

Tid Torsdagen den 6 februari 2014 kl 16.35 – 17.00
Plats Stora Kollegiesalen, Stadshuset
Justerat Onsdagen den 19 februari 2014

Ulla Hamilton

Daniel Helldén

Närvarande**Beslutande ledamöter:**

Ulla Hamilton (M), ordföranden

Daniel Helldén (MP), vice ordföranden

Bo Arkelsten (M)

Marie Agmén (M)

Mark Klamberg (FP)

Jonas Naddebo (C)

Malte Sigemalm (S)

Annika Ödebrink (S)

Oskar Levin (S)

Martin Hansson (MP)

Tobias Johansson (V)

Tjänstgörande ersättare:

Inga-Lill Larsson (M)

för Daniel Valiollahi (M)

Christer Swärd (M)

för Datevig Tjärnberg (M)

Ersättare:

Christer Ångström (M)

Charlotta Schenholm (FP)

Jesper Svensson (FP)

Göran Oljeqvist (KD)

Margareta Stavling (S)

Jimmy Lindgren (S)

Maria-Elsa Salvo (S)

Hampus Rubaszkin (MP)

Petra Schagerholm (MP)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Per Anders Hedkvist, Fredrik Alfredsson, Louise Bill, Ted Eil, Åse Geschwind, Inga-Lill Hultin, Lars Jolérus, Mattias Lundberg, Elisabet Munters och Peter Nyström samt personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-13, 22-23 och biträdande borgarrådssekreteraren Shashika Sellgren.

§ 15**Stomnätsplanen (fd Stomnätsstrategi) för Stockholms län. Slutversion**

Dnr T2010-330-01491 och T2006-330-09162

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner stomnätsplanen som strategiskt underlag till vidare planering av kollektivtrafikens stomnät vad gäller mål, planeringsprinciper och föreslaget linjenät.
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner även kontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen ”Översyn av stombusslinjernas hållplatslägen i innerstaden”.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 9 januari 2014.

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

- 1) Ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (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 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner i huvudsak stomnätsplanen som strategiskt underlag till vidare planering av kollektivtrafikens stomnät vad gäller mål, planeringsprinciper och föreslaget linjenät.
 - 2 Trafik- och renhållningsnämnden anger som planeringsinriktning för Trafikförvaltningen att ta fram ett klimatscenario där biltrafiken i länet förväntas minska med 25 procent till 2030 och länets trafiktillväxt sker med gång, cykel och kollektivtrafik.
 - 3 Trafik- och renhållningsnämnden anger som planeringsinriktning för Trafikförvaltningen att i samarbete med Trafikkontoret påbörja planering av en ny västlig tunnelbanelinje samt Spårväg syd och Spårväg nord.
 - 4 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner detta ärende även som svar på skrivelsen ”Översyn av stombusslinjernas hållplatslägen i innerstaden”.

5 Att vidare anförä följande:

Stomnätsplanen är överlag väl avvägd till sina åtgärder och Miljöpartiet ställer sig bakom de flesta av dessa. Det är dock oklart om målet att åka kollektivtrafikandelen med 5 procentenheter mot biltrafiken uppnås med planen. För att vara en visionsinriktad plan bör det även ta höjd för ett kraftigt ökat kollektivtrafikresande. Trafikverket uppgav i kapacitetsutredningen i april 2012 att biltrafiken behöver minska med cirka 25 procent i storstadsregionerna för att klara målet om en fossiloberoende fordonsflotta. Samma bedömning gör även utredningen om en fossilfri fordonsflotta som presenterades i december 2013. Där finns tre olika mål om att revidera nationella planen, att all trafiktillväxt i städerna bör ske med gång, cykel och kollektivtrafik. Det är inte rimligt att stomnätsplanen kan anpassa sig till en utredning som kom för en dryg månad sedan, men Trafikverkets rapport om 25 procent mindre biltrafik har dock varit känd sedan våren 2012. Stockholms stads färdplan för en fossilfri stad 2050 anger att kollektivtrafiken inom stadens gränser behöver fördubblas till år 2050. Ett mer tydligt klimatscenario hade behövts för att visa på de faktiska utmaningarna för kollektivtrafikens roll i ett hållbart samhälle.

Stomnätsplanen lyfter fram behovet av en västlig tunnelbaneförbindelse i linje med Älvsjö-Liljeholmen-Fridhemsplan-Odenplan-Hagastaden med tänkbara förlängningar norrut. Det är enligt planen angeläget att i närtid börja planera för denna linje. Det första steget är rimligen att tunnelbanelinjen från Hagastaden mot Odenplan planeras för att möjliggöra en förlängning söderut, i enlighet med Stomnätsplanen.

Bromma flygplats bör snarast läggas ner för att marken ska bebyggas med bostäder och tät stadsmiljö. Det är angeläget att SL gör studier som visar på hur en tunnelbana kan trafikförsörja området med lämplig kapacitet.

Spårväg syd ska påskyndas, och det gäller sammantaget för linjesträckningen Flemingsberg- Kungens kurva-Skärholmen-Fruängen-Älvsjö-Bandhagen-Hökarängen-Skarpnäck. Även en Spårväg nord behöver utredas från gröna linjen i västerort via exempelvis Spånga och vidare mot Kista och Helenelund/Sollentuna.

Planerna på en förlängning av Spårväg city från Centralen västerut verkar dock i och med stomnätsplanen helt ha lagts

på is, vilket är beklagligt. Ej heller väljer man att satsa på nordvästra Kungsholmens trafikförsörjning utan nöjer sig med en vag skrivning om att framöver förstärka områdets centrala delar med mer lokal kollektivtrafik. Saken motiveras utifrån ett bedömt för svagt resandeunderlag men de nyligen uppstartade planerna på utbyggnader i Stadshagen med minst 800 nya bostäder kommer att stärka trycket ytterligare utöver de utbyggnader som redan sker/skett i området.

Samtidigt planeras för cirka 1100 nya bostäder i Marieberg längre söderut, utmed stomlinje 1:s dragning. Linje 1 är redan idag hårt belastad och ytterligare bostäder motiverar en uppgradering. Därtill planeras för att nedgradera stomlinje 3 till stadsbuss när tunnelbanan till Nacka står klar. Något som ytterligare kan komma att öka trycket på linje 1.

En sammantagen lösning på det hela skulle kunna vara att dra om linje 1 från Fridhemsplan till nordvästra Kungsholmen, istället för dagens dragning till Stora Essingen. Samtidigt förlängs Spårväg city västerut via Tegelbacken, Hantverkargatan, Fridhemsplan och Marieberg till Stora Essingen. På så vis ges både nordvästra Kungsholmen samt Marieberg/Stora Essingen en nödvändig uppgradering. En extra synergieffekt av denna lösning blir att Spårväg city och Tvärbanan därmed kan kopplas samman vid Stora Essingen. Något som skulle öppna upp för helt nya tvärförbindelser i regionen och avlasta övriga infarter.

Busslinjen som är tänkt att trafikera Förbifart Stockholm kommer i och med den svaga planeringen för kollektivtrafik i Förbifarten att få långa restider med stora omvägar i av- och påfarten och kopplingar till kollektivtrafikpunkter ovan jord. Förbifart Stockholm ska inte byggas och därmed utgår linjen i sin nuvarande sträckning.

Beslutsgång

Ordföranden Ulla Hamilton (M) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (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.

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av Malte Sigemalm m.fl. (S) enligt följande:

regionen med kollektivtrafiken som utgångspunkt. Angreppssättet i strategin som utgår från resandeströmmar för att peka ut viktiga stråk där kapacitetsstark kollektivtrafik kan göra stor nytta har många fördelar. Många tjänstemän gjort ett förtjänstfullt arbete och vi välkomnar att beskedet från 2013 års Stockholmsförhandling arbetats in.

Samtidigt är det är beklagligt att den nuvarande politiska majoriteten i landstinget röstat nej till Socialdemokraternas förslag om strategisk tunnelbaneutredning, samtidigt som det omfattande stomnätsarbetet rullat vidare utan någon inriktning från den politiska ledningen gällande tunnelbanesträckningar. Beslutet om tunnelbanedragningar inom Stockholmsförhandlingen har därför gjorts på ett begränsat underlag och med en finansiering som lägger en stor finansiell börda på kommunerna.

I ett nästa steg behöver en strategisk tunnelbaneutredning även titta på fler dragningar i närtid. Även den korta förläggningen mellan Älvsjö och Hagsätra är viktig för att knyta samma olika trafikslag. Under rubriken "Studier av långsiktigt intressanta kapacitetsförstärkningar" beskrivs behovet av studier i närtid av långsiktigt kapacitetsförstärkande åtgärder i norr-sydlig riktning väster om Slussen, en linje som Socialdemokraterna kallat den "lila linjen". Det är bra och angeläget att det också tas med i en strategisk tunnelbaneutredning. De innebär dessutom viktiga infrastruktursatsningar i Söderort, ett område där det planeras många bostäder samtidigt som kollektivtrafiken slagit i kapacitetstaket.

En sammanhållen regional arbetsmarknad skapar konkurrensfördelar mot andra regioner i Europa. Väl fungerande arbetspendling i hela länet är en viktig komponent i bygget av framtidens Stockholm. Om målet ska nås måste de investeringar som ger störst samhällsekonomisk nytta per skattekrona och som ger flest nya resenärer prioriteras. Så skapar vi bästa förutsättningar för stark arbetsmarknad som möjliggör fler jobb och gynnar tillväxt. Socialdemokraterna ser positivt på försöket att ta ett helhetsgrepp vad gäller stomnätstrafiken. Men det finns också en viktig nord-sydlig dimension där den södra länshalvan nu släpar efter i infrastruktur- och större kollektivtrafikinvesteringar som måste ändras.

Vi konstaterar slutligen att Söderort är i särskilt behov av investeringar, inte minst med tanke på att planerna på Spårväg Syd lagts på is. Det innebär att en fungerande tvärförbindelse

i Söderort även fortsatt saknas. Huddinge kommun menar att 9000 bostäder kan byggas om Spårväg Syd byggs. Den ineffektiva spårvägen i city har kostat de resurser som kunde gått till Spårväg Syd, vilket gör att Söderort nu lämnas utan tvärförbindelse. Det är anmärkningsvärt.

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

Vänsterpartiet saknar en helhetsstrategi gällande framtida spårdragningar i stomnätsplanen, det vill säga var och hur vi bör gå vidare för att också bygga spår. För att möta vår tids största utmaning, i ett starkt växande län måste även en utbyggd spårbunden kollektivtrafik inkluderas, bara så kan vi minska på trängseln och klara våra klimatåtaganden. Kollektivtrafiken måste framöver vinna marknadsandelar från privatbilismen

Möjligheten att möta dessa utmaningar grusas genom bygget av Förbifart Stockholm. Vi står inför ett vägval av många miljarder och detta vägval är avgörande för hur mycket vi kan utveckla kollektivtrafiken på kort och lång sikt. Om bygget av Förbifart Stockholm fullföljs intecknas framtida investeringar i kollektivtrafiken på 30-45 års sikt. Vänsterpartiet anser att 2006 års folkomröstningsresultat skall följas, vilket innebär att trängselskatte-intäkterna ska finansiera en förstärkt och utbyggd kollektivtrafik. Det är omöjligt att både öka kollektivtrafikens marknadsandel och bygga en motorvägstunnel som bygger på prognoser om ytterligare ökad privatbilism.

Vid protokollet
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar: