



Tid Torsdagen den 18 april 2013, kl 16.00 – 16.30

Plats Bråvallasalen, Stadshuset

Justerat Torsdagen den 18 april 2013

Joakim Larsson

Maria Östberg Svanellind

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Joakim Larsson (M) ordföranden

Maria Östberg Svanellind (S), vice ordföranden

Jan Tigerström (M)

Lars Svärd (M)

Theréz Randquist (M)

Per Hallberg (M)

Daniel Forslund (FP)

Karl Malmqvist (C)

Lars Arell (S) §§ 1-8, 10-26, 28-29

Maria Nygård (S)

Ann-Margarethe Livh (V)

Tjänstgörande ersättare:

Elin Olsson (MP)

för Åke Askensten (MP)

Clara Lindblom (V)

för Anna Bäcklund (MP)

Kenneth Nilsson (S) §§ 9, 27

för Lars Arell (S)

Ersättare:

Therese Carlborg (M)

Gustav Johansson (M)

Maria Hagbom (M)

Inga Osbjer (FP)

Kenneth Nilsson (S) §§ 1-8, 10-26, 28-29

Håkan Olander (S)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Krister Schultz, Jenni Almgren, Marita Anheim, Ellinor Fiebranz Andersson, Mårten Frumerie, Gunnar Jensen, Ulf Jacksén och Åsa Wigfeldt samt borgarrådssekreteraren Martin Edgélius och föredragande tjänsteman Karl-Johan Dufmats.

§ 28

Stomnätsstrategin, etapp 2. Svar på remiss

Dnr E2013-330-00281

Beslut

Exploateringsnämnden beslutar enligt kontorens gemensamma förslag:

- 1 Exploateringsnämnden överlämnar som svar på remissen ”Stomnätsstrategin etapp 2” kontorens gemensamma tjänsteutlåtande.
- 2 Exploateringsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Exploateringskontorets, trafikkontorets, stadsbyggnadskontorets och stadsledningskontorets gemensamma tjänsteutlåtande från den 28 mars 2013.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Joakim Larsson m.fl. (M), Daniel Forslund (FP), Karl Malmqvist (C), vice ordföranden Maria Östberg Svanelind m.fl. (S) och Ann-Margarethe Livh m.fl. (V) föreslår (se beslutet).
- 2) Elin Olsson (MP) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

Exploateringsnämnden beslutar att avge följande remissvar:

Planeringen ska inriktas på att fördubbla kollektivtrafikens andel av resorna i hela länet i förhållande till biltrafiken. Det ger en kraftig minskning av biltrafiken, vilket bl.a. innebär att arbetet med Förbifart Stockholm kan avbrytas.

Landstingets trafikförvaltning har gjort ett ambitiös arbete med stomnätsstrategin utifrån de förutsättningar som getts. Det hade dock varit önskvärt med en sammanhållen planering av hela regionens kollektivtrafik, istället för den uppdelning mellan innerstad och det övriga länet som nu gjorts. Generellt sett är strategin bra utifrån nuvarande planeringsförutsättningar, men förutsättningarna är otillräckliga.

Nämnden ser positivt på att en nord-sydlig tunnelbanelinje förordas. Positivt är också att strategin utgår från att Österleden/Östlig vägförbindelse inte byggs.

Trots den goda ambitionen så är strategin baserad på ett scenario där klimatmålen, och Stockholms läns bidrag till fördubblingsmålet för kollektivtrafik inte nås. Med tanke på att vi vill ta ansvar för våra barn och barnbarns framtid, så kan detta givetvis inte vara en rimlig utgångspunkt.

Stockholms läns trafikförsörjningsprogram visar att det blygsamma målet om en 5-procentig ökning av kollektivtrafikresornas andel av de motoriserade resorna till 2030 är mycket svårt att nå med nuvarande planering. Här gäller det att tänka i nya banor och kraftigt prioritera kollektivtrafiken.

I det pågående arbetet med en förlängning av nuvarande länstrafikplan till

2025, har det dessutom visat sig att det ekonomiska utrymmet för nya kollektivtrafiksatsningar är nästintill obefintligt. Här gäller det att tänka om.

Sammantaget visar detta att vi står inför en ohållbar situation. Det enskilt största problemet i denna situation är det planerade motorvägsprojektet Förbifart Stockholm. Dels för att det, enligt Trafikverkets egna beräkningar, förstärker trafiksystemet i regionens fortsatta och tilltagande bilberoende. Dels för att det slukar en helt orimlig del av alla tillgängliga medel för infrastrukturinvesteringar under de kommande 40 åren. Dessutom tas den största delen av dessa medel från intäkter från trängselavgifterna, i strid mot utslaget av folkomröstningen år 2006.

Med ett beslut om att avbryta projekt Förbifart Stockholm, så får vi i ett slag ett helt annat läge. Med resurser om minst 30 miljarder att bygga ny och kapacitetsstark kollektivtrafik för, så skulle stamnässtrategin ges en helt annan förutsättning än idag.

Beslutsgång

Ordföranden Joakim Larsson (M) ställer de framlagda förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från Joakim Larsson m.fl. (M), Daniel Forslund (FP), Karl Malmqvist (C), vice ordföranden Maria Östberg Svanelind m.fl. (S) och Ann-Margarethe Livh m.fl. (V).

Reservation

Elin Olsson (MP) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av ordföranden Joakim Larsson m.fl. (M), Daniel Forslund (FP), Karl Malmqvist (C) och vice ordföranden Maria Östberg Svanelind m.fl. (S) enligt följande:

Det är oerhört angeläget att kollektivtrafiken utvecklas och byggs ut i hela Stockholm för att möta behoven från en växande befolkning. SL:s stamnässtrategi etapp 2 beskriver en rad möjliga lösningar för kommande dragningar av olika trafikslag, en utbyggnad som ofta är en förutsättning för större exploateringsprojekt.

Yttre Söderort är en av få delar av Stockholms stad som fortfarande har potential att erbjuda en betydande volym av nya bostäder. Ett antal pågående planprogram utreder nu sambanden mellan flera av Söderorts stadsdelar, där möjligheten att knyta samman existerande stadsdelar i ytterstaden öppnar upp för stora exploateringsprojekt i attraktiva och naturnära områden. Det som i dagsläget försvårar detta är bristen på effektiva tvärförbindelser i Söderort.

Exploateringsnämnden vill därför återigen föra fram behovet av att SL i förstudien av Spårväg Syd utreder möjligheterna att knyta samman tunnelbanelinjerna i Söderort med en ny spårväg som även möjliggör övergångar till pendeltåg.

En byggnation av Spårväg Syd i hela sträckningen från Östra till västra söderort skulle öppna upp möjligheter för en dynamisk utveckling av hela ytterstaden. Bostadsområden som idag har dåliga kommunikationer och områden som delas av stora vägområden kan med en ny spårförbindelse knytas samman. Förutom

nya bostäder skulle en spårbunden tvärförbindelse öppna för omfattande företagsetablering och nya arbetsplatser över hela Söderort. Detta skulle innebära en betydande avlastning av kollektivtrafikens knutpunkter vid Gullmarsplan, Liljeholmen och Slussen.

Vid protokollet
Ellinor Fiebranz Andersson

Rätt utdraget intygar:
