



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.

§ 15

Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025. Svar på remiss

Dnr T2013-300-03725

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorens gemensamma förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden lämnar som svar på kommunstyrelsens remiss av "Förslag till nationell plan för transportsystemet 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) och Tobias Johansson (V) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - 1 Som svar på remissen av "Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025" hänvisas till vad som sägs i detta utlåtande.

Åtgärdsplaneringen och den nationella planen är ett viktigt redskap för att ge förutsättningar för hållbara transporter, skapa regional utveckling genom samhällsekonomiskt väl avvägda åtgärder och bidra till goda levnadsförutsättningar och en hållbar utveckling. I grunden handlar det om att transportsystemet blir strukturerande för samhällsplaneringen och bebyggelseplaneringen över mycket lång tid och måste uppnå den samlade målbilden för transportsystemet. Det gör dessvärre inte remissversionen av nationella planen.

Det är direkt ansvarslöst att fortsätta en planering som kraftigt försvårar måluppfyllelsen och omöjliggör klimatomställningen, 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 stockholmsregionen att i ett senare skede åtgärda det brister som dagens planering nu förstärker. Planeringen av Förbifart Stockholm inom Stockholmsöverenskommelsen och Östlig förbindelse inom 2013 års Stockholmsförhandling ska stoppas.

I samband med både Kapacitetsutredningen och Naturvårdsverkets underlag för färdplan för ett Sverige utan nettoutsläpp av växthusgaser 2050 har Trafikverket bidragit med ett klimatscenario och en målbild för ett transportsystem som når klimatmålen (*Trafikverkets tolkning av fossiloberoende fordonsflotta*) till 2030. Trafikverkets analys visar att om transportsektorn ska bidra till klimatmålen behöver personbilstrafiken nationellt minska med 20 procent (*25 procent i*

storstadsregioner) och tillväxten i lastbilstrafiken dämpas till 2030 jämfört med dagens nivå. Vidare skriver Trafikverket att ta fram en prognos för klimatscenariot skulle innebära ett omfattande arbete som med nuvarande direktiv från regeringen inte ryms inom åtgärdsplaneringen. Det är helt uppenbart att regeringen enbart ger förutsättningar för ett transportsystem som bortser från möjligheten att nå klimatmålet. Därför genomfördes enbart känslighetsanalyser på vissa vägprojekt med investeringskostnader på minst 200 mkr.

21 vägprojekt har genomgått analys med 20 procent mindre biltrafik, det så kallade klimatscenariot. Om man räknar svag lönsamhet som osäker lönsamhet återstår 13 lönsamma projekt med nuvarande biltrafik och i klimatscenariot är endast 5 av 21 projekt garanterat lönsamma. Om klimatscenariot vore utgångspunkt för planeringen skulle med ett förenklat antagande följaktligen bara en fjärdedel av antalet projekt i nuvarande åtgärdsplanering vara lönsamma när man bortser från de osäkert lönsamma. Rapporten säger att det är ett rimligt antagande att projekt som redan har låg lönsamhet skulle vara olönsamma i ett klimatscenario. Det går å andra sidan inte att säga säkert att de projekt som redan har hög eller mycket hög lönsamhet garanterat kommer vara lönsamma även i ett klimatscenario.

Klimatscenariot pekar på att det för att nå klimatmål och göra transportsektorn mindre beroende av fossila bränslen krävs en ny inriktning i utvecklingen av samhället och transportsystemet, en utveckling mot ett mer transportsnålt samhälle. Samtidigt som biltrafik skulle minska i ett klimatscenario skulle kollektivtrafiken, gång, cykel och gods på järnväg och sjöfart öka. Det är naturligt att projekt med en sådan inriktning generellt skulle bli mer lönsamma i ett klimatscenario och en sådan känslighetsanalys är därför nödvändig och bör utgöra ett viktigt underlag för prioritering.

Känslighetsanalysen för klimatscenariot, här illustrerat med 20 procent mindre biltrafik, visar att det är viktigt för vilken framtid som planeringen görs. För att förverkliga klimatscenariot krävs även ett antal andra förändringar i samhället. Utöver planering och utveckling av infrastruktur behöver samhällsplanering, styrmedel och beteendeförändringar gemensamt dra åt samma håll. För att nationella planen ska vara förenlig med en hållbar utveckling skulle man därför behöva planera utifrån en målbild om ett framtida hållbart samhälle, något som både Trafikverket och Naturvårdsverket förslåg i underlaget till Färdplan 2050. Detta ville inte regeringen. Vidare bör känslighetsanalyserna redovisas för samtliga åtgärder i planen och där utgöra ett viktigt underlag för planens prioritering.

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. De av Riksdagen beslutade transportpolitiska målen ska utgöra grunden för transportsystemets utveckling.

Kostnaden för Förbifart Stockholm uppgår enligt Nationella planen nu till 31,4 miljarder kronor i 2013 års prisnivå. Med räntekostnaderna inräknade är

kostnaden cirka 50 miljarder kronor. Pengar som behövs för att Stockholm ska bli en klimatneutral region med fungerande effektiva transporter och där länets transporter utgör cirka en tredjedel av dagens utsläpp av koldioxid. Regionen behöver ytterligare medel från regeringen för åtgärder och drift och underhåll för regionens transportinfrastruktur. Men i ett första skede är det ett uppenbart faktum att Förbifart Stockholm låser upp cirka 50 miljarder kronor som är nödvändiga för att kunna påbörja angelägna satsningar på kollektivtrafik och cykelåtgärder.

I effektbedömningen (TRV 2012/29166) av Förbifart Stockholm anger Trafikverket att projektet är en ”klar målkonflikt mellan miljö och framkomlighet för bil då utbyggnaden av Förbifarten medför kraftiga intrång i natur- och kulturmiljöer och bidrar till ökad biltrafik, ökat bilberoende, ökad energiförbrukning och ökade utsläpp av växthusgaser, samt även ökat buller och luftföroreningar, vilket totalt sett bedöms leda till en ökad belastning på befolkningens hälsa. Den bedöms därför ha ett negativt bidrag till den långsiktiga ekologiska hållbarheten”.

- 2) Annika Ödebrink m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

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

Socialdemokraterna vill ytterligare starkt betona vikten av att koppla ihop utbyggnad av den regionala kollektivtrafiken med bostadsbyggandet. En väl fungerande och utbyggd kollektivtrafik är en förutsättning för den rejäla satsning på bostadsbyggande som är en absolut nödvändighet för att Stockholmsregionen ska fortsätta att utvecklas.

Vi anser också att utbyggnaden av tunnelbanesystemet ska tidigareläggas, såväl till Hagastaden som till Nacka.

Beslut om en eventuell konvertering av busslinje 4 till spårväg ska, enligt vår åsikt, fattas först efter en noggrann utvärdering av det pilotförsök som genomförs för att öka framkomligheten och minska restiden på linjen.

Staden bör därför inte låsa sig i frågan om spårväg innan utvärderingen är klar utan även väga in andra alternativ som exempelvis en BRT lösning med elbussar som laddar under tur.

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 Tobias Johansson (V).

Reservation

Vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

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:

Folkpartiet instämmer i huvudsak med kontorens gemensamma tjänsteutlåtande men vill särskilt framhålla 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 avgränsas 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 avgränsning 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 avgränsnings 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:

Jag delar kontorens slutsats att klimatutmaningen behöver analyseras djupare mot bakgrund av trafikverkets prognoser. Det är av stor vikt att resurser redan i ett tidigt stadium styrs mot mer resurseffektiva transportslag, såsom kollektivtrafik och cykel. 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 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:
