

Tid Tisdagen den 24 mars 2015 kl 16.30 – 16.40
Plats Stora Kollegiesalen, Stadshuset
Justerat Måndagen den 30 mars 2015

Jan Valeskog

Richard Bengtsson

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Jan Valeskog (S) ordförande

Richard Bengtsson (FP) vice ordförande

Margareta Stavling (S)

Anders Göransson (S)

Åke Askensten (MP)

Henrik Sjölander (M)

Mikael Eskman (M)

Erika Wing (M)

Tomas Tetzell (M)

Helena Eklund (FP) §§ 1-10, 12-17

Tjänstgörande ersättare:

Lars Arell (S) för Maria Elsa Salvo (S)

Daniel Almgren (MP) för Hanna Elvira Begler (MP)

Sanna Sjögren (V) för Mehdi Oguzsoy (V)

Gunnar Würtz (FP) för Helena Eklund § 11

Ersättare:

Birger Kato (S)

Martin Hansson (MP)

Elisabeth Hellström (M) §§ 4-17

Per Melin (M)

Leif Bokström (M)

Gunnar Würtz (FP) §§ 1-10, 12-15

Per Ankersjö (C)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Juan Copoví Mena, Åse Geschwind, Carina Jonsson, Christine Oljelund, Jenny Rydåker, Joel Sand, Anna Wahlström och Pontus Werlinder samt personalföreträdarna Birgitta Andersson och Reza Etemad §§ 1-11, 14-15 och borgarrådssekreteraren Karin Kolk

§ 5**Motion om Österleden som miljöprojekt genom att kraftigt minska biltrafiken i Stockholm. Remissvar**

Dnr 1.6-056/2015

Beslut

Fastighetsnämnden beslutar enligt fastighetskontorets förslag:

- 1 Fastighetsnämnden godkänner och överlämnar fastighetskontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Handlingar i ärendet

Fastighetskontorets tjänsteutlåtande från den 30 januari 2015.

Nämndens behandling av ärendet**Framlagda förslag till beslut**

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Jan Valeskog (S) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

Särskilt uttalande

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

Österleden – som sedan 2004 går under namnet Östlig förbindelse – har funnits på ritbordet sedan 1920-talet och var med i generalplanen för Stockholm 1928. Flera gånger har projektet dykt upp i ny skepnad och har varje gång avvisats, bland annat p.g.a. höga kostnader och negativa effekter på miljön. Förslaget bör avvisas även denna gång och den aktuella motionen avslås.

I motionen uppges att biltrafiken i Stockholms innerstad skulle minska kraftigt. Erfarenheten visar att den typen av beräkningar ofta baseras på önsketänkanden i konsultutredningar. Ett exempel på detta är Essingeleden som enligt planerna skulle avlasta innerstaden. Så blev det inte. Redan några månader efter det att Essingeleden invigts ökade innerstadstrafiken igen.

Den väntade befolkningstillväxten med tillhörande trafikökning bör inte mötas med nya motorleder utan genom investeringar i kollektivtrafik och cykeltrafik samt bättre förutsättningar för gångtrafik.

Den planerade utbyggnaden av tunnelbanan till bl.a. Nacka

kommer att få stor betydelse för trafiken i sydostsektorn. Det är denna och liknande satsningar som ska prioriteras – inte investeringar i trafikallstrande motorleder. Vidare måste resurser satsas på att kompensera de nedskärningar inom kollektivtrafiken som landstinget planerar att införa redan 2015.

En av förutsättningarna för en miljö- och klimatanpassad utveckling av Stockholmsregionen är trängselskattepengarna används till kollektivtrafik. Det finns anledning att på nytt ta upp finansdepartementets förslag från 2013 om trängselskatt i hela Saltsjö-Mälarsnittet. Den styrande alliansen i stadshuset sa dock nej till förslaget utom när det gäller Essingeleden. En följd av detta blir överföring av trafik från Essingeleden till Västerbron, Centralbron och Slussenområdet.

Särskilt uttalande lämnas av Sanna Sjögren (V) enligt följande:

Österleden – som sedan 2004 går under namnet Östlig förbindelse – har funnits på ritbordet sedan 1920-talet och var med i generalplanen för Stockholm 1928. Flera gånger har projektet dykt upp i ny skepnad och har varje gång avvisats, bland annat p.g.a. höga kostnader och negativa effekter på miljön. Förslaget bör avvisas även denna gång och den aktuella motionen avslås.

I motionen uppges att biltrafiken i Stockholms innerstad skulle minska kraftigt. Erfarenheten visar att den typen av beräkningar ofta baseras på önsketänkanden i konsultutredningar. Ett exempel på detta är Essingeleden som enligt planerna skulle avlasta innerstaden. Så blev det inte. Redan några månader efter det att Essingeleden invigts ökade innerstadstrafiken igen.

Den väntade befolkningstillväxten med tillhörande trafikökning bör inte mötas med nya motorleder utan genom investeringar i kollektivtrafik och cykeltrafik samt bättre förutsättningar för gångtrafik.

Särskilt uttalande lämnas av vice ordföranden Richard Bengtsson m.fl. (FP) och Henrik Sjölander m.fl. (M) enligt följande:

Stockholm växer väldigt mycket och det finns ett stort behov av infrastruktursatsningar i närområdet. Vänstermajoritetens försening av Förbifart Stockholm är nu äntligen över men till stora kostnader för skattebetalarna.

Med Norra länkens tunnlar är tre fjärdedelar av en

kapacitetsstark ringled runt centrala Stockholm klar. Den sista fjärdedelen är en östlig förbindelse som skulle utgöra en förbindelse mellan Lidingö och Nacka och de södra delarna av Stockholm. En sådan östlig förbindelse som fulländar en ringled runt centrala Stockholm skulle få mycket positiva effekter i ökad framkomlighet för kollektiv- och nyttotrafik samt minskad biltrafik i staden.

På dagens överbelastade leder, Södra länken och Essingeleden, skulle 25 respektive 15 procent av bilarna försvinna, och i stadsdelar såsom Kungsholmen och Södermalm skulle var femte bil i stället åka på ringleden. Den största förändringen skulle naturligt nog ske på Östermalm där minskningen av trafiken på Karlavägen och Strandvägen uppskattas till 60 respektive 50 procent.

Vi delar därför fastighetskontorets synpunkter att en östlig förbindelse skulle skapa positiva effekter för Stockholm och kranskommunerna.

Ersättaryttrande

Ersättaryttrande lämnas av Per Ankersjö (C) enligt följande:

Centerpartiet anser att personbilstrafiken i Stockholms innerstad ska minska. Därför har vi som parti i staden, landstinget och regeringen under många år aktivt arbetat för att investera i och prioritera cykling, förbättra för gående och för att underlätta och bygga ut kollektivtrafiken.

När ingen annan tog strid för cyklingen drev Centerpartiet på och fick gehör. Resultatet blev cykelmiljarden och ett antal andra satsningar i staden.

När ingen annan förespråkade utbyggd tunnelbana drev Centerpartiet på. Till slut blev den historiska utbyggnaden beslutad.

Centerpartiet har även varit pådrivande för att höja trängelskatten för att finansiera angelägna infrastrukturprojekt och för att minska biltrafiken i staden.

Resultatet av detta arbete är att biltrafiken minskat och såväl klimatutsläpp som andra utsläpp från trafiken har minskat.

Gällande Österleden avser Centerpartiet att hedra överenskommelsen från 2014 om en studie för leden. Mycket har emellertid hänt och händer som gör att det är klokt att avvakta ett beslut om att bygga Österleden, till exempel:

- tunnelbaneutbyggnaden till ostsektorn och därav förändrade resvanor.
- hur biltrafiken påverkas av den relativt stora höjningen av trängselskatten 1 januari 2016.
- bostadsbyggandet i regionen och var det är mest angeläget med nya satsningar på infrastruktur.
- den trendmässiga förändringen av synen på bilägandet.
- miljöbilsutvecklingen

Centerpartiet arbetar för att Stockholm ska vara en hållbar stad. Stora beslut ska vila på gedigen grund avseende forskning och på stadens långsiktiga behov. Vi anser inte att frågan om Österleden är aktuell i dagsläget då många andra angelägna och redan planlagda projekt kämpar för att få ihop kalkylen.

Jag konstaterar att Fastighetskontoret valt ett mycket snävt perspektiv för sitt svar på motionen, helt i linje med nämndens kompetens. Frågan om Österleden och dess alternativa satsningar är dock mycket större än så.

Vid protokollet
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar:
