



Tid Torsdagen den 29 augusti 2013, kl 16.00 – 16.25

Plats Bråvallasalen, Stadshuset

Justerat Torsdagen den 29 augusti 2013

Joakim Larsson

Maria Östberg Svanelind

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Joakim Larsson (M) ordföranden

Maria Östberg Svanelind (S), vice ordföranden

Jan Tigerström (M)

Lars Svärd (M)

Theréz Randquist (M)

Per Hallberg (M)

Daniel Forslund (FP)

Lars Arell (S) §§ 1-6, 8, 10-17, 19-24

Maria Nygård (S)

Åke Askensten (MP)

Anna Bäcklund (MP)

Tjänstgörande ersättare:

Gustav Johansson (M) för Karl Malmqvist (C)

Sara Gunnerud (S) för Lars Arell (S) §§ 7, 9 samt 18

Clara Lindblom (V) för Ann-Margarethe Livh (V)

Ersättare:

Eva Ångström (M)

Maria Hagbom (M)

Patrik Silverudd (FP)

Inga Osbjer (FP)

Sara Gunnerud (S) §§ 1-6, 8, 10-17 samt 19-24

Kenneth Nilsson (S)

Håkan Olander (S)

Elin Olsson (MP)

Lennart Tonell (MP)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Krister Schultz, Jennie Almgren, Marita Anheim, Ann-Charlotte Bergqvist, Mårten Frumerie, Gunnar Jensen, Eva Olofsson och Åsa Wigfeldt samt borgarrädssekreteraren Martin Edgélius.

§ 23

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

Dnr E2013-300-01151

Beslut

Exploateringsnämnden beslutar enligt kontorens gemensamma förslag:

- 1 Exploateringsnämnden beslutar att som svar på kommunstyrelsens remiss av "Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025" hänvisa till vad som sagts i kontorens gemensamma tjänsteutlåtande.
- 2 Exploateringsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Exploateringskontorets, trafikkontorets, stadsbyggnadskontorets, miljöförvaltningens och stadsledningskontorets gemensamma tjänsteutlåtande från den 4 juli 2013.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Joakim Larsson m.fl. (M), Daniel Forslund (FP), vice ordföranden Maria Östberg Svanelind m.fl. (S) och Clara Lindblom (V) föreslår (se beslutet).
- 2) Åke Askensten m.fl. (MP) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

- 1 Exploateringsnämnden avger följande svar på remissen "Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025":

Åtgärdsplaneringen och den nationella planen är viktiga 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. Transportsystemet är grundläggande för samhällsplaneringen och bebyggelseplaneringen under mycket lång tid. Därför måste transportsystemet medverka till en hållbar samhällsutveckling. Det gör dessvärre inte remissversionen av nationella planen.

Det är inte rimligt att fortsätta en planering som kraftigt försvårar måluppfyllelsen och omöjliggör klimatomställningen, förvärrar miljöproblemen och ökar trängseln.

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 jämfört med dagens nivå. En övergång till spårburen person- och godstrafik måste underlättas.

Trafikverket konstaterar vidare att det skulle innebära ett omfattande arbete att ta fram en ny prognos för klimatscenariot, ett 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 miljoner kr.

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 relevant klimatscenario skulle kollektivtrafiken, gång, cykel och gods på järnväg och sjöfart öka. Det är naturligt att projekt med en sådan inriktning skulle bli mer lönsamma för samhället och en sådan känslighetsanalys skulle därför vara intressant och ett utgöra ett viktigt underlag för prioriteringar.

Ett fungerande transportsystem kan bara förverkligas genom en förståelse av sambanden mellan samhällsplaneringen i stort och trafiksystemets 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 kollektivtrafik som norm.

En tät och 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, men det förutsätter att man vidtar nödvändiga åtgärder

Stockholmsproblematiken

Finansieringen inom stockholmsöverenskommelsen låser nuvarande och kommande medel för mycket lång tid och förhindrar därmed för stockholmregionen att i ett senare skede åtgärda det brister som dagens planering nu förstärker.

Kostnaden för Förbifart Stockholm uppgår enligt Nationella planen nu till 31,4 miljarder kronor i 2013 års prisnivå. Men på längre sikt kan det handla om i storleksordningen 50-60 miljarder, beroende på ränte- och kostnadsutveckling. Det är pengar som behövs för att Stockholm ska bli en klimatneutral region med fungerande effektiva transporter och där utsläppen av koldioxid länets trafik minskar till cirka en tredjedel av dagens nivå.

Regionen behöver ytterligare medel från regeringen för åtgärder och drift och underhåll av transportinfrastruktur. Men i ett första skede måste vi se det faktum att Förbifart Stockholm låser upp många miljarder kronor som istället är nödvändiga för att kunna påbörja angelägna satsningar på kollektivtrafik och cykeltrafik.

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”. Dessutom har Naturvårdsverket tidigare angett att Förbifart Stockholm kan komma att öka biltrafiken i regionen som

helhet med 4 procent – en direkt oacceptabel utveckling. Trängselskatten och pengarna för motorleder bör överföras till kollektivtrafik och cykeltrafik.

Beslutsgång

Ordföranden Joakim Larsson (M) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från Joakim Larsson m.fl. (M), Daniel Forslund (FP), Vice ordföranden Maria Östberg Svanelind m.fl. (S) och Clara Lindblom (V).

Reservation

Åke Askensten m.fl. (MP) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av vice ordföranden Maria Östberg Svanelind m.fl. (S) och Clara Lindblom (V) enligt följande:

Vi instämmer i stora delar i kontorens gemensamma förslag till svar på förslaget till nationell plan för transportsystemet. Svaret visar att tydligt att den moderata ambitionsnivån när det gäller infrastrukturen är allt för låg efter många år med eftersatt underhåll få nya nyinvesteringar. Det visar sig i planen då viktiga projekt saknas som en koppling mellan Södra länken och Nynäsvägen och flera utbyggnader av tunnelbanan. För att Stockholm ska fortsätta vara en konkurrenskraftig region och stockholmare ska välja kollektivtrafiken även i fortsättningen behövs ambitionsnivån öka kraftigt i den nationella planen för transportsystemet.

Vid protokollet
Eva Olofsson

Rätt utdraget intygar:
