



Tid Torsdagen den 7 februari 2013 kl 16.35 – 17.00
Plats Stora Kollegiesalen, Stadshuset
Justerat Måndagen den 18 februari 2013

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)
Mark Klamberg (FP)
Jonas Naddebo (C)
Malte Sigemalm (S)
Annika Ödebrink (S)
Oskar Levin (S)
Martin Hansson (MP)
Kajsa Stenfelt (V)

Ersättare:

Peter Abelin (M)
Christoffer Kuckowski (M)
Christer Svärd (M)
Jesper Svensson (FP)
Göran Oljeqvist (KD)
Margareta Stavling (S)
Jimmy Lindgren (S)
Hanna Helsing (S)
Hampus Rubaszkin (MP)
Petra Schagerholm (MP)
Tobias Johansson (V)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Per Anders Hedkvist, Fredrik Alfredsson, Louise Bill, Åse Geschwind, Inga-Lill Hultin, Lars Jolérus och Katarina Jönsson samt personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-15 och biträdande borgarrådssekreteraren Martin Savén från roteln.

§ 7

Förslag till handlingsprogram regionala stadskärnor. Anmälan av svar på remiss

Dnr T2012-000-06239

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden lägger anmälan till handlingarna.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 13 november 2012.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Ulla Hamilton (M) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) och Kajsa Stenfält (V) enligt följande:

Det är av stor vikt att nämnden ges möjlighet att yttra sig i remisserna. Speciellt i ärenden av denna tyngd. Nämnden kunde ha fått detta som ett ärende i decembermötet, remissen var till exempel uppe i KSL redan 2012-12-06.

Regionen lider idag stor brist på bostäder och situationen kommer snarare än förvärras inom en överblickbar framtid. Samtidigt är trycket på den centrala regionkärnan mycket stort och ökande. Det är välkommet att lyfta fram och stärka betydelsen av regionala stadskärnor för ett ökat bostadsbyggande, rumsligt bättre fördela regionens stora utvecklingspotential samt effektivt knyta samman regionen i ett klimatanpassat och starkt spårbundet kollektivtrafiknät, anpassat för en växande region där kollektivtrafikens andel ökar i förhållande till bilen. Utvecklingen av regionala stadskärnor är betydelsefull för nuvarande och kommande länsinvånare. Vi vet att det kunskapsintensiva näringslivet och FoU-miljöerna är lokaliserade kring kapacitetsstark kollektivtrafik. Kollektivtrafiken är därför av särskild betydelse för att attrahera olika delar av näringslivet. Ett starkt näringsliv är en viktig del i att skapa attraktiva stadsmiljöer där bostäder och företag ger liv åt den täta staden. I en tätare stadsmiljö ökar förutsättningarna för företag att växa, nya mötesplatser skapas och därmed en attraktivare stad. Det är mycket positivt att ett arbete initierat av TMR kan visa på synergieffekter av olika investeringar. De tre målen för de yttre regionala stadskärnorna bejakar en sådan önskvärd utveckling. Utvecklingen har dock visat sig förstärka länets enkärniga karaktär under 2000-talet.

Anledningarna är naturligtvis flera, men den absolut viktigaste är obenägenheten i att uppnå mål tre: *att tillgängligheten med kollektivtrafik till de yttre regionala stadskärnorna ska öka så att restidskvoten mellan kollektivtrafik och bil ska minska från dagens 2,2 till 1,5 till år 2030.* Regionens transporter

måste ske klimatvänligt, effektivt och resurssnålt, samtidigt som infrastrukturen målmedvetet stärker en transportsnål och yteffektiv bebyggelseutveckling. Förslaget till handlingsprogram för regionala stadskärnor uttrycker tydligt behovet av spårbunden kollektivtrafik och den flerkärniga strukturen som ska motverka en utglesad stadsstruktur. Idag planeras för kraftigt ökad biltrafik och därmed motverkas möjligheterna för en tät och attraktiv stad. Det förefaller tydligt som att även handlingsprogrammet ser mål tre som den gordiska knuten. Med utbyggd kollektivtrafik ökar tillgängligheten och stadskärnorna kan hålla ihop och utvecklas med den täta staden som utgångspunkt. Med en sådan utveckling följer även förutsättningarna för en stad byggd för gång och cykel.

Miljöpartiet stödjer den utveckling som de tre målen för de yttre regionala stadskärnorna avser att främja. Dagens planering leder dock till en icke önskad utveckling. Utvecklingen under 2000-talets början visar tydligt att måluppfyllelsen blir allt mer avlägsen. Med de politiska överenskommelserna om prioriteringarna för infrastrukturen och trafiksatsningar enligt RUFS 2010, Stockholmsöverenskommelsen och länsplanen 2010-2021 kommer inte mål tre att kunna uppnås. Remissen av regional inriktning för transportsystemets utveckling i Stockholms län visar på en utveckling i rakt motsatt riktning mot mål tre. Stockholmsregionen låser fast sig i ett mycket kostsamt bilberoende där de regionala stadskärnorna blir bilberoende centra snarare än attraktiva stadskärnor. Möjligheten att uppnå klimatmålen och skapa en attraktiv och växande region med levande regionala stadskärnor och en transporteffektiv regionstruktur ser tyvärr ut att kunna stanna vid ord.

Särskilt uttalande lämnas av Malte Sigemalm m.fl. (S) enligt följande:

Vi instämmer i följande del av det särskilda uttalandet från (MP) och (V):
”Det är av stor vikt att nämnden ges möjlighet att yttra sig i remisserna. Speciellt i ärenden av denna tyngd. Nämnden kunde ha fått detta som ett ärende i decembermötet, remissen var till exempel uppe i KSL redan 2012-12-06.”

Vid protokollet
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar:
