



Tid: 25 september 2007 kl 16.30 – 16.45

Plats: Bråvallasalen, Stadshuset

Justerat: 25 september 2007

Mikael Söderlund

Jan Valeskog

Närvarande:

Ledamöter

Mikael Söderlund (m), ordförande

Jan Valeskog (s) vice ordförande

Berthold Gustavsson (m)

Tord Bergstedt (m)

Anna Johansson (m)

Annika Davidsson (m)

Inge-Britt Lundin (fp)

Anders Broberg (kd)

Annika Ödebrink (s)

Jimmy Lindgren (s)

Torhild Lamo (v)

Mats Lindqvist (mp)

Ersättare

Bo Arkelsten (m)

Datevig Mardirossian Lönn (m)

Christoffer Kuckowski (m)

Anna Manhag (m)

Åsa Nilsson Söderström (fp)

Charlotte Svensson (s)

tjänstgörande

Adnan Bozkurt (s)

Milly Namiro Darlson (s)

Lars Randerz (s)

Kajsa Stenfelt (v)

Hampus Rubaszkin (mp)

Personalföreträdare

Charlie Magnusson SKTF

Tjänstemän

Trafikdirektör Magdalena Bosson och nämndsekreteraren Åse Geschwind.
Vidare tjänstemännen vid kontoret Ted Ell, Karin Hebel, Lars Jolerus, Erica Lawesson, Ulla Ritzén, Anette Scheibe, Marita Söderqvist och Michael Åhström, samt borgarrådssekreteraren från roteln Henrik Nerlund och biträdande borgarrådssekreteraren Magnus Thulin.

§ 8

Inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för perioden 2010-2019. Remiss

Dnr T2007-300-02683

Protokollsutdrag

Trafikkontoret samt stadsbyggnadskontoret hade den 11 september 2007 avgivit gemensamt tjänsteutlåtande i rubricerade ärende, till vilket hänvisas. I tjänsteutlåtandet föreslogs – vad avser trafik- och renhållningsnämnden – enligt följande:

1. Trafik- och renhållningsnämnden överlämnar och åberopar kontorens utlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Nämnden förslår till kommunstyrelsen att Stockholms stad ställer sig bakom det regionala underlaget ”Inriktning av åtgärder i transportinfrastrukturen i Stockholms län under planeringsperioden 2010-2019” och överlämnar det regionala underlaget i sin helhet till Näringsdepartementet som en del av remissvaret på inriktningsunderlagen.
3. Nämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Yrkanden

Bifall yrkades till kontorets förslag.

Ledamoten Torhild Lamo (v) yrkade bifall till förslag som redovisas i **bilaga D1**.

Ledamoten Mats Lindqvist (mp) yrkade bifall till förslag som redovisas i **bilaga D2**.

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslöt, efter propositioner på framställda yrkanden, enligt kontorens förslag:

1. Trafik- och renhållningsnämnden överlämnar och åberopar kontorens utlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Nämnden förslår till kommunstyrelsen att Stockholms stad ställer sig bakom det regionala underlaget ”Inriktning av åtgärder i transportinfrastrukturen i Stockholms län under planeringsperioden 2010-2019” och överlämnar det regionala underlaget i sin helhet till Näringsdepartementet som en del av remissvaret på inriktningsunderlagen.
3. Nämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Reservationer

Mot beslutet reserverade sig ledamoten Torhild Lamo (v) med hänvisning till sitt yrkande i **bilaga D1**.

Mot beslutet reserverade sig ledamoten Mats Lindqvist (mp) med hänvisning till sitt yrkande i **bilaga D2**.

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande gavs av vice ordföranden Jan Valeskog mf l (s) enligt **bilaga D3**.

Ersättaryttrande

Ersättaryttrande gavs av ersättaren Kajsa Stenfelt (v) i enligt **bilaga D1**.

Vid protokollet
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar:

Tillhör § 8, bilaga D1

Trafik- och renhållningsnämnden
2007-09-25

Tillhör ärende 8

Inriktningsunderlag inför den
långsiktiga
infrastrukturplaneringen för
perioden 2010-2019. Remiss

Torhild Lamo, Kajsa Stenfelt (v)

Förslag till beslut

Att i huvudsak bifalla förvaltningens förslag.

Att därutöver anföra följande:

I ett långsiktigt hållbart Stockholm satsas offensivt på en hållbar stadsstruktur och hållbara transporter. Det innebär en tydligare prioritering av järnvägen, och mindre satsningar på vägutbyggnader. De satsningar som görs på vägarbetens bör därför i huvudsak gå till drift och underhåll av befintliga vägar och inte vägutbyggnader.

I en sådan strategi ingår inte storskaliga motorvägssatsningar som styckar sönder grönområden och leder till en utspridd stadsstruktur som ökar transportberoendet. Därför ska planerna på Förbifart Stockholm och Österleden skrinläggas. Storskaliga motorvägsbyggen är en gammalmodig trafiklösning utan förankring i dagens klimatdebatt.

Ett mycket prioriterat projekt är Citybanan, som är avgörande för järnvägskapaciteten, inte bara i Stockholmsregionen utan i hela landet.

Bromma flygplats måste läggas ner. En nerläggning av flygplatsen skulle förbättra miljön avsevärt för alla de stockholmare som i dagsläget störs av buller från flygplatsen samtidigt som det skapar möjlighet att bygga en modern, miljösmart och mänsklig stadsdel. Vi har mycket svårt att se att det behövs en citynära flygplats när det tar 20 min att ta sig med tåg till Arlanda.

En av Stockholms stora miljöutmaningar är luftkvaliteten. Vägtrafiken är den största källan till luftföroreningar, buller och klimatpåverkan i staden och dagligen överskrider miljökvalitetsnormerna. Partiklar leder till stora hälsoproblem. Dubbdäck förstör asfalten och river upp partiklar i mycket större grad än vad dubbria vinterdäck gör samtidigt som de leder till ökat buller. Det behövs därför krafttag för att lösa problemen och det måste därför bli möjligt för kommuner att införa avgiftssystem för dubbdäck.

Tillhör § 8, bilaga D2

Trafik- och renhållningsnämnden
2007-09-25

Tillhör ärende 8

Inriktningsunderlag inför den
långsiktiga infrastruktur-
planeringen för perioden 2010-
2019. Remiss

Mats Lindqvist (mp)

Förslag till beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar

att återremittera ärendet till stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret,

att därutöver anföra:

Stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret har lämnat ett mycket motstridigt tjänsteutlåtande.

Kontoren säger sig stödja SIKAs analys av brister i inriktningsplaneringen. SIKAs saknar i verkens underlag ett övegripande systemperspektiv på samhällets transportbehov och hur transportefterfrågan påverkas av olika åtgärder. SIKAs anser också att trafikverkens underlag inte beaktar hur klimatfrågan påverkar transportefterfrågan. Vidare belyses ett antal brister i de nuvarande samhällsekonomiska kalkylemtonerna. Sammantaget innebär detta enligt SIKAs att den nuvarande inriktningsplaneringen inte möjliggör en förutsättningslös identifiering av de samhällsekonomiskt mest effektiva lösningarna.

Tjänsteutlåtandet tar också upp fyrstegsprincipen, samt det faktum att de första två stegen betonades särskilt av regeringen i dess uppdrag till trafikverken angående inriktningsunderlaget.

Trots dessa konstateranden har inte kontoren kommit med några förslag på hur fyrstegsprincipen skulle kunna tillämpas i Stockholmsregionen. Man har inte heller låtit sitt instämmande i SIKAs kritik mot inriktningsplaneringen påverka synen på vilka åtgärder som behövs. Kontoren föreslår en investeringsnivå på +50% jämfört med dagens finansiella ramar. Tjänsteutlåtandet saknar förslag på hur man med hjälp av fyrstegsprincipen skulle kunna minska investeringsbehoven i nya stora infrastrukturprojekt.

Investeringsmedlen är begränsade och en önskan om att bygga alla projekt som föreslagits är ingen vägledning för ett beslut. Kontoren bör återkomma med en mer konkret prioritering mellan olika projekt, än en önskan om en generell investeringsnivå på +50%, ”särskilt för den spårbundna kollektivtrafiken”. T.ex. konstaterar kontoren att Förbifart Stockholm kan komma att tränga undan i stort sett samtliga övriga trafikobjekt. Konsekvensanalys av detta saknas.

En klimatanalys från kontoren saknas. Vi vet alla att vi har 15-20 år på oss att ställa om samhället i klimathållbar riktning. Vad anser kontoren att detta bör få för konsekvenser för den långsiktiga infrastrukturplaneringen?

I övrigt hänvisar vi till de synpunkter som framförts i Björn Sigurdsons öppna brev till statens förhandlingsman Carl Cederschiöld av den 20 september 2007.

Tillhör § 8, bilaga D3

Trafik- och renhållningsnämnden
2007-09-25

Tillhör ärende 8

Inriktningsunderlag inför den
långsiktiga infrastrukturplaneringen
för perioden 2010 – 2019. Remiss

Jan Valeskog m fl (s)

Särskilt uttalande

Vi delar i stort de resonemang som förs i förslaget till remissvar. Inte minst behovet av ökade spårsatsningar för att inte minska kollektivtrafikandelen i regionen och för dess betydelse för att minska trängseln på vägnätet.

Vi menar dock att ärendet ger en felaktig bild av Cederschiöld, statens förhandlingsmans, uppdrag. Det är formulerat på följande vis:

”Förhandlingen ska ske inom den finansieringsram som gällande infrastrukturplaner för länet utgör. Som komplement härtill kan intäkter från vägavgifter i form av trängselskatt, offentlig- privat samverkan samt lokal och regional medfinansiering användas.”

Mot den bakgrunden kan man lätt konstatera att de inblandade parterna från den kommunala nivån knappast kan vänta sig någon annan fördel av detta arbete än en möjlighet att, antingen påverka vilka projekt som ska bortprioriteras till följd av fördyringar och spräckta ramar, eller helt enkelt betala mer själva.