycket positiva till förslaget för ny framkomlighetsstrategi för Stockholm – som ligger i linje med den samlade forskningen om hur man ska hantera stadstrafiken och även mycket nära Vänsterpartiets trafikpolitik. Men då

strategin ligger långt ifrån de borgerliga partiernas befintliga trafikplanering för de kommande femton – tjugo åren, är vi oroliga för att detta stannar vid att vara kloka ord på ett papper. Både Förbifart Stockholm och den avbrutna planeringen av tunnelbana till Nya Karolinska rimmar exempelvis illa med förslaget till framkomlighetsstrategi.

Förslaget till ny framkomlighetsstrategi lyfter fram två viktiga saker. För det första handlar trafikplanering om att prioritera. Det går inte att öka framkomligheten för alla trafikslag, utan det finns en konflikt där man måste välja vilka typer av trafikslag man vill gynna på andra trafikslags bekostnad.

För det andra lyfter strategin fram att det är tillgängligheten – inte resandet – som är det viktigaste. Man skriver att ”resande handlar om att komma fram, inte att ta sig fram. Rörlighet och framkomlighet är inte självändamål. Det viktiga är tillgänglighet, att smidigt komma fram till sitt mål.” Därför vill vi att förslaget även fortsättningsvis ska benämnas som *framkomlighetsstrategi*.

Vänsterpartiet vill dock att Exploateringskontorets förslag ska revideras på följande punkter:

1 Det krävs åtgärder som direkt syftar till att minska biltrafiken

Det stämmer att alternativen till bilismen måste bli effektivare och mer attraktiva. Vänsterpartiet vill konkretisera detta i remissvaret, genom att inkludera skrivningar om att kollektivtrafikens attraktivitet exempelvis kan öka genom större kapacitet, öppna spärmlinjer och på sikt en skattefinansierad kollektivtrafik utan avgifter. På samma sätt behövs det en anpassning av stadens gatunät efter cyklisters behov – det vill säga ett heltäckande och säkert cykelnät i Stockholm med trafikseparerade, planskiljda och enkelriktade cykelbanor. Även en bilfri innerstad skulle kunna öka attraktiviteten i att gå och cykla genom staden. Som man skriver i dokumentet så är inte attraktiva alternativ tillräckliga i sig för att minska trafiktillväxten på bilsidan, och vi stämmer in i konstaterandet att det krävs aktiva åtgärder som direkt syftar till att begränsa biltrafiken.

2 Parkeringstalen bör vara låga och flexibla

Vi är även ense med Exploateringskontoret om att en väl genomarbetad och tydlig parkeringspolicy bör vara en inarbetad del i stadens strategi. Parkeringstalen höjer *kraftigt* produktionskostnaderna för nya bostäder och är ofta fullkomligt onödiga i kollektivtrafikhärlägen. Dessutom används mark till parkeringar istället för att bygga fler bostäder, samtidigt som man bygger in ett bilberoende hos nyinflyttade hyresgäster.

Stockholms stad bör tillämpa flexibla parkeringstal istället för fasta nivåer som riskerar att tillämpas slentrianmässig. Miniminivån måste vara normen för handikapparkering – men utöver det kan behovet av parkeringsplatser prövas vid varje enskild markanvisning. De kan till exempel pendla mellan 0,14 – 0,7 i hela staden.

3 Behov av klargöranden

Det krävs även klargöranden på flera punkter, bland annat vad gäller ansvarsfördelning och samverkan med landstinget. Trafikkontoret kan exempelvis

enbart ta ansvar för att ge stombussarna prioritet i vägnätet, inte se till att SL släpper på passagerare genom alla dörrar på bussarna.

4 Trafikpolitikens omfördelande funktion

Liksom Exploateringskontoret efterlyser vi ett avsnitt som i detalj beskriver hur färdmedelsval fördelar sig mellan olika grupper. Förutom åldersgrupper, bör fördelningen mellan kön och social klass även infogas i detta avsnitt. Högavlönade män tenderar exempelvis att välja bilen, medan kvinnor hänvisas till kollektivtrafiken. Att gynna kollektivtrafiken på bilismens bekostnad skulle därmed även fylla en omfördelande funktion.

Beslutsgång

Ordföranden Joakim Larsson (M) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Joakim Larsson m.fl. (M), Daniel Forslund (FP), Johan Hedin (C) och vice ordföranden Maria Östberg Svanelind m.fl. (S).

Reservation

Åke Askensten m.fl. (MP) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Clara Lindblom (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag

Vid protokollet
Eva Olofsson

Rätt utdraget intygar:
