



**Tid** Tisdagen den 27 augusti 2013 kl 17.00 – 19.00

**Plats** Bolindersalen, Tekniska nämndhuset

**Justerat** Tisdagen den 27 augusti 2013

Per Ankersjö

Katarina Luhr

### **Närvarande**

Beslutande ledamöter:

Per Ankersjö (C) ordföranden

Katarina Luhr (MP) vice ordföranden

Jonas Nilsson (M)

Torbjörn Erbe (M)

Per Ola Bosson (M)

Helena Levy (M)

Nils Ingelström (M)

Karin Karlsbro (FP)

Mikael Magnusson (S)

Rana Carlstedt (S)

Mats E. P. Lindqvist (MP)

Stellan F Hamrin (V)

Tjänstgörande ersättare:

Fredrik Canerstam (S)

för Åsa Wester (S)

Ersättare:

Viktor Strååt (M)

§§ 1-24, 27-35

Andreas Lundin (M)

Frida Johansson Metso (FP)

Per Johansson (FP)

Maria Brogren (C)

§§ 1-24, 26-35

Måns Lönnroth (S)

Charles Berkow (MP)

Clara Lindgren (MP)

Sara Stenudd (V)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Gunnar Söderholm, Daniel Selin, Emily Tjäder, Gustaf Landahl, Håkan Andersson, Malin Tärpö, Maria Svanholm, Pia Winbladh Högfors och Åse Geschwind samt borgarrådssekreteraren Albin Ring.

## **§ 26**

### **Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025**

#### **Remiss från Trafikverket (KF/KS, dnr 314-1001/2013)**

Dnr 2013-9204

#### **Beslut**

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt förvaltningarnas gemensamma förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden lämnar som svar på kommunstyrelsens remiss av "Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014–2025" förvaltningarnas gemensamma tjänsteutlåtande.
- 2 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

#### **Handlingar i ärendet**

Miljöförvaltningens, trafikkontorets, stadsbyggnadskontorets, exploateringskontorets och stadsledningskontorets gemensamma tjänsteutlåtande från den 4 juli 2013.

#### **Nämndens behandling av ärendet**

##### **Framlagda förslag till beslut**

- 1) Ordföranden Per Ankersjö (C), Jonas Nilsson m.fl. (M), Karin Karlsbro (FP) och Mikael Magnusson m.fl. (S) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Katarina Luhr m.fl. (M) föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt följande:
  - 1 Som svar på remissen av "Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025" anföra följande:

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. 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 ansvarslost att fortsätta en planering som 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.

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 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 inte ryms inom åtgärdsplaneringen. Därför genomfördes enbart känslighetsanalyser på vissa vägprojekt med investeringskostnader på minst 200 mkr.

Tjugoen 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 projekten 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 skulle bli mer lönsamma i ett klimatscenario och en sådan känslighetsanalys skulle därför vara intressant och ett 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 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 förenliga med en hållbar utveckling skulle man behöva planera utifrån en målbild om ett framtida hållbart samhälle, något som både Trafikverket och Naturvårdsverket förslog i underlaget till Färdplan 2050. 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.

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”.

Därför bör Förbifarten inte byggas.

Vi 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 vi oss 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.

- 3) Stellan F Hamrin (V) föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt följande:

Den föreslagna planen bör avslås och Trafikverket bör åläggas att ta fram en ny nationell plan för transportsystemet baserat dels på att den s.k. Förbifart Stockholm stoppas, dels på att utsläppen av klimatgaser i princip ska upphöra nationellt senast 2040 och att kostnaden för energi baseras på att endast 40 % av nu kända olje- och gasfyndigheter av klimatskäl kan användas.

Vi 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 vi oss 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.

### **Beslutsgång**

Ordföranden Per Ankersjö (C) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från Per Ankersjö (C), Jonas Nilsson m.fl. (M), Karin Karlsbro (FP) och Mikael Magnusson m.fl. (S).

**Reservation**

Vice ordföranden Katarina Luhr m.fl. (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Stellan F Hamrin (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

**Särskilt uttalande**

Särskilt uttalande lämnas av ordföranden Per Ankersjö (C), Mikael Magnusson m.fl. (S) och Stellan Hamrin (V) enligt följande:

Vi 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 vi oss 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 Mikael Magnusson m.fl. (S) enligt följande:

Vi instämmer i stora delar i kontorens förslag till remissvar på förslaget till nationell plan för transportsystemet. Svaret visar att den borgliga 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 stockholmarna ska välja kollektivtrafiken även i fortsättningen behövs ambitionsnivån öka kraftigt i den nationella planen för transportsystemet.

Vid protokollet  
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar:

---