

PM 2013:144 RII (Dnr 314-1001/2013)

Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025

Remiss från Trafikverket

Remisstid den 1 oktober 2013

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.
Som svar på remissen ”Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025” hänvisas till vad som sägs i promemorian.

Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

Den nationella planen för transportsystemet innefattar statliga investeringar m.m. i transportinfrastruktur under perioden 2014–2025. Det är en revidering och utvidgning av den nuvarande planen som sträcker sig till år 2021. I planen hanteras investeringar i Europavägnätet, nationella spår, farleder samt medfinansiering till regional spårburen trafik.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden. Förvaltningarna har svarat med ett gemensamt tjänsteutlåtande.

Stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden anser att det i planen görs en bra prioritering av de tillgängliga medlen, men att investeringsramen är otillräcklig för regionens behov. Ett tydligare ekonomiskt ansvar behöver tas av staten.

Mina synpunkter

Det är glädjande att regeringen i sitt planförslag tagit med flera för staden, och för Stockholmsregionen som helhet, angelägna objekt. Dock är investeringsramen otillräcklig för Stockholmsregionen, som växer allt snabbare.

Idag tar regionen ett stort ansvar för finansieringen av infrastrukturen, trots att ett stort antal vägar, knutpunkter och länets kollektivtrafik – särskilt inom staden – är av stor betydelse för hela den nationella transportinfrastrukturen. Givet detta bör staten ta ett större ekonomiskt ansvar.

Stockholmsregionen har därutöver den största kollektivtrafikinfrastrukturen i landet, som också är avgörande för regionens framtida tillväxt – både ur ett ekonomiskt och befolkningsmässigt perspektiv. Med Stockholms positiva befolkningstillväxt bidrar kollektivtrafiken därutöver till minskade utsläpp och minskad trängsel.

Det kan också tilläggas att det är av oerhörd vikt att de objekt som behandlas inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling inte lyfts ut ur de regionala och nationella planerna. Den nationella planen borde snarare tydligare prioritera Stockholmsförhandlingen.

I övrigt hänvisar jag till kontorens tjänsteutlåtande.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

Som svar på remissen ”Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025” hänvisas till vad som sägs i promemorian.

Stockholm den 11 september 2013

ULLA HAMILTON

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Utdrag ur förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025. Remissversion.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet Daniel Helldén (MP) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta

1. Som svar på remissen av ”Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025” hänvisas till vad som sägs i promemorian.

Åtgärdsplaneringen och den nationella planen är ett viktigt 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 kraftigt försvårar måluppfyllelsen och 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. Planeringen av Förbifart Stockholm inom Stockholmsöverenskommelsen ska avbrytas och Östlig förbindelse inom 2013 års Stockholmsförhandling ska utgå.

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 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 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 mkr.

21 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 antalet projekt 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 generellt skulle bli mer lönsamma i ett klimatscenario och en sådan känslighetsanalys är därför nödvändig och bör 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 även 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 därför behöva planera utifrån en målbild om ett framtida hållbart samhälle, något som både Trafikverket och Naturvårdsverket förslog i underlaget till Färdplan 2050. Detta ville inte regeringen. 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. Regionen behöver ytterligare medel från regeringen för åtgärder och drift och underhåll för regionens transportinfrastruktur. Men i ett första skede är det ett uppenbart faktum att Förbifart Stockholm låser upp cirka 50 miljarder kronor som är nödvändiga för att kunna påbörja angelägna satsningar på kollektivtrafik och cykelåtgärder.

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”.

Särskilt uttalande gjordes av Per Ankersjö (C) enligt följande.

Jag delar facknämndernas 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 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.

Likasa är det viktigt att nya exploateringsområden förses med fungerande kollektivtrafik i god tid innan de nyinflyttades resevanor har satt sig. Jag vill därför poängtera att en utbyggnad av tunnelbana till Hagastaden är mycket angelägen eftersom det ger en större kapacitet än exempelvis spårvagn och att projektet bör påskyndas.

Särskilt uttalande gjordes av borgarråden Karin Wanngård och Roger Mogert (båda S) enligt följande.

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

Socialdemokraterna vill också starkt betona vikten av att koppla ihop utbyggnad av den regionala kollektivtrafiken med bostadsbyggandet. En väl fungerande och utbyggd kollektivtrafik är en förutsättning för den rejäla satsning på bostadsbyggande som är en absolut nödvändighet för att Stockholmsregionen ska fortsätta att utvecklas.

Vi anser också att utbyggnaden av tunnelbanesystemet ska tidigareläggas, såväl till Hagastaden som till Nacka. Beslut om en eventuell konvertering av busslinje 4 till spårväg ska, enligt vår åsikt, fattas först efter en noggrann utvärdering av det pilotförsök som genomförs för att öka framkomligheten och minska restiden på linjen. Staden bör därför inte låsa sig i frågan om spårväg innan utvärderingen är klar utan även väga in andra alternativ som exempelvis en BRT lösning med elbussar som laddar under tur.

Kommunstyrelsen

Reservation anfördes av Åsa Jernberg och Stefan Nilsson (båda MP) med hänvisning till reservationen av (MP) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av Karin Rågsjö (V) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen besluta

Som svar på remissen hänvisa till vad som sägs nedan

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.

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 gjordes av Ann-Katrin Åslund (FP) enligt följande.

Folkpartiet instämmer i huvudsak med kontorens gemensamma tjänsteutlåtande men vill särskilt framhålla 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 avgränsas 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 avgränsning 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 avgränsnings 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 av Centerpartiet i borgarrådsberedningen redovisades.

Särskilt uttalande gjordes av Karin Wanngård, Roger Mogert och Tomas Rudin (alla S) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (S) i borgarrådsberedningen.

ÄRENDET

Den nationella planen för transportsystemet innefattar statliga investeringar m.m. i transportinfrastruktur under perioden 2014–2025. Det är en revidering och utvidgning av den nuvarande planen som sträcker sig till år 2021. I planen hanteras investeringar i Europavägnätet, nationella spår, farleder samt medfinansiering till regional spårburen trafik.

För åren 2014–2025 har riksdagen beslutat om 522 miljarder kronor för åtgärder i transportsystemet. Drygt hälften (281 miljarder) går till utveckling av transportsystemet och resten till drift, underhåll och reinvestering av statliga järnvägar (86 miljarder) och vägar (155 miljarder). I planen anges att cirka 35 miljarder avsätts för länsplanerna. Trafikverket väljer att prioritera väg- och järnvägsstråk för godstransporter, möjligheter till arbetspendling, kollektivtrafik, gång och cykel samt ökade möjligheter till trafikslagsövergripande användning av transportsystemet. Trafikverket vill särskilt framhålla att det aktuella förslaget har en tydlig inriktning mot att vårda befintlig infrastruktur.

Planförslaget bygger i stor utsträckning på nuvarande plan (för perioden 2010–2021) samt de åtgärder som pekats ut i infrastrukturpropositionen och i regeringens uppdrag om att upprätta nationell plan 2014–2025. Vidare bygger Trafikverkets planförslag på den inriktning som presenterades i Kapacitetsutredningen.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden. Förvaltningarna har skrivit fram ett gemensamt tjänsteutlåtande.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets, exploateringskontorets, miljöförvaltningens, stadsbyggnadskontorets och trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 4 juli 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Kontoren anser att det är positivt med de stora satsningar som görs inom ramen för nationell plan rent generellt. Kontoren konstaterar att planförslaget innehåller flera för staden och regionen angelägna objekt. Bland de objekt staden särskilt prioriterar (se rubriken Bakgrund) ingår flertalet i någon form i antingen förslaget till länsplan eller nationell plan. Dock saknas en ombyggd koppling mellan Södra länken och Nynäsvägen, vilket kontoren anser är olyckligt. Östlig förbindelse är ytterligare en angelägen åtgärd.

En viktig aspekt som kontoren ser en potentiell risk med berör de satsningar som behandlas inom ramen för 2013 års Stockholms-förhandling. Dessa objekt har lyfts ut ur de regionala och nationella planerna för att behandlas separat. Om förhandlingen av någon anledning inte hittar full kostnadstäckning finns risken att de inte blir genomförda. Kontoren vill särskilt lyfta fram betydelsen av tunnelbana till Nacka inklusive avgreningen mot Gullmarsplan. Genom att exempelvis Hagsätragrenen söder om Gullmarsplan förs över till den blå linjen ser kontoren en stor potential i ökat bostadsbyggande i Söderort. Även tunnelbane-utbyggnaden mot Hagastaden ser kontoren som viktig. Medel för denna finns dock avsatta i remissförslaget till länsplan för Stockholms län.

Regionen tar ett stort ansvar för finansiering av infrastrukturen under den nuvarande

planperioden, med investeringsmedel från kommuner och landsting samt från enskilda medborgare via trängselskatten. Ett stort antal vägar, knutpunkter och kollektivtrafik i länet, särskilt inom Stockholms stad, har en funktion som är av stor betydelse även för den nationella transportinfrastrukturen. Staten behöver därför ta ett tydligare ansvar ekonomiskt.

Särskilt anser kontoren att satsningarna på regional kollektivtrafik är långt ifrån tillfredsställande. Den regionala kollektivtrafiken är avgörande för regionens framtida aspekter av minskad trängsel, minskade utsläpp, ökad jämställdhet och ekonomisk tillväxt. I förslaget till nationell plan är statens medfinansiering till detta system synnerligen lågt, inga nya investeringar finns med jämfört med nu gällande plan. I förslaget till länsplan för Stockholms län satsas nära 70 procent på medfinansieringen till regional kollektivtrafik. Kontoren anser inte att det räcker, varför den nationella planen måste öka sina ambitioner inom området.

Kontoren vill påpeka att det är av yttersta vikt att objekten i Stockholmsöverenskommelsen fullföljs enligt nuvarande planer. Om objekt i överenskommelsen på grund av brist i finansiering eller tid hamnar utanför planperioden som sträcker sig till 2021 innebär det att kommande objekt förskjuts ytterligare, med stora negativa konsekvenser som följd för hela regionen.

I förslag till nationell plan finns en rad olika åtgärds paket som kontoren är positiva till. I dessa paket ingår många för staden angelägna satsningar, några exempel är utvecklad trafikledning, koordinering av planerade trafikstörande projekt och trimmade signalanläggningar. Andra exempel är satsningar på effektivare storstadslogistik och på minskade störningar under byggskenen samt reinvestering av bland annat Strömbroarna. I planförslaget beskrivs däremot inte hur mycket Trafikverket tänker satsa på varje åtgärdsområde. Därav kan kontoren inte bedöma om medlen används där de gör störst nytta.

Den ökade satsningen på drift- och underhåll som föreslås är positiv. I övrigt konstaterar kontoren att medel för satsningar på bullerbegränsande åtgärder föreslås öka jämfört med tidigare planperiod. Det är en förbättring, även om det totalt sett inte är tillräckligt för att nå de mål som eftersträvas.

En långsiktig utmaning som måste adresseras är behovet av utbyggd kapacitet inom den nordiska triangeln och mellan Stockholm, Göteborg och Malmö. Ett förslag behöver tas fram till hur en kontinuerlig utbyggnad av ett nytt stambanesystem kan ske.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 29 augusti 2013 att som svar på remissen överlämna och åberopa stadsledningskontorets, exploateringskontorets, miljöförvaltningens, stadsbyggnadskontorets och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande.

Reservation anfördes av ledamoten Åke Askensten m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Maria Östberg Svanelind m.fl. (S) och ledamoten Clara Lindblom (V), *bilaga 1*.

Stadsledningskontorets, exploateringskontorets, miljöförvaltningens, stadsbyggnadskontorets och trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 4 juli 2013 har i huvudsak följande lydelse (se ovan).

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 27 augusti 2013 att som svar på remissen överlämna och åberopa stadsledningskontorets, exploateringskontorets, miljöförvaltningens, stadsbyggnadskontorets och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande.

Reservation anfördes av vice ordföranden Katarina Luhr m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av ledamoten Stellan F Hamrin (V), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Per Ankersjö (C), ledamoten Mikael Magnusson m.fl. (S) och Stellan F Hamrin (V), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Mikael Magnusson m.fl. (S), *bilaga 1*.

Stadsledningskontorets, exploateringskontorets, miljöförvaltningens, stadsbyggnadskontorets och trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 4 juli 2013 har i huvudsak följande lydelse (se ovan).

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 15 augusti 2013 att som svar på remissen överlämna och åberopa stadsledningskontorets, exploateringskontorets, miljöförvaltningens, stadsbyggnadskontorets och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande.

Reservation anfördes av ledamoten Daniel Helldén m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Stadsledningskontorets, exploateringskontorets, miljöförvaltningens, stadsbyggnadskontorets och trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 4 juli 2013 har i huvudsak följande lydelse (se ovan).

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 29 augusti 2013 att som svar på remissen överlämna och åberopa stadsledningskontorets, exploateringskontorets, miljöförvaltningens, stadsbyggnadskontorets och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande.

Reservation anfördes av vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av ledamoten Annika Ödebrink m.fl. (S), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Mark Klamberg (FP), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Jonas Naddebo (C), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Tobias Johansson (V), *bilaga 1*.

Stadsledningskontorets, exploateringskontorets, miljöförvaltningens, stadsbyggnadskontorets och trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 4 juli 2013 har i huvudsak följande lydelse (se ovan)

RESERVATIONER M.M.

Exploateringsnämnden

Reservation anfördes av ledamoten Åke Askensten m.fl. (MP) 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 stockholmsregionen 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.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Maria Östberg Svanelind m.fl. (S) 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.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Reservation anfördes av vice ordföranden Katarina Luhr m.fl. (MP) enligt följande.

- 1 Som svar på remissen av ”Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025” anför 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 ansvarslöst 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 stockholmregionen 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.

Reservation anfördes av ledamoten Stellan F Hamrin (V) 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.

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Per Ankersjö (C), ledamoten Mikael Magnusson m.fl. (S) och ledamoten Stellan F 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 gjordes av ledamoten 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.

Stadsbyggnadsnämnden

Reservation anfördes av ledamoten Daniel Helldén m.fl. (MP) enligt följande.

Daniel Helldén m.fl. (MP) föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar att som svar på remissen av "Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025" hänvisa till vad som sägs i detta utlåtande.

Åtgärdsplaneringen och den nationella planen är ett viktigt 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 kraftigt försvårar måluppfyllelsen och 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.

21 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 antalet projekt 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 även 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 förenlig med en hållbar utveckling skulle man därför behöva planera utifrån en målbild om ett framtida hållbart samhälle, något som både Trafikverket och Naturvårdsverket föreslog 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”.

Trafik- och renhållningsnämnden

Reservation anfördes vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) enligt följande.

Som svar på remissen av ”Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025” hänvisas till vad som sägs i detta utlåtande.

Åtgärdsplaneringen och den nationella planen är ett viktigt 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 kraftigt försvårar måluppfyllelsen och 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. Planeringen av Förbifart Stockholm inom Stockholmsöverenskommelsen och Östlig förbindelse inom 2013 års Stockholmsförhandling ska stoppas.

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 till 2030 jämfört med dagens nivå. Vidare skriver Trafikverket att ta fram en prognos för klimatscenarioet skulle innebära ett omfattande 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 mkr.

21 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 antalet projekt 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 generellt skulle bli mer lönsamma i ett klimatscenario och en sådan känslighetsanalys är därför nödvändig och bör 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 även 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 därför behöva planera utifrån en målbild om ett framtida hållbart samhälle, något som både Trafikverket och Naturvårdsverket föreslog i underlaget till Färdplan 2050. Detta ville inte regeringen. 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. Regionen behöver ytterligare medel från regeringen för åtgärder och drift och underhåll för regionens transportinfrastruktur. Men i ett första skede är det ett uppenbart faktum att Förbifart Stockholm låser upp cirka 50 miljarder kronor som är nödvändiga för att kunna påbörja angelägna satsningar på kollektivtrafik och cykelåtgärder.

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”.

Reservation anfördes av ledamoten Annika Ödebrink m.fl. (S) enligt följande.

Att i huvudsak godkänna kontorets förslag till beslut samt att därutöver anförda:
Socialdemokraterna vill ytterligare starkt betona vikten av att koppla ihop utbyggnad av den regionala kollektivtrafiken med bostadsbyggandet. En väl fungerande och utbyggd

kollektivtrafik är en förutsättning för den rejäla satsning på bostadsbyggande som är en absolut nödvändighet för att Stockholmsregionen ska fortsätta att utvecklas.

Vi anser också att utbyggnaden av tunnelbanesystemet ska tidigareläggas, såväl till Hagastaden som till Nacka.

Beslut om en eventuell konvertering av busslinje 4 till spårväg ska, enligt vår åsikt, fattas först efter en noggrann utvärdering av det pilotförsök som genomförs för att öka framkomligheten och minska restiden på linjen.

Staden bör därför inte låsa sig i frågan om spårväg innan utvärderingen är klar utan även väga in andra alternativ som exempelvis en BRT lösning med elbussar som laddar under tur.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Mark Klamberg (FP) enligt följande.

Folkpartiet instämmer i huvudsak med kontorens gemensamma tjänsteutlåtande men vill särskilt framhålla 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 avgränsas 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 avgränsning 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 avgränsnings 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 gjordes av ledamoten Jonas Naddebo (C) enligt följande.

Jag 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 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 gjordes av ledamoten Tobias Johansson (V) enligt följande.

Vi i Vänsterpartiet vill ha en väl utbyggd, tillgänglig, prisvärd och väl fungerande kollektivtrafik för alla. Vi vill stoppa byggandet av Förbifart Stockholm och i vår budgetmotion för svenska staten satsar vi stora summor på utbyggnaden av kollektivtrafiken.

Med Vänsterpartiets politik skulle därför betydligt större summor finnas tillgängliga för utbyggnad av kollektivtrafiken och cykelvägar.

