



Tid Onsdagen den 12 december 2012 kl 16.00 – 16.20
Plats Drätselnämndens sessionssal, Stadshuset
Justerat Onsdagen den 19 december 2012

Joakim Larsson

Maria Östberg Svanelind

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Joakim Larsson (M) ordföranden
Maria Östberg Svanelind (S), vice ordföranden

Jan Tigerström (M)
Per Hallberg (M)
Theréz Randquist (M)
Daniel Forslund (FP)
Lars Arell (S)

Åke Askensten (MP)
Anna Bäcklund (MP)

Tjänstgörande ersättare:

Therese Carlborg (M)	tjänstgör för Lars Svärd (M)
Göran Kindvall (M)	tjänstgör för Karl Malmqvist (C)
Håkan Olander (S)	tjänstgör för Maria Nygård (S)
Clara Lindblom (V)	tjänstgör för Ann-Margarethe Livh (V)

Ersättare:

Eva Ångström (M)
Maria Hagbom (M)
Patrik Silverudd (FP)
Elin Olsson (MP)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Krister Schultz, Eva Olofsson, Jenni Almgren, Marita Anheim, Ann-Charlotte Bergqvist, Mårten Frumerie, Gunnar Jensen, Elisabeth Rosenberg och Åsa Wigfeldt samt borgarrådssekreteraren Martin Edgélius.

§ 12

Vision för City. Start av arbete med program och strategier samt trafik- och gatumiljöplan. Utredningsbeslut

Dnr E2011-000-00790

Beslut

Exploateringsnämnden beslutar enligt kontorens gemensamma förslag:

- 1 Exploateringsnämnden godkänner projektet och ger kontoret i uppdrag att fortsätta med utredning av förutsättningarna för detta.
- 2 Exploateringsnämnden beslutar att avsätta 12 mnkr inom nämndens investeringsbudget för de utredningar som skall tas fram. Avsatta medel skall täcka exploateringsnämndens, stadsbyggnadsnämndens och trafik- och renhållningsnämndens utgifter under utredningsarbetet. (Utredningsbeslut).

Handlingar i ärendet

Exploateringskontorets, trafikkontorets och stadsbyggnadskontorets gemensamma tjänsteutlåtande från den 12 november 2012.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Joakim Larsson (M) finner att nämnden beslutar enligt kontorets gemensamma förslag.

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av vice ordföranden Maria Östberg Svanelind m.fl. (S) enligt följande:

Vi ser med intresse fram emot att följa detta viktiga arbete med att få alla de olika intressen som har anspråk på Stockholms city att samsas. Nämnderna måste i arbete naturligtvis utgå från fullmäktiges beslut, men vi vill peka på möjligheten att väva in också parkeringsfrågorna i arbetet med att förverkliga visionen. Med en vilja att rymma fler bostäder och mer kollektivtrafik i city kommer gatuutrymmet för parkering att minska. Då blir villkoren för, och styrningen till, de parkeringshus som finns och som tillkommer i city en självklar del av utredningsarbetet.

Särskilt uttalande lämnas av Åke Askensten m.fl. (MP) enligt följande:

Det är glädjande att det bildas en grupp som samordnar arbetet för att utveckla City och att en utredning tillsätts.

I tjänsteutlåtandet betonas att kollektivtrafikanter, cyklister, gående och rationell godstrafik ska prioriteras. Det innebär att personbilstrafiken måste minska. Vidare poängteras behovet av bostäder, mer grönska och ökad trygghet – faktorer som bidrar till att skapa en människovänligare stadsdel.

Vi ger här några exempel på vad som skulle kunna göras – och som kan göras nu eller snarare borde ha gjorts för länge sen. Delar av City har ju försumrats

under årens lopp.

Bostäder behövs. Det säger alla. Men det handlar också om att gå från ord till handling. Det är då viktigt att man inte fortsätter i de gamla hjulspåren. Nyligen fick en AP-fond rätten att bygga kontor och hotell i Galleriakvarteret vid Hamngatan och Regeringsgatan. Och Nordea får expandera på Mäster Samuelsgatan. Kontor och åter kontor. Så får det naturligtvis inte fortsätta. För då blir det inte många bostäder.

Statistik visar förövrigt att antalet hotellrum har ökat med 60 % de senaste 10 åren och att det är ett problem med många hotellrum.

Ett annat problem är att bilisterna har blivit gatans herrar också i City. Här behövs en extra trängselskatt och en effektiv p-övervakning. Samt förstås fler gågator och övergångsställen som verkligen ger den gående makten över Citys trafik. Inte som nu hopar av nedprioriterade gångtrafikanter vid övergångsställena.

Om vi ska få ett City i världsklass så måste området bli en miljö- och klimatzon, där bara absolut nödvändig biltrafik tillåts.

När biltrafiken minskar behövs en annan användning av en del parkeringsgarage. Exempelvis bör man utreda om jätteggaraget vid Regeringsgatan och Mäster Samuelsgatan kan rivas och ersättas av bostäder.

En annan fråga är vad som kan göras med det stora garaget under Brunkebergstorg när City är befriat från onödig bilism. Företagen i området bör tillfrågas om de vill använda fria ytor för lager och annat. Det skulle minska behovet av rullande, miljöskadliga lager på våra gator och vägar, en trafik som styrs av principen ”just in time”.

Det bör också klargöras vilka garage som kan användas för omhändertagande av grovavfall och elektroniskt avfall. Men då handlar det inte bara om City.

Det gäller förstås att bevara det positiva. Nu har vi noterat att söndagarnas loppmarknad, som de senaste åren återkommande har hotats med bortflyttning, får vara kvar på Hötorget. En attraktion i City är räddad. Det är viktigt att man inte försöker ta bort fler uppskattade inslag i City och andra stadsdelar.

I tjänsteutlåtandet betonas säkerheten – och det är viktigt. Vi måste få ett city där man kan vara trygg och säker oavsett kön, hudfärg och rörelseförmåga. Fler bostäder bidrar till det.

Då handlar det också om trafiksäkerhet. Genom att man fortfarande har 50 km i timmen som tillåten hastighet på en del gator i city så ökar olycksriskerna och partikelhalterna. Fullmäktige antagit en annan vision – en nollvision – om trafiksäkerhet. Då är det ytterst märkligt att vi har en så hög hastighet just på de mest olycksdrabbade gatorna.

50 eller 30 km i timmen kan vara avgörande för liv, död eller invaliditet för gångtrafikanter eller cyklister som blir påkörda. Detta måste rättas till om vi i alla bemärkelser ska få ett levande City.

Tillgängligheten är viktig, inte minst för personer med nedsatt rörelseförmåga. Här återstår en hel del att göra. Exempelvis motsvarar antalet bänkar på trottoarerna i City bara till en liten del det program som beslutats i kommunfullmäktige.

När det gäller trafiken så finns det en gammal god idé som bör dammas av. Nämligen en rundlinje för bussar i tät trafik, t.ex. på Kungsgatan, Birger Jarlsgatan, Klarabergsgatan, Vasagatan och Kungsgatan igen. Alltså skytteltrafik. Det bör vara bussar av flygplatstyp som man lätt kan stiga på och av. Nolltaxa passar bra på denna citylinje så man slipper krånglet med kort.

Särskilt uttalande lämnas av Clara Lindblom (V) enligt följande:

Det är positivt att arbetet med att utveckla City påbörjas. Om City ska bli den spännande mötesplats som man strävar efter är det viktigt att stort utrymme ges till icke-kommersiella verksamheter. Det handlar till exempel om att utveckla LAVA och andra verksamheter i Kulturhuset som riktar sig till barn och unga, att evenemang i Kungsträdgården präglas av att Stockholm nu är en internationell stad och att människor med rötter i andra kulturer också ska vara en självklar del av Stockholms offentliga liv.

Vänsterpartiet har föreslagit att några gator i centrum ska stängas av för trafik på söndagar för att ge utrymme för torghandel, gatuteater, mm. Fler och säkra cykelbanor, mindre biltrafik och en ansträngning att få till stånd fler bostäder är några viktiga faktorer för ett levande och attraktivt City.

Vid protokollet
Eva Olofsson

Rätt utdraget intygar:
