



Tid Torsdagen den 26 september 2013, kl 16.00 – 16.45
Plats Bråvallasalen, Stadshuset
Justerat Torsdagen den 26 september 2013

Joakim Larsson

Lars Arell

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Joakim Larsson (M) ordföranden

Jan Tigerström (M) §§ 1-20, 22-26

Lars Svärd (M)

Theréz Randquist (M)

Per Hallberg (M)

Daniel Forslund (FP)

Karl Malmqvist (C)

Lars Arell (S)

Maria Nygård (S)

Åke Askensten (MP)

Tjänstgörande ersättare:

Sara Gunnerud (S)

Therese Carlborg (S) § 21

Elin Olsson (MP) §§ 1-16, 18-26

Lennart Tonell (MP) § 17

Håkan Olander (S) §§ 1-3

Clara Lindbom (V) §§ 4-26

för Maria Östberg Svanellind (S)

för Jan Tigerström (S)

för Anna Bäcklund (MP)

för Anna Bäcklund (MP)

för Ann-Margarethe Livh (V)

för Ann-Margarethe Livh (V)

Ersättare:

Therese Carlborg (M) §§ 1-20, 22-26

Gustav Johansson (M)

Eva Ångström (M)

Maria Hagbom (M)

Patrik Silverudd (FP)

Inga Osbjer (FP)

Håkan Olander (S) §§ 4-26

Lennart Tonell (MP) §§ 1-16, 18-26

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Krister Schultz, Jennie Almgren, Ann-Charlotte Bergqvist, Mårten

Frumerie, Sofia Iderheim, Gunnar Jensen, Lena Mittal, Kristofer Stjernqvist och Åsa Wigfeldt samt borgarrådssekreteraren Helena Söderblom.

§ 25

Åtgärdsvalsstudie – Tillgänglighet för Stockholm, Nacka, Värmdö och Lidingö. Svar på remiss

Dnr E2013-000-01457

Beslut

Exploateringsnämnden beslutar enligt kontorens gemensamma förslag:

- 1 Exploateringsnämnden lämnar som svar på kommunstyrelsens remiss av ”Åtgärdsvalsstudie - tillgänglighet för Stockholm, Nacka, Värmdö och Lidingö” kontorens gemensamma tjänsteutlåtande.
- 2 Exploateringsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Exploateringskontorets, trafikkontorets, stadsbyggnadskontorets och stadsledningskontorets gemensamma tjänsteutlåtande från den 6 september 2013.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Joakim Larsson m.fl. (M), Daniel Forslund (FP), Karl Malmqvist (C), Lars Arell m.fl. (S) och Clara Lindblom (V) föreslår (se beslutet).
- 2) Åke Askensten m.fl. (MP) föreslår att exploateringsnämnden beslutar enligt följande:

Att även inom funktionsmålet framöver markera hållbara transporter.

Att öka tyngdpunkten på konkreta kombinationer av steg 1-åtgärder.

Att lyfta in ytterligare åtgärder för utredning enligt nedan.

Att Östlig förbindelse utgår från vidare planering.

Att i övrigt anföra följande:

Åtgärdsvalsstudien är en bra genomgång av möjliga åtgärder för att förbättra tillgängligheten för och till utredningsområdet, samt visa på olika åtgärders effekter och påverkan. Ett breddad mått på tillgänglighet som nästan försvinner i utredningen är den fysiska planeringens möjligheter att minska transporter och öka tillgängligheten genom en genomtänkt samhällsplanering. Det nämns inom steg 1 men lämnas enbart med antagandet om att det kan få ett stort genomslag för hur människor väljer att resa.

Utredningen definierar funktionsmål och hänsynsmål. Inom funktionsmålet bör även hållbara transporter markeras, då hållbara transportlösningar i sig är att betrakta som en avgörande funktion för transportsystemet. Det är för genomgripande för att endast omnämnas i hänsynsmålet.

Utredningen visar att en kombination av steg 1-åtgärder kan ha mycket stor påverkan på hur och om resor görs. Förutom den fysiska planeringen i sig har

mobility management, trängselskatt och parkeringspolitiken mycket stort genomslag i valet av transporter. Samtliga dessa åtgärder ska studeras mer ingående och i olika kombinationer för att se vilka åtgärder som är lämpliga i ett tidigt skede och som sedan blir styrande för val av åtgärder enligt steg 2-4. Mobility management omnämns inte med konkreta åtgärder och behöver studeras vidare.

Effekten av att enbart lagstiftningen kring förmånsbeskattning följs bedöms innebära en minskning av trafiken över avgiftssnittet i Stockholm med 5-40 procent under rusningstid. Spannet är mycket stort men det visar på vad enbart efterlevnaden av en lagstiftning kan innebära. Steg 1-åtgärder visar även hur många aktörer som är involverade i hur transportsystemet effektivast kan användas och här saknas en samlande kraft som med ett helhetsperspektiv ser över dessa. Det är viktigt för såväl samhällsekonomi som för miljö och möjligheten att på kort sikt åtgärda upplevda brister.

Ett ökat fokus på steg 1-åtgärder leder rimligtvis till att kapacitetsstarka och effektiva transporter behöver utvecklas och förstärkas, då en övergång från bil till andra transportmedel är en direkt effekt av nämnda steg 1-åtgärder. Det är därför positivt att ytterligare utreda effekter och kostnader med följande åtgärder:

- Steg 2-3 Kollektivtrafik på vatten
- Steg 2-3 Kollektivtrafik med buss
- Steg 2-4 Åtgärder för cykelpendling
- Steg 4 Förlängning av tvärbanan
- Steg 4 Tunnelbana till Nacka via Södermalm och Hammarby sjöstad samt avgreningar

Upprustning och framtida trafikering av Saltsjöbanan behöver lyftas upp som en åtgärd. Det är väsentligt att även Saltsjöbanans funktion och nytta i transportsystemet belyses, samt vilka möjligheter till förbättringsåtgärder på kort och lång som är möjliga. Inte heller Lidingöbanan nämns mer än inledningsvis, även här glömmes utredningen att se vilka förbättringsåtgärder som är möjliga på kort och lång sikt.

Infartsparkeringar omnämns i utredningen men saknas som en konkret åtgärd trots att behovet av ny infartsparkering är stort. Problemen att skapa nya infartsparkeringar borde vara ytterligare ett behov till att lyfta fram frågan istället för att bortse från den.

Östlig förbindelse ska inte vara ett åtgärdsalternativ. Utredningen visar på att åtgärden inte bidrar till att uppnå hänsynsmålen och att åtgärden starkt bidrar till att motverka samtliga övriga åtgärdsalternativ som sammantaget verkar för en minskad biltrafik. Östlig förbindelse medför motsatsen till åtgärdsanalysens övergripande ambitioner om ett hållbart och effektivt transportsystem.

I trafikanalysen med Östlig förbindelse sker en minskning av det totala antalet kollektivtrafikresor i länet. De kollektivtrafikförbindelser som kan införas i Östlig förbindelse förmår inte vara motvikt till den förbättrade vägförbindelsen, som lockar fler resenärer att åka bil. Östlig förbindelse bidrar till ett totalt ökat trafikarbete med bil, vilket är det negativt ur trafiksäkerhetssynpunkt då antalet olyckor härmed ökar totalt sett.

Totalt sett skapar ökad vägkapacitet ny trafik eftersom extra biltrafik genereras när vägkapaciteten ökar, detta fenomen kallas inducerad trafik och är sedan länge känt och erkänt av internationell forskning. Inducerad trafik kan definieras som den extra biltrafik som genereras när vägkapacitet ökar, bortsett från omfördelning av den biltrafik som redan finns i vägsystemet.

På längre sikt leder ökad vägkapacitet även till förändrad lokalisering och markanvändning såsom bilorienterad exploatering längs den nya vägen. Detta leder i sin tur till ytterligare mer trafik. Med den ökade trafiken följer ökade utsläpp av koldioxid och förstärkt klimatpåverkan. Detta står i strid med såväl nationella och lokala miljömål om begränsad klimatpåverkan. Det motverkar också de transportpolitiska målen om att transportsystemets utformning, funktion och användning ska bidra till att miljö kvalitetsmålen samt ökad hälsa uppnås.

Regionplanekontorets undersökning Hållbart resande i praktiken (Idéskrift av SKL och Trafikverket, 2010) visar att om det inte tar mer än 20 procent längre tid med kollektivtrafiken jämfört med bilen skulle upp mot 75 procent välja kollektivtrafiken istället.

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), Karl Malmqvist C), Lars Arell m.fl. (S) och Clara Lindblom (V).

Reservation

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

Vid protokollet
Lena Mittal

Rätt utdraget intygar:
