

Tid Tisdagen den 19 november 2013 kl 16.30 – 17.15
Plats Virvelvinden, Stadshuset
Justerat Måndagen den 2 december 2013

Ulla Hamilton

Daniel Helldén

Närvarande**Beslutande ledamöter:**

Ulla Hamilton (M), ordföranden

Daniel Helldén (MP), vice ordföranden

Bo Arkelsten (M)
Datevig Tjärnberg (M)
Marie Agmén (M)
Jonas Naddebo (C)
Malte Sigemalm (S)
Annika Ödebrink (S)
Oskar Levin (S)
Martin Hansson (MP)
Tobias Johansson (V)

Tjänstgörande ersättare:

Christoffer Kuckowski (M)

för Daniel Valiollahi (M)

Charlotta Schenholm (FP)

för Mark Klamberg (FP)

Ersättare:

Inga-Lill Larsson (M)
Christer Swärd (M)
Ole-Jörgen Persson (M)
Jesper Svensson (FP)
Göran Oljeqvist (KD)
Margareta Stavling (S)
Jimmy Lindgren (S)
Hampus Rubaszkin (MP)
Petra Schagerholm (MP)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Per Anders Hedkvist, Louise Bill, Ted Ell, Åse Geschwind, Inga-Lill Hultin, Mattias Lundberg och Marita Söderqvist samt personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-9 och biträdande borgarrådssekreteraren Shashika Sellgren.

§ 10**Anpassningar av ytvägnätet efter Norra länkens öppnande. Inriktningsbeslut**

Dnr T2011-410-04630

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner förslag till inriktning för anpassning av ytvägnätet efter Norra länkens öppnande till en preliminär kostnad om cirka 59 mnkr.
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden ger kontoret i uppdrag att ta fram underlag för genomförandebeslut avseende framkomlighetsförbättrande åtgärder för kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik på Valhallavägen och Lidingövägen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 20 september 2013.

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

- 1) Ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M), Charlotta Schenholm (FP), Jonas Naddebo (C), Malte Sigemalm m.fl. (S) och Tobias Johansson (V) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 1. Att trafik- och renhållningsnämnden uppdrar till kontoret att ta fram en ny inriktning för anpassning av ytvägnätet efter Norra länkens öppnande för alternativ EKO där Trafikverkets målbild om 25 procents minskad vägtrafik 2030 utgör en grund för planeringsinriktningen.
 2. Att Trafik- och renhållningsnämnden ger kontoret i uppdrag att ta fram underlag för genomförandebeslut avseende framkomlighetsförbättrande åtgärder för kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik på Roslagsvägen, Valhallavägen och Lidingövägen i enlighet med det nya alternativet EKO ovan.
 3. Att vidare anföra följande:

Norra länken avlastar ytvägnätet i cirka fem år, efter det är trafiken tillbaka på samma nivå som idag. Det sker som en kombination av inducerad trafik och ökat bostadsbyggande. Detta är naturligtvis ingen överraskning. Effekterna med mer vägtrafik i Södra länken har varit motsvarande och

utvecklingen är överensstämmande med trafikforskningen om inducerad trafik. Inducerad efterfrågan, där en ökad tillgång till en vara resulterar i en högre efterfrågan, är väletablerad i ekonomisk teori men har en särskild innebörd för utbyggnaden av trafikinfrastruktur. På kort sikt kan en ny väg inducera mer trafik genom att vägen erbjuder en bättre service än andra alternativ. På längre sikt induceras mer trafik genom vägens påverkan på lokaliseringen av verksamheter och människors val av bostad, som även de bygger på vägens strukturerande effekter.” I Framkomlighetsstrategin anges att *”I en växande storstad med välmående ekonomi får man precis den trafikmängd i högtrafik som man skapar vägkapacitet åt. Vill man ha mindre biltrafik krävs andra åtgärder, till exempel trängselskatt eller andra brukaravgifter.* Stora väginfrastrukturprojekt uppnår inte de fördelar som ofta framhävs. Ännu en gång har en rapport tydligt visat på detta. Ytterligare stora miljardinvesteringar i motorvägar måste upphöra. Att kalla ett scenario för ”EKO” och samtidigt ha med Förbifart Stockholm och Östlig förbindelse är minst sagt anmärkningsvärt och förvånande. Det är nu hög tid att decennier av fakta och erfarenheter omsätts till en större omvärdering av stadens trafikpolitik.

Men samtidigt som ytrafiken ska anpassas efter BAS+ sker nu en positiv utveckling med höjda och breddade trängselskatter samt en satsning på tunnelbana vilket gör att utgångspunkterna för ”EKO” rimligen blir genomförda till 2030. Att stå fast vid BAS+ är i det sammanhanget orimligt.

Men alternativet ”EKO” är inte tillräckligt, det behövs även en politik som tar in fakta och erfarenheter från tidigare stora väginvesteringar och omvärderar trafikpolitiken till en grön, mänsklig och miljövänlig politik för Stockholm som ser helheten och vetenskaplig empiri i trafikforskning. Scenario EKO ska stödja sig på Trafikverkets målbild om 25 procents lägre trafikmängd i Stockholms län år 2030 och därmed utgå från ett alternativ där varken Förbifart Stockholm eller Östlig förbindelse byggs. I förslaget till ytvägnät ska även en snabbcykelled omfattas i planen, som följer Roslagsvägen förbi Universitetet och ansluter till den planerade snabbcykelleden i nordostsektorn.

Norra länken byggdes med argumentet att flytta bort de tunga transporterna från Värtahamnen. Nu ersätts godshamnen med bostäder och den tunga trafik som utgjorde delar av skälen för Norra länken kommer inom de närmaste åren att kraftigt minska i antal när stora delar av hamnverksamheten flyttas.

Ordföranden Ulla Hamilton (M) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från Ulla Hamilton m.fl. (M), Charlotta Schenholm (FP), Jonas Naddebo (C), Malte Sigemalm m.fl. (S) och Tobias Johansson (V).

Reservation

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

Vid protokollet
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar:
