



Tid Torsdagen den 19 april 2012 kl 16.30 – 17.25

Plats Stora Kollegiesalen, Stadshuset

Justerat Torsdagen den 2 maj 2012

Ulla Hamilton

Emilia Hagberg

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Ulla Hamilton (M), ordföranden

Emilia Hagberg (MP), vice ordföranden

Bo Arkelsten (M)

Datevig Mardirossian Lönn (M)

Mark Klamberg (FP)

Jonas Naddebo (C)

Malte Sigemalm (S)

Annika Ödebrink (S)

Martin Hansson (MP)

Kajsa Stenfelt (V) §§ 1-11

Tjänstgörande ersättare:

Peter Abelin (M) för Daniel Valiollahi (M)

Christoffer Kuckowski (M) för Annika Davidsson (M)

Margareta Stavling (S) för Oskar Levin (S)

Tobias Johansson (V) för Kajsa Stenfelt (V) §§ 12-21

Ersättare:

Christer Svärd (M)

Charlotta Schenholm (FP)

Jesper Svensson (FP)

Göran Oljeqvist (KD)

Jimmy Lindgren (S)

Hanna Helsing (S) §§ 1-14

Hampus Rubaszkin (MP)

Maria Antonsson (MP)

Tobias Johansson (V) §§1-11

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Per Anders Hedkvist, Fredrik Alfredsson, Louise Bill, Ted Ell, Mattias Lundberg, Ulla Ritzén, Maria Stigle, och Marita Söderqvist samt personalföreträdaren Luis Lopez §§1-12 och biträdande borgarrådssekreteraren Martin Savén från roteln.

§ 8

Trafikverkets kapacitetsutredning. Anmälan av svar på remiss

Dnr T2012-000-00743

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden lägger anmälan till handlingarna.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 28 mars 2012.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP), Jonas Naddebo (C) och vice ordföranden Emilia Hagberg m.fl. (MP) föreslår (se beslutet).
- 2) Malte Sigemalm m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

Att i huvudsak godkänna kontorets förslag till beslut
samt att därutöver anföra

Socialdemokraterna delar inte kontorets uppfattning att Stockholms fortsatta tillväxt under överblickbar framtid kommer att ske genom förtätning och att tiden är förbi när Stockholm stad byggde nya förorter som krävde nya trafiksystem. Detta är en för snäv syn på Stockholms framtida tillväxt och riskerar att låsa möjligheterna att på ett flexibelt sätt kunna hantera nya, idag okända, faktorer och en annorlunda utveckling. Redan idag kan vi till exempel se att ett projekt som Spårväg Syd möjliggör byggande av nya bostadsområden och nya arbetsplatser och även om det inte byggs på stadens mark är vi ju ändå involverade. Allt byggande i våra randkommuner påverkar Stockholms trafikplanering.

Vi anser också att det är mycket tveksamt att konvertera stomlinje 4 till spårväg. Det är en mycket kostsam åtgärd och det finns andra billigare lösningar som kan göras lika effektiva och dessutom mer flexibla.

- 3) Kajsa Stenfelt (V) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

1. Delvis godkänna kontorens svar på remissen
2. Om vi fått möjlighet att svara på remissen, därutöver anföra följande:

Vi delar Trafikverkets uppfattning avseende bristerna i transportsystemet och att såväl kapacitetsutbyggnader av kollektivtrafiken som begränsningar av biltrafiken behöver genomföras om Stockholm ska kunna möta behovet av resor hos den snabbt växande befolkningen.

Transportsektorn står inför en stor utmaning om de uppsatta klimat- och miljömålen skall kunna nås. Den kraftiga ökningen av transporter gör att målen inte kommer att kunna uppnås till 2050 enbart genom en utbyggnad av kollektivtrafiken. Andra åtgärder måste också vidtas för att styra utvecklingen

mot en mer energisnål samhällsplanering.

I Stockholm är trängseln ett stort och växande problem, både på länets vägar och i kollektivtrafiksystemet. Förvärras trängseln ytterligare i tunnelbanesystemet kommer resenärer sannolikt att välja andra transportalternativ. På många sträckor och tider har kollektivtrafiken nått sitt kapacitetstak och flera stora investeringar i ny infrastruktur borde redan ha påbörjats. En bidragande orsak till uteblivna satsningar på kollektivtrafiken är tyvärr allianspartiernas felaktiga prioriteringar. Till dessa hör Spårväg City – ett projekt som dränerat landstinget på medel utan att ha tillfört kollektivtrafiksystemet någon ny kapacitet, och Förbifart Stockholm. De dryga 28 miljarder som motorvägen förväntas kosta borde istället användas för investeringar i regionens kollektivtrafiksystem. Förbifart Stockholm kommer också att leda till ökad biltrafik och därmed förvärrad trängsel på vissa platser.

Trängseln på vägarna drabbar i stor utsträckning också kollektivtrafiken, ger upphov till långa restider och minskar kollektivtrafikens attraktivitet. Det är därför rimligt att brukarna av infrastrukturen bär en större del av kostanden för trängseln, genom höjd och utvidgad trängselskatt. Införande av trängselskatt på Essingeleden är en viktig trafikbegränsande åtgärd som snarast bör genomföras.

Vi vill även peka på det hot som den nya kollektivtrafiklagen innebär mot det sammanhållna trafik- och taxesystemet i Stockholms län.

Att resa kollektivt måste vara smidigt och enkelt. Vi anser att resenärernas krav på enkelhet är oförenligt med ett trafiksystem där privata trafikföretag tillåts att med mycket kort varsel bedriva kollektivtrafik i konkurrens med SL och utan krav på samordning avseende trafikering och biljettsystem.

Vi är mycket positiva till förslaget för ny framkomlighetsstrategi för Stockholm som arbetats fram av staden. Förslaget lyfter fram två viktiga saker.

För det första handlar trafikplanering om att prioritera. Det går inte att öka framkomligheten för alla trafikslag, utan det finns en konflikt där man måste välja vilka typer av trafikslag man vill gynna på andra trafikslags bekostnad. För det andra lyfter strategin fram att det är tillgängligheten – inte resandet – som är det viktigaste, att smidigt komma fram till sitt mål. Detta ligger i linje med den samlade forskningen om hur man ska hantera stadstrafiken och även mycket nära Vänsterpartiets trafikpolitik. Men då strategin ligger långt ifrån de borgerliga partiernas befintliga trafikplanering för de kommande femton – tjugo åren, är vi oroliga för att detta stannar vid att vara kloka ord på ett papper. Både Förbifart Stockholm och den avbrutna planeringen av tunnelbana till Nya Karolinska rimmar exempelvis illa med förslaget till framkomlighetsstrategi.

Det stämmer att alternativen till bilismen måste bli effektivare och mer attraktiva. Vänsterpartiet vill konkretisera detta i remissvaret, genom att inkludera skrivningar om att kollektivtrafikens attraktivitet exempelvis kan öka genom större kapacitet, öppna spärrlinjer och på sikt en skattefinansierad kollektivtrafik utan avgifter. På samma sätt behövs det en anpassning av stadens gatunät efter cyklisters behov – det vill säga ett heltäckande och säkert cykelnät i Stockholm med trafikseparerade, planskiljda och enkelriktade cykelbanor. Även en bilfri innerstad skulle kunna öka attraktiviteten i att gå och cykla genom staden. Som man skriver i dokumentet så är inte attraktiva alternativ tillräckliga i sig för att minska trafiktillväxten på bilsidan, och vi stämmer in i konstaterandet att det krävs aktiva åtgärder som direkt syftar till att begränsa biltrafiken.

Det krävs klargöranden på flera punkter, bland annat vad gäller ansvarsfördelning och samverkan mellan staden och landstinget. Trafikkontoret kan exempelvis enbart ta ansvar för att ge stombussarna prioritet i vägnätet, inte se till att SL släpper på passagerare genom alla dörrar på bussarna. För att lätta på trycket på kollektivtrafiknätet på land, som i Stockholm nått kapacitetstaket i högtrafik, bör man i ökad grad utnyttja Stockholms vattenvägar. Stockholms stad bör samarbeta med Landstinget, och förverkliga åtminstone några av de förslag och idéer som finns om kollektivtrafik på Stockholms inre vatten, ägnat för fotgängare och cyklister.

Beslutsgång

Ordföranden Ulla Hamilton (M) ställer de framlagda förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP), Jonas Naddebo (C) och Emilia Hagberg m.fl. (MP).

Reservation

Malte Sigemalm m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Kajsa Stenfelt (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av vice ordföranden Emilia Hagberg m.fl. (MP) enligt följande:

Miljöpartiet delar i stor utsträckning synpunkterna i kontorens remissvar. Stockholmstrafiken står vid ett vägskal. Ska vi fortsätta bygga in oss i en alltmer ohållbartrafiksituation där alltför stor vikt läggs vid privatbilismen, eller ska vi bygga en hållbar infrastruktur där den kapacitetsstarka kollektivtrafiken får mest utrymme och resurser?

För Miljöpartiet är det självklart att det är det senare som gäller, och det är glädjande att en liknande bild i så stor utsträckning framkommer i kontorens remissvar.

Därför är det anmärkningsvärt att den nuvarande politiken i praktiken står så långt ifrån detta hållningssätt. Ett fortsatt planerande för Förbifart Stockholm omöjliggör lejonparten av alla de kollektivtrafiksatsningar som behövs i Stockholmsregionen. En omförhandling av Stockholmsförhandlingen är nödvändig för att frigöra trängselavgifterna och de statliga medel som nu ska gå till en enda stadsmotorväg, och istället använda dessa medel för att omedelbart påbörja utbyggnaden av kollektivtrafiken. Österleden är ytterligare ett vägprojekt som skulle leda till än större bilberoende, trafikinfarkt och bristande resurser till nya spår.

Utöver dessa felaktiga prioriteringar av trafikslag, så anser vi i Miljöpartiet att det är viktigare att ännu tydligare lyfta åtgärder inom steg 1 och 2 av fyrstegsprincipen. Utan att styra mot ett mer transportsnålt samhälle så kommer inte regionens transportbehov kunna klaras.

Vi behöver gå från ett transportparadigm till ett tillgänglighetsparadigm.

Vi behöver möjliggöra för fler människor att ha tillgång till jobb, samhällsservice, handel och fritidsaktiviteter i närområdet. Externhandeln

behöver begränsas, då den leder till ökat bilberoende. Idag finns det stora möjligheter att använda den nya tekniken på en rad sätt. Det kan handla om modernt distansarbete och videokonferenser, handel på internet och mobility management. Resor ska vara något man gör för att man så önskar, inte för att man tvingas till långväga pendling för att nå jobb, skola och handel.

Vid protokollet
Maria Stigle

Rätt utdraget intygar:
