



Tid: 23 januari 2007 kl 16.30 – 17.25

Plats: Bråvallasalen, Stadshuset

Justerat: 23 januari 2007

Mikael Söderlund

Mirja Räihä Järvinen

Närvarande:

Ledamöter

Mikael Söderlund (m), ordförande
Mirja Räihä Järvinen (s), vice ordförande
Tord Bergstedt (m)
Anders Broberg (kd)
Annika Davidsson (m)
Berthold Gustavsson (m)
Anna Johansson (m)
Torhild Lamo (v)
Jimmy Lindgren (s)
Mats Lindqvist (mp)
Inge-Britt Lundin (fp)
Jan Valeskog (s)
Annika Ödebrink (s)

Ersättare

Bo Arkelsten (m)
Lars Bengtson (m)
Adnan Bozkurt (s)
Christoffer Kuckowski (m)
Anna Lund (m)
Anna Manhag (m)
Datevig Mardirossian Lönn (m)
Åsa Nilsson Söderström (fp)
Milly Namiro Darlson (s)
Lars Randerz (s)
Hampus Rubaszkin (mp)
Kajsa Stenfelt (v)

Personalföreträdare

Sonja Mogert, SKTF

Tjänstemän

Trafikdirektören Magdalena Bosson samt nämndsekreterarna Hans Engstrand och Åse Geschwind. Vidare tjänstemännen vid kontoret Erik Andersson, Louise Bill, Henrik Christiansson, Barbro Collin, Göran Gahm och Marita Söderqvist samt borgarrådssekreterarna från roteln Ylva Lageson och Magnus Thulin.

Ordföranden Mikael Söderlund (s) hälsade samtliga välkomna till trafik- och renhållningsnämndens första sammanträde.

§ 11

Förstudie av Östlig förbindelse. Remiss

Dnr T2006-310-02857

Protokollsutdrag

Trafikkontoret m fl hade avgivit gemensamt tjänsteutlåtande daterat den 2 januari 2006 i rubricerade ärende, till vilket hänvisas. Trafikingenjören Henrik Christiansson vid trafikkontoret informerade om förstudien. I tjänsteutlåtandet föreslogs – vad avser trafik- och renhållningsnämnden - enligt följande:

1. Trafik- och renhållningsnämnden överlämnar och åberopar utlåtandet som svar på remissen till kommunstyrelsen.
2. Nämnden ger trafikkontoret i uppdrag att förhandla fram en principöverenskommelse med Vägverket hur det vidare planeringsarbetet ska bedrivas.
3. Nämnden förklarar besluten omedelbart justerade.

Yrkanden

Bifall yrkades till kontorens förslag.

Vice ordföranden Mirja Räihä Järvinen m fl (s) yrkade bifall till förslag som redovisas i **bilaga C1**.

Ledamoten Torhild Lamo (v) yrkade bifall till förslag som redovisas i **bilaga C2**.

Ledamoten Mats Lindqvist (mp) yrkade bifall till förslag som redovisas i **bilaga C3**.

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslöt, efter propositioner på framställda yrkanden, enligt kontorens förslag d v s

1. Trafik- och renhållningsnämnden överlämnar och åberopar utlåtandet som svar på remissen till kommunstyrelsen.
2. Nämnden ger trafikkontoret i uppdrag att förhandla fram en principöverenskommelse med Vägverket hur det vidare planeringsarbetet ska bedrivas.
3. Nämnden förklarar besluten omedelbart justerade.

Reservationer

Vice ordföranden Mirja Räihä Järvinen (s) samt ledamöterna Jimmy Lindgren (s), Jan Valeskog (s) och Annika Ödebrink (s) enligt det av vice ordföranden Mirja Räihä Järvinen m fl (s) framställda yrkandet.

Ledamoten Torhild Lamo (v) enligt det av henne framställda yrkandet.

Ledamoten Mats Lindqvist (mp) enligt det av honom framställda yrkandet.

Särskilt uttalande

Ordföranden Mikael Söderlund (m) samt ledamöterna Tord Bergstedt (m), Annika Davidsson (m), Berthold Gustavsson (m), Anna Johansson (m), Inge-Britt Lundin (fp) och Anders Broberg (kd) enligt **bilaga C4**.

Vid protokollet
Hans Engstrand

Rätt utdraget intygar:

Tillhör § 11, bilaga C1

Trafik- och renhållningsnämnden
2007-01-23

Tillhör ärende 11

Östlig förbindelse

Mirja Räihä Järvinen m fl (s)

Förslag till beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar

att förorda att ett västligt alternativ, alternativ C, studeras ytterligare innan ett ställningstagande görs

samt

att därutöver anföra följande

Efter många år av motsättningar och konflikter kring infrastrukturen i Stockholmsregionen hade vissa stabila ramar uppnåtts genom att Stockholmsberedningen, som tillsattes av den dåvarande regeringen, presenterade sitt slutbetänkande. Där hade olika uppfattningar fått komma till tals, samtidigt som ett resultat kunde uppnås och presenteras. Det kunde sedan staten beakta i sin medelstildelning och planering. Stockholmsregionens andel av infrastrukturinvesteringsmedlen ökade också till följd av detta. Socialdemokraterna står fortfarande bakom stockholmsberedningens prioriteringar.

Nu har under kort tid en rad förändringar av förutsättningarna skett som inte på något sätt förankrats, varken i beredningar eller i några andra slag av överenskommelser. Regeringen har också tillsatt en förhandlingsman. Han ska dock hålla sig inom gällande investeringsramar, något som gör att tillägg till planerna knappast kan göras utan att gällande överenskommelser måste brytas.

Vi anser att det som står först på dagordningen och är viktigast för stockholmsregionen är Citybanan, Förbifart Stockholm, E18, Norra länken och en rad angelägna kollektivtrafikinvesteringar.

Citybanan, en av Stockholmsberedningens förstaprioriteringar, har drivits konsekvent till dess den borgerliga regeringen stoppade projektet. Förbifart Stockholm, också en Stockholmsberedningens högst prioriterade investeringar, har funnits sent i de långsiktiga infrastrukturplanerna och planeringsarbetet har också drivits vidare. E18 och Norra länken kommer, om allt går enligt plan, att kunna byggstartas i närtid. För en rad angelägna spårprojekt, vid sidan om Citybanan, har ett finansierings-, planerings- och utredningsarbete bedrivits.

Att i det läget börja planera för ett objekt som inte har finansiering eller finns med i de gällande infrastrukturplanerna framstår inte som seriöst och måste motiveras av annat än sedvanligt planerings- och investeringsarbete.

Eftersom det, mot bakgrund av myndighetens proaktiva agerande, finns gott om tid för Vägverket finns det ingen anledning till förhastade slutsatser. Trafikeffekterna för sydostsektorn är viktiga, men även centrala Stockholm påverkas. En östlig förbindelse måste dessutom placeras i ett sammanhang i trafiksystemet. Vi anser att en rad frågor kan belysas ytterligare:

- miljö- och trafikeffekterna i stadens centrala delar bör ytterligare belysas
- en östlig förbindelses roll i trafiksystemet som helhet bör beaktas grundligare och pågående utveckling av transportsystemet, med bland annat trängselavgifter och pågående investerings- och utvecklingsprojekt , bör tydligare belysas
- effekterna för stadsmiljön bör beaktas bättre, något som talar för alternativet med en västlig dragning.

Sammantaget kan vi konstatera att alternativet med en västlig dragning, som också möjliggör en nedgrävning av Centralbron, bör studeras närmare innan ett ställningstagande görs.

Tillhör § 11, bilaga C2

Trafik- och renhållningsnämnden
2007-01-23

Tillhör ärende 11

Östlig förbindelse – förstudie.
Remiss från Vägverket

Torhild Lamo (v)
Kajsa Stenfelt (v)

Förslag till beslut

- att avslå ytterligare planering för en östlig förbindelse i form av en ny motorled
- att planera för en ny tvärbanedel som bildar en östlig förbindelse och som på sikt kan leda till en spårvägsring runt staden

Nya motorleder leder till mer trafik, vilket ökar den totala miljöbelastningen. Vägverket beräknar att det totala trafikarbetet i länet kommer att öka med åtminstone en procent i och med en ny östlig motorvägsförbindelse. Sannolikt kan denna siffra komma att stiga ytterligare.

Att fortsätta en utbyggnad och satsning på vägtrafiken innebär en inlåsning i ohållbara transportmedel i många decennier framöver. Det finns inget mål i sig att fullborda en motorledsring kring Stockholm. Sätts denna planering i ett större sammanhang och den planering som sker för Förbifart Stockholm blir inlåsningen i ett ohållbart transportsystem ännu starkare.

En ny östlig motorvägsförbindelse kommer att ha negativa konsekvenser för ett flertal miljömål. Målet om Begränsad klimatpåverkan försvåras då de totala koldioxidutsläppen i regionen ökar. Vidare ökar belastningen av andra utsläpp vilket inverkar negativt på Ingen övergödning och Bara naturlig försurning.

Det som istället behövs är en satsning på hållbara transportstrukturer. Därför föreslår vi en östlig spår förbindelse i form av en tvärbaneled (Sickla-Ropsten) som knyter ihop de östra delarna av Stockholm. Det finns stort fog att ifrågasätta att minst 10-15 miljarder kronor ska användas till satsning på ohållbara transportmedel. Dessa pengar skulle kunna modernisera kollektivtrafiken avsevärt och även räcka till flera andra tvärbanor.

I argumentationen för en Österled anförs delvis avlastningen av innerstaden från vägtrafik och förbättrade möjligheter att bygga staden inåt. Detta är två viktiga frågor som det finns många sätt att arbeta med. Men detta kan göras på många andra sätt som inte ökar de totala utsläppen. Trängselavgifter där intäkterna går till en attraktiv och modern kollektivtrafik med låga taxor är bevisligen ett effektivt sätt. Under stockholm försöket minskade utsläppen av koldioxid och partiklar med 13 procent i innerstaden.

Storskaliga motorvägs satsningar har även genus- och klassdimensioner. Det är framförallt högavlönade och män som åker bil medan lågavlönade och kvinnor åker

kollektivt i större utsträckning. En ny östlig motorvägsförbindelse innebär således en satsning på redan gynnade grupper på bekostnad av mindre gynnade grupper.

Tillhör § 11, bilaga C3

Trafik- och renhållningsnämnden
2007-01-23

Tillhör ärende 11

Förstudie av östlig förbindelse.
Remiss

Mats Lindqvist (mp)

Förslag till beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar

att avstyrka förstudien av östlig förbindelse

Samt

att därutöver anföra följande:

En österled blir otroligt kostsam och kommer att öka biltrafiken i Stockholm. Med en nationell målsättning om en 30-procentig minskning av koldioxidutsläppen jämfört med 1990 års nivå så är detta inte godtagbart. Kringleder är en kortsiktig lösning på trängselproblemen i innerstaden. Eftersom lederna genererar ytterligare biltrafik, så återgår snart biltrafiktrycket på innerstaden till samma eller ännu högre nivåer igen. Det enda sättet att nå en hållbar lösning på trafikproblemen är miljöstyrande avgifter i kombination med en kraftigt utbyggd kollektivtrafik. Istället för Österleden så kan tunnelbanan dras till Nacka, kollektiv båttrafik på Saltsjön införas, och nya spårlösningar byggas.

Tillhör § 11, bilaga C4

Trafik- och renhållningsnämnden
2007-01-23

Tillhör ärende nr 11

Östlig förbindelse - förstudie
Remiss från vägverket

Mikael Söderlund (m) m.fl.
Inge-Britt Lundin (fp)
Anders Broberg (kd)

Särskilt uttalande

Infrastruktur i Stockholms län är sedan regeringens direktiv till förhandlingsmannen Carl Cederschiöld i november under diskussion och förhandling. Cederschiöld har som uppgift att samla regionen kring prioritering och finansiering av väg- och spårsatsningar i Stockholms län. Alla projekt är under granskning och Vägverket har dessutom fått direktiv att till juni revidera sin investeringsplan.

I sak och under de förutsättningar gällande tider som finns i förstudien instämmer vi i kontorens ställningstagande och väljer att överlämna tjänsteutlåtandet som nämndens remissvar.