



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 Tappefur, Maria Svanholm, Pia Winbladh Högfors och Åse Geschwind samt borgarrådssekreteraren Albin Ring.

§ 27

Länsplan för regional transportinfrastruktur 2014-2025

Remiss från länsstyrelsen (KF/KS, dnr 314-921/2013)

Dnr 2013-8701

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt förvaltningarnas gemensamma förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden lämnar som svar på kommunstyrelsens remiss av "Länsplan för regional transportinfrastruktur 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), vice ordföranden Katarina Luhr m.fl. (MP), Jonas Nilsson m.fl. (M) och Karin Karlsbro (FP) föreslår (se beslutet).
- 2) Mikael Magnusson m.fl. (S) föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt följande:
 - 1 Delvis bifalla kontorets förslag till beslut
 - 2 Utöver detta anföra

Länsplanen för regional transportinfrastruktur 2014-2025 saknar i dess nuvarande form de ambitioner som är nödvändiga för att Stockholmsregionen ska kunna växa hållbart. Planen bör därför kompletteras med följande övergripande målsättningar:

- Andelen som åker kollektivt måste öka.
- Utbyggnaderna av kollektivtrafiken ska stödja ett ökat bostadsbyggande.
- Pendling mellan hem och arbete/studier ska bli lättare.
- Trängselskattens utveckling samordnas med kollektivtrafik- och infrastruktursatsningar för att minimera bilköer och förbättra tillgängligheten.

Utifrån detta är tunnelbanans utbyggnad en nyckelfråga. Kapaciteten i befintligt nät behöver öka och tunnelbanan behöver snarast byggas ut.

Viktigast i närtid är utbyggnaden mot Hagastaden och Nya Karolinska sjukhuset. Att som länsplanen föreslår en utbyggnad dit först 2019 är inte tillräckligt. Länsstyrelsen öppnar dock upp för att landstinget kan bygga tidigare och få betalt i efterhand. Tyvärr finns idag inga sådana ambitioner hos landstingsmoderaterna utan de fortsätter att planera för spårväg till området. De har heller inte avsatt några pengar fram till 2018 på en spårlösning till

Hagastaden. Här behöver vi vara tydliga om våra ambitioner om en snabbare utbyggnad samt påtala att den Socialdemokratiska landstingsbudgeten har avsatt både pengar till utbyggnaden till Hagastaden men även för nödvändiga kapacitetsförstärkningar och modernisering av grön linje västerut.

I länsstyrelsens plan är tunnelbana till Hagastaden beskrivet som en första etapp av en längre utbyggnad. Det välkomnar vi då det är i enlighet med vårt förslag om en ny linje som kan avlasta systemet som helhet – den lila linjen från Hagsätra via Älvsjö i söder till Arenastaden och Danderyd i norr.

Utbyggnaden av tunnelbana till Nacka är inte föremål för länsplanen. Det bör ändå påpekas att arbete med förstudien drar ut på tiden och att tidsplan med sikte på en färdig utbyggnad först 2030 inte är tillräckligt ambitiös.

Medel till utbyggd tunnelbana till Täby och på sikt Arninge samt till Barkarby saknas i såväl länsplan som förslag till nationell plan.

En utbyggnad av T-banans blå linje Akalla-Barkaby-Hjulsta är från Stockholms perspektiv angelägen eftersom en sådan lösning i flera avseenden verksamt kan öka attraktiviteten hos och stärka sambandet mellan bostadsområden på norra och södra Järva.

För pendeltågstrafiken fortgår arbetet med citybanan enligt plan men i förslaget till nationell plan är nu antligen hela Mälärbansens fyrspärsutbyggnad mellan Barkarby och Kallhäll med. Det skapar stabilitet i systemet och möjliggör en kapacitetsökning till 10-minuteratrafik i rusningstid.

Förbättrade kommunikationer på Södertörn måste ges stor prioritet och bidra till en bra balans mellan satsningar på objekt norr respektive söder om city. Att både Spärväg syd och Södertörnsleden skjuts på obestämd framtid är oacceptabelt. Konkreta förslag som kan genomföras i närtid måste tas fram.

En annan nyckelfråga är hur trängselskattesystemet löpande justeras efterhand som trafiken och infrastrukturen förändras. Att bilköerna minskar är avgörande för att, i avvaktan på T-banans utbyggnad och redan på kort sikt, snabbt kunna öka utbudet av snabba, punktliga bussar. Om revideringar av trängselskatten samordnas med kollektivtrafikplaneringen förbättras möjligheterna att utnyttja infrastrukturen på ett effektivt sätt, säkra framkomligheten för varutransporter, räddningsfordon m.m. och minimera miljöstörningarna från trafiken. Det talar för att kontrollen över trängselskatten förs över till lokal/regional nivå. I det slutliga förslaget till länstransportplan bör man beakta de förslag till förändringar av trängselskattesystemet som 2013 års Stockholmsförhandling i en framställning till regeringen den 1 juli 2013 förordat.

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

Den föreslagna planen bör avslås och Länsstyrelsen ta fram ett nytt förslag utifrån den nya plan som Trafikverket bör utarbeta.

Vi instämmer i det uttalande som utan protester gjordes av den ledande tjänsteman som vid KSLs presentation förra veckan och som löd ”Det är bilen som ska ut”.

Beslutsgång

Ordföranden Per Ankersjö (C) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från Per Ankersjö (C), vice ordföranden Katarina Luhr m.fl. (MP), Jonas Nilsson m.fl. (M) och Karin Karlsbro (FP).

Reservation

Mikael Magnusson m.fl. (S) 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) enligt följande:

Det är glädjande att investeringarna i kollektivtrafik och cykelinfrastruktur har ökat i planen. Jag instämmer dock i kontorens synpunkt att kriterierna för tilldelning av medel till framförallt cykelinfrastruktur måste bli tydligare. Likaså måste staden bli bättre på att identifiera och lyfta in namnsatta cykelsatsningar i länsplanen, exempelvis den cykelförbindelse mellan södermalmstorg och klara mälarstrand som omnämns i samband med byggnationen av Nya Slussen.

Det är inte lika glädjande att planen bedöms ha en negativ påverkan på klimatet. Jag vill därför understryka kontorens synpunkt att mer resurseffektiva transportslag, såsom kollektivtrafik och cykel, bör prioriteras. 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 jag mig 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 Karin Karlsbro m.fl. (FP) enligt följande:

God kollektivtrafik till Hagastaden har hög prioritet, detta kan ske genom olika alternativ, och huruvida tunnelbana eller spårväg är den bästa lösningen övervägs för närvarande av regeringens förhandlingspersoner. En avgörande fråga för huruvida den gröna linjen ska avgrenas är vad som händer med befintlig trafik på nämnda linje. Det är angeläget att kollektivtrafiken västerut inte försämras. Det föreligger motstridiga besked huruvida det råder överkapacitet på delar av den gröna linjen och därmed om avgrening är lämplig. Trycket på linjen är redan högt och lär öka på viktiga knutpunkter, t.ex. i Alvik, när tvärbanan till Solna öppnas. Andra viktiga faktorer rör kostnaden för detta projekt och en avgrenings inverkan på andra kollektivtrafiklösningar, såväl vad avser Hagastaden som övriga Stockholm. I nuläget saknas det således tillräckligt beslutsunderlag och det behövs en mer utförlig diskussion på den politiska nivån. Folkpartiet anser därför att frågan om val av kollektivtrafiklösning till Hagastaden måste hållas öppen.

Det gemensamma tjänsteutlåtandet ställer sig även positivt till att Spårväg Syd initialt skulle kunna trafikeras med utökad och sammanhållen busstrafik.

Folkpartiet anser att det är viktigt att sträckan Flemingsberg–Kungens kurva/Skärholmen trafikeras med spårvagn så snart som möjligt.

Särskilt uttalande lämnas av vice ordföranden Katarina Luhr m.fl. (MP) enligt följande:

Det är positivt med en länsplan som lägger tyngdpunkten på investeringar i kollektivtrafikåtgärder. Bedömningen att det framförallt är inom kollektivtrafiken som det behövs stora satsningar är välkommen. Dessvärre är planeringen styrd av tidigare beslut som för regionen längre bort från att nå klimatmål och en fungerande transportinfrastruktur. Om länsplanen gavs möjlighet till friare planering som inte vore styrd av Stockholmsöverenskommelsen är det troligt att utfallet för länet blivit mer positivt än vad planen nu kan åstadkomma.

Dock utgör länsplanen endast en del av den sammanlagda planeringen av transportinfrastrukturen. Detta har gjort det svårt att på ett bra sätt miljöbedöma planen. Den ekonomiska fördelningen till spår respektive väg riskerar även att bli kommunikativt vilseledande, då fördelningen av investeringsmedel i regionen som helhet uppvisar en större tyngdpunkt för väginvesteringar. Ett stort antal länsvägar vars åtgärder sker genom 5 miljarder i intäkter från trängselskatten faller helt utanför detta resonemang. Det är även oklart på vilket sätt dessa vägåtgärder har miljöbedömts då dessa enbart har bedömts som grupp och inte var för sig.

Den pågående tunnelbaneförhandlingen medför en viss osäkerhet då de viktiga investeringarna har lyfts ur planen och status samt finansiering blir oklara. Det finns mycket som talar för att kommande tunnelbaneinvesteringar ska finansieras genom utbyggda och justerade trängselskatter och det är angeläget att dessa förändringar förs in i planen för att kunna se de trafikstyrande åtgärderna detta medför. Trängselskatten har som syfte att styra trafiken. För att se effekterna av planens åtgärder tillsammans med förändringar av trängselskatten är det nödvändigt att även dessa finns i planen och ligger som grund för trafikprognoser och samhällsekonomiska.

Det är välkommet att länsplanen lyfter fram behovet av tunnelbana till Hagastaden genom en delfinansiering av objektet. Det bör även ligga i planens långsiktiga intentioner att en tunnelbana mellan Odenplan och Hagastaden ska kunna förlängas både åt norr och åt söder. Därför bör planen tydliggöra nödvändigheten av att planeringen av tunnelbanan till Hagastaden möjliggör detta.

Planen tillför inte de investeringar som krävs ens för att uppnå en lägsta godtagbar standard för det regionala cykelvägnätet. Investeringar i cykelåtgärder har bedömts som mycket samhällsekonomiskt lönsamma och kostnaderna är små i förhållande till övriga åtgärdsområden.

Länsstyrelsen har till länsplanen gjort en jämförbarhetsbedömning som visar att planen leder till ökad jämförbarhet om den omfördelar resurser från biltrafiken till kollektiv-, gång- och cykeltrafik samt skapar förutsättningar för en transportsnål planering. Det tydliggörs därmed att målet om jämförbarhet även är kopplat till andra betydande vinster för samhället, till exempel miljö och transportsnål tillgänglighet.

Vid protokollet
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar:
