



Tid Torsdagen den 29 augusti 2013, kl 16.00 – 16.25

Plats Bråvallasalen, Stadshuset

Justerat Torsdagen den 29 augusti 2013

Joakim Larsson

Maria Östberg Svanelind

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Joakim Larsson (M) ordföranden

Maria Östberg Svanelind (S), vice ordföranden

Jan Tigerström (M)

Lars Svärd (M)

Theréz Randquist (M)

Per Hallberg (M)

Daniel Forslund (FP)

Lars Arell (S) §§ 1-6, 8, 10-17, 19-24

Maria Nygård (S)

Åke Askensten (MP)

Anna Bäcklund (MP)

Tjänstgörande ersättare:

Gustav Johansson (M) för Karl Malmqvist (C)

Sara Gunnerud (S) för Lars Arell (S) §§ 7, 9 samt 18

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

Ersättare:

Eva Ångström (M)

Maria Hagbom (M)

Patrik Silverudd (FP)

Inga Osbjer (FP)

Sara Gunnerud (S) §§ 1-6, 8, 10-17 samt 19-24

Kenneth Nilsson (S)

Håkan Olander (S)

Elin Olsson (MP)

Lennart Tonell (MP)

Tjänstemän:

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

§ 21

Länsplan för regional transportsinfrastruktur 2014-2025. Svar på remiss

Dnr E2013-300-01082

Beslut

Exploateringsnämnden beslutar enligt kontorens gemensamma förslag:

- 1 Exploateringsnämnden beslutar att som svar på kommunstyrelsens remiss av "Länsplan för regional transportinfrastruktur 2014-2025" hänvisa till vad som sagts i kontorens gemensamma tjänsteutlåtande.
- 2 Exploateringsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Exploateringskontorets, trafikkontorets, stadsbyggnadskontorets, miljöförvaltningens och stadsledningskontorets gemensamma tjänsteutlåtande från den 4 juli 2013.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

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

Exploateringsnämnden beslutar att i huvudsak instämma i tjänsteutlåtandet när det gäller satsningar på ökad framkomlighet för kollektivtrafik, cykeltrafik och gångtrafik samt att anföra följande:

Som kan utläsas av tjänsteutlåtandet och av länsstyrelsens skrivning räcker inte de föreslagna investeringarna till för att Stockholms län ska klara de egna miljö- och klimatmålen – som i sig är inte är tillräckligt ambitiösa för att skapa en hållbar region. Det borde vara grundläggande att alla kommuner anstränger sig för att nå ett mål med 80 procents minskning av koldioxidutsläppen - och det kräver enligt länsstyrelsen att vägtrafiken måste minska kraftigt.

Trots att den kraftiga befolkningsökningen med ca 35 000 personer per år har kunnat förutses under lång tid har investeringarna i hållbar trafik varit alltför begränsade. Samma gäller satsningarna på bostäder och sjukvård.

När det gäller trafikinvesteringar bör Stockholms stad och län framföra önskemål om ökade statsbidrag till utbyggd kollektivtrafik (inklusive båttrafik), cykeltrafik och gångtrafik. Vidare bör förslag framföras till regering och riksdag om utökade områden för trängselskatt samt att den nuvarande skatten höjs och framför allt kommer kollektivtrafiken till del. Arbetet med Förbifart Stockholm och andra motorleder bör avbrytas och pengarna överförs till miljöanpassad trafik, inte minst spårburen sådan.

En ny planering krävs

Den nuvarande planeringen måste förändras eftersom den kraftigt minskar möjligheterna till klimatomställning, förvärrar miljöproblemen och ökar trängseln för dagens och morgondagens stockholmare. Finansieringen

inom stockholmsöverenskommelsen låser nuvarande och kommande medel för mycket lång tid och förhindrar därmed för invånarna i stockholmsregionen att i ett senare skede åtgärda det brister som dagens planering nu förstärker. Den överenskommelsen måste rivas upp

Ett fungerande transportsystem kan bara förverkligas genom en förståelse av sambanden mellan samhällsplaneringen i stort och trafiksystemets komponenters för- och nackdelar i olika sammanhang. Markanvändning och regionstruktur är nyckeln till ett bra trafiksystem där bebyggelseplaneringen ska ske med hög tillgänglighet och med gång, cykel samt kollektivtrafiken som norm. En tät, funktionsblandad bebyggelse skapar en tillgänglighet som bygger på närhet mer än på rörlighet.

Riksdagens mål en grund för fortsatt utveckling

De av riksdagen beslutade transportpolitiska målen ska utgöra grunden för transportsystemets utveckling. Målbilden omfattar tillgänglighet som även inkluderar jämställdhet, trafiksäkerhet, miljö och hälsa. Tillgängligheten tar fasta på att alla ska kunna nå önskade målpunkter med hög kvalitet samt att transportsektorn ska svara lika mot män och kvinnors resbehov.

Det transportpolitiska målet om miljö syftar till att transportsektorn ska bidra till att nå de av riksdagen beslutade 16 miljö kvalitetsmålen, där klimatmålet starkt betonas.

En förbättrad hälsa tar i huvudsak utgångspunkt i miljö kvalitetsnormerna och riktvärden för buller. Det är inte acceptabelt att fortsätta med en planering som bland annat leder till ökade utsläpp, fler sjukdomsfall och fler trafikolyckor genom att nya ytor skapas för bilarna.

Trafiksäkerheten grundar sig på Nollvisionen, som har antagits av riksdagen och Stockholms stad m.fl. kommuner. Med ökad trafik ökar också riskerna. Forskare har påpekat att hastigheterna i städer inte bör överskrida 30 kilometer per timme. Trafiksäkerhetsorganisationen NTF konstaterar: En fotgängare som blir påkörd av en bil som håller 30 km i timmen överlever i 9 fall av 10. Men om bilen kör i 50 dör den gående i 9 fall av 10.

Beslutsgång

Ordföranden Joakim Larsson (M) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från Joakim Larsson m.fl. (M), Daniel Forslund (FP), vice ordföranden Maria Östberg Svanellind m.fl. (S) och Clara Lindblom (V).

Reservation

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

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av ordföranden Joakim Larsson m.fl. (M) och Daniel Forslund (FP) enligt följande:

Yttre Söderort är en av de 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 möjliggör omfattande exploateringsprojekt i attraktiva och naturnära områden. Det som i dagsläget

försvarar 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.

Särskilt uttalande lämnas av Marisa Östberg Svanelind m.fl. (S) enligt följande:

Vi delar naturligtvis kontorets bedömning att den totala statliga ramen är alltför låg, och understryker vikten av att fullfölja Stockholmsöverenskommelsen. Det är i sammanhanget på sin plats att påminna om att tunnelbanan till Hagastaden, som fanns med i överenskommelsen, inte fick vara med i den förra länsplanen eftersom det lokala moderatledda styret i Stockholms stad och landsting inte kunde enas. Nu föreslår staten ännu en gång att tunnelbanan byggs, och vi kan bara hoppas att inte obeslutsamma moderater hindrar ett genomförande den här gången också.

Vid protokollet
Eva Olofsson

Rätt utdraget intygar:
