



Tid Torsdagen den 29 augusti 2013 kl 16.35 – 17.15

Plats Stora Kollegiesalen, Stadshuset

Justerat Torsdagen den 29 augusti 2013

Ulla Hamilton

Daniel Helldén

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Ulla Hamilton (M), ordföranden

Daniel Helldén (MP), vice ordföranden

Datevig Tjärnberg (M)

Marie Agmén (M)

Mark Klamberg (FP)

Jonas Naddebo (C)

Annika Ödebrink (S)

Oskar Levin (S)

Tobias Johansson (V)

Tjänstgörande ersättare:

Christoffer Kuckowski (M)

Inga-Lill Larsson (M)

Jimmy Lindgren (S)

Hampus Rubaszkin (MP)

för Bo Arkelsten (M)

för Daniel Valiollahi (M)

för Malte Sigemalm (S)

för Martin Hansson (MP)

Ersättare:

Christer Swärd (M)

Ole-Jörgen Persson (M)

Charlotta Schenholm (FP)

Jesper Svensson (FP)

Göran Oljeqvist (KD)

Petra Schagerholm (MP)

Johanna Granbom (V)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Per Anders Hedkvist, Barbro Edlund, Ted Ell, Åse Geschwind, Lars Jolérus, Mattias Lundberg och Marita Söderqvist samt personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-12 och biträdande borgarrådssekreteraren Shashika Sellgren från roteln.

§ 13

Länsplan för regional transportinfrastruktur 2014-2025. Svar på remiss

Dnr T2013-300-03421

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorens gemensamma förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden lämnar som svar på kommunstyrelsens remiss av "Länsplan för regional transportinfrastruktur 2014-2025" kontorens gemensamma tjänsteutlåtande.
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets, miljöförvaltningens och stadsledningskontorets gemensamma tjänsteutlåtande från den 4 juli 2013.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP), Jonas Naddebo (C), vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) och Tobias Johansson (V) föreslår (se beslutet).
- 2) Annika Ödebrink m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

Att i huvudsak bifalla kontorets förslag till beslut och därutöver anföra:

Att förslaget till Länsplan tydligare måste beskriva hur Stockholmsregionen ska expandera och utvecklas på ett hållbart sätt.

Några fundament för detta är

- Att öka andelen som nyttjar kollektivtrafiken
- Bostadsbyggande och utbyggd kollektivtrafik är en förutsättning för regionens expansion, utan utbyggd kollektivtrafik kommer inte bostadsbyggandet att öka.

En utbyggnad av T-banesystemet är otroligt viktigt för den framtida regionala expansionen.

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), vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) och Tobias Johansson (V).

Reservation

Annika Ödebrink m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av Mark Klamberg (FP) enligt följande:

God kollektivtrafik till Hagastaden har hög prioritet, detta kan ske genom olika alternativ, och huruvida tunnelbana eller spårväg är den bästa lösningen

övervägs för närvarande av regeringens förhandlingspersoner. En avgörande fråga för huruvida den gröna linjen ska avgrenas är vad som händer med befintlig trafik på nämnda linje. Det är angeläget att kollektivtrafiken västerut inte försämras. Det föreligger motstridiga besked huruvida det råder överkapacitet på delar av den gröna linjen och därmed om avgrening är lämplig. Trycket på linjen är redan högt och lär öka på viktiga knutpunkter, t.ex. i Alvik, när tvärbanan till Solna öppnas. Andra viktiga faktorer rör kostnaden för detta projekt och en avgrenings inverkan på andra kollektivtrafiklösningar, såväl vad avser Hagastaden som övriga Stockholm. I nuläget saknas det således tillräckligt beslutsunderlag och det behövs en mer utförlig diskussion på den politiska nivån. Folkpartiet anser därför att frågan om val av kollektivtrafiklösning till Hagastaden måste hållas öppen.

Det gemensamma tjänsteutlåtandet ställer sig även positivt till att Spårväg Syd initialt skulle kunna trafikeras med utökad och sammanhållen busstrafik. Folkpartiet anser att det är viktigt att sträckan Flemingsberg–Kungens kurva/Skärholmen trafikeras med spårvagn så snart som möjligt.

Särskilt uttalande lämnas av Jonas Naddebo (C) enligt följande:

Det är glädjande att investeringarna i kollektivtrafik och cykelinfrastruktur har ökat i planen. Jag instämmer dock i kontorens synpunkt att kriterierna för tilldelning av medel till framförallt cykelinfrastruktur måste bli tydligare. Likaså måste staden bli bättre på att identifiera och lyfta in namnsatta cykelsatsningar i länsplanen, exempelvis den cykelförbindelse mellan Södermalmstorg och Klara mälärstrand som omnämns i samband med byggnationen av Nya Slussen.

Det är inte lika glädjande att planen bedöms ha en negativ påverkan på klimatet. Jag vill därför understryka kontorens synpunkt att mer resurseffektiva transportslag, såsom kollektivtrafik och cykel, bör prioriteras. I ett ständigt växande Stockholm kommer fler resor i framtiden att behöva ske med kollektivtrafik och cykel, inte bara av klimatskäl utan också av framkomlighetsskäl. För att åstadkomma detta måste dessa transportslag prioriteras upp när det kommer till investeringar. Därför ställer jag mig också tveksam till att i detta skede peka ut en Östlig förbindelse som ett prioriterat projekt. Mot bakgrund av den utveckling som vi ser och som vi vill se i Stockholm talar mycket för att en investering i ännu en större motorväg i stockholmsområdet inte är ett modernt sätt att bygga den hållbara staden och att intresset för ett sådant projekt kommer att avta allt mer.

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

Det är positivt med en länsplan som lägger tyngdpunkten på investeringar i kollektivtrafikåtgärder. Planens bedömning av att det är framförallt inom kollektivtrafiken som det behövs stora satsningar är välkommet. Dessvärre är planeringen styrd av tidigare beslut som för regionen längre bort från att nå klimatmål och en fungerande transportinfrastruktur. Om länsplanen gavs möjligheter att föra en friare planering som inte är styrd av Stockholmsöverenskommelsen är det troligt att utfallet för länet hade blivit mer positivt än vad planen nu kan åstadkomma.

Dock utgör länsplanen endast en del av den sammanlagda planeringen av

transportinfrastrukturen. Detta har gjort det svårt att på ett bra sätt miljöbedöma planen. Den ekonomiska fördelningen till spår respektive väg riskerar även att bli kommunikativt vilseledande, då fördelningen av investeringsmedel i regionen som helhet uppvisar en större tyngdpunkt för väginvesteringar. Ett stort antal länsvägar vars åtgärder sker genom 5 miljarder i intäkter från trängselskatten faller helt utanför detta resonemang. Det är även oklart på vilket sätt dessa vägåtgärder har miljöbedömts då dessa i bilaga 5 enbart har miljöbedömts som grupp och inte enskilt var för sig.

Den pågående tunnelbaneförhandlingen medför även en viss osäkerhet då de viktiga investeringarna har lyfts ur planen och status samt finansiering blir oklara. Det finns mycket som talar för att kommande tunnelbaneinvesteringar ska finansieras genom utbyggda och justerade trängselskatter och det är angeläget att dessa förändringar förs in i planen för att kunna se de trafikstyrande åtgärderna detta medför. Trängselskatten har som syfte att styra trafiken och för att se effekterna av planens åtgärder tillsammans med förändringar i trängselskatten är det nödvändigt att även dessa finns i planen och ligger som grund för trafikprognoser och samhällsekonomiska beräkningar av föreslagna åtgärder. Samtliga åtgärder i länsplanen ska bedömas utifrån ett klimatscenario, med känslighetsanalyser för minskad vägtrafik så som har skett för ett fåtal objekt i den nationella planen.

Det är välkommet att länsplanen lyfter fram behovet av tunnelbana till Hagastaden genom en delfinansiering av objektet. Det bör även ligga i planens långsiktiga intentioner att en tunnelbana mellan Odenplan och Hagastaden ska kunna förlängas både åt norr och åt söder. Därför bör planen tydliggöra nödvändigheten av att planeringen av tunnelbanan till Hagastaden möjliggör detta.

Planen tillför inte de investeringar som krävs ens för att uppnå en lägsta godtagbar standard för det regionala cykelvägnätet. Investeringar i cykelåtgärder har bedömts som mycket samhällsekonomiskt lönsamma och kostnaderna är små i förhållande till övriga åtgärdsområden.

Länsstyrelsen har till länsplanen gjort en jämförbarhetsbedömning som visar på att planen leder till ökad jämförbarhet om den omfördelar resurser från biltrafiken till kollektiv-, gång- och cykeltrafik samt skapar förutsättningar för en transportsnål tillgänglighet med minskad miljöbedömning samt omfattas av ett jämförbart deltagande i beslutsfattande för länsplanen. Planen finner därmed att målet om jämförbarhet även är kopplat till andra betydande vinster för samhället, till exempel miljö och transportsnål tillgänglighet. Även upplevelsen av otrygghet är en viktig aspekt för planering och utformning av länets transporter.

Särskilt uttalande lämnas av Tobias Johansson (V) enligt följande:

Vi i Vänsterpartiet vill ha en väl utbyggd, tillgänglig, prisvärd och väl fungerande kollektivtrafik för alla. Vi vill stoppa byggandet av Förbifart Stockholm och i vår budgetmotion för svenska staten satsar vi stora summor på utbyggnaden av kollektivtrafiken.

Med Vänsterpartiets politik skulle därför betydligt större summor finnas tillgängliga för utbyggnad av kollektivtrafiken och cykelvägar.

Vid protokollet
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar:
