



**Tid** Torsdagen den 22 november 2012 kl 16.40 – 17.25  
**Plats** Stora Kollegiesalen, Stadshuset  
**Justerat** Onsdagen den 5 december 2012

Ulla Hamilton

Daniel Helldén

### Närvarande

Beslutande ledamöter:

Ulla Hamilton (M), ordföranden  
Daniel Helldén (MP) vice ordföranden

Bo Arkelsten (M)  
Annika Davidsson (M)  
Mark Klamberg (FP)  
Malte Sigemalm (S)  
Annika Ödebrink (S)  
Oskar Levin (S)  
Martin Hansson (MP)  
Kajsa Stenfelt (V)

Tjänstgörande ersättare:

Peter Abelin (M)  
Christoffer Kuckowski (M)  
Inga-Lill Larsson (M)

för Daniel Valiollahi (M)  
för Datevig Tjärnberg (M)  
för Jonas Naddebo (C)

Ersättare:

Christer Swärd (M)  
Charlotta Schenholm (FP)  
Jesper Svensson (FP)  
Göran Oljeqvist (KD)  
Margareta Stavling (S)  
Jimmy Lindgren (S)  
Hampus Rubaszkin (MP)  
Maria Antonsson (MP)  
Tobias Johansson (V)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Per Anders Hedkvist, Fredrik Alfredsson, Louise Bill, Ted Ell, Åse Geschwind, Inga-Lill Hultin, Lars Jolérus, Mattias Lundberg och Marita Söderqvist samt borgarrådssekreteraren Josefin Malmqvist och biträdande borgarrådssekreteraren Martin Savén från roteln.

## § 7

### Regional inriktning för transportsystemets utveckling i Stockholms län. Anmälan av svar på remiss

Dnr T2012-000-05209

#### Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden lägger anmälan till handlingarna.

#### Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 2 oktober 2012.

#### Nämndens behandling av ärendet

##### Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

##### Beslutsgång

Ordföranden Ulla Hamilton (M) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

##### Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) enligt följande:

Det är av stor vikt att nämnden ges möjlighet att yttra sig i remisserna. Speciellt i ärenden av denna tyngd. Även om vi förstår problematiken med korta remisstider sker det alltför ofta att remissytranden endast anmäls i efterhand. Vi anser inte att den förväntade utvecklingen ger anledning till att uttrycka sig positivt till nuvarande trafikplanering.

Remissversionen av *Regional inriktning för transportsystemets utveckling i Stockholms län* anger att målet för transportsystemet är att med beaktande av Stockholms utveckling och tillväxt erbjuda tillgänglighet som:

- Stödjer och utvecklar en fungerande bostads- och arbetsmarknad
- Tillgodoser de behov av kapacitet och tillförlitlighet som är nödvändiga för den växande storstadsregionens utveckling
- Aktivt bidrar till en hållbar utveckling socialt, miljömässigt och ekonomiskt. I denna utgångspunkt vilar klimatutmaningen tungt.

Remissversionen klargör med största tydlighet att de ovan nämnda målen inte kommer att nås. För flertalet av målen går utvecklingen till och med i motsatt riktning. Klimatutmaningen som betonas i såväl de transportpolitiska målen, miljö kvalitetsmålen, RUF S 2010, Stockholmsöverenskommelsen samt i inriktningsplaneringen går i fel riktning. Utsläppen ökar istället för att nå den minskning som är nödvändig för att klara klimatmålen.

Stockholmsöverenskommelsen hänvisade till vetenskapliga studier och vad som krävs för att klara en max 2 gradig global temperaturhöjning för att inte halten av CO<sub>2</sub> i atmosfären ska stiga över de kritiska nivåerna. Trots detta väljer inriktningsdokumentet att tydligt förbise åtagandet och fortsätter att planera för ett sammantaget ohållbart transportsystem. De kraftiga ökningarna av

vägtrafiken på 50 procent medför att det inte ens är möjligt att nå målet om 30 procents utsläppsminskning, som endast är ett delmål för att längre fram även klara tvågradersmålet.

Inriktningsplaneringen anger att måluppfyllelsen av det ambitiösare klimatmålet med en minskning av vägtrafikarbetets koldioxidutsläpp med 80 procent inte går att uppnå utan en kraftigt minskad vägtrafik. Klimatmålet går alltså inte att uppnå utan en kraftigt minskad vägtrafik. Då är den tekniska utvecklingen av fordonsparken inräknad. Planeringen av länets transportinfrastruktur står därmed vid ett avgörande vägval där ett genomförande av Stockholmsöverenskommelsen även innebär ett tydligt avståndstagande från målet att klara klimatutmaningen. Efter att åtgärdsvalen i Stockholmsöverenskommelsen och RUFSS 2010 har tagits fram har dessutom ny kunskap genom Trafikverkets kapacitetsutredning och Riksrevisionens granskning av transportsektorns arbete med klimatmålen framkommit. Båda dessa anger att den nuvarande trenden inte kan fortgå. Trots en förväntad teknikutveckling måste transportsektorn dessutom kraftigt minska vägtrafiken för att nå klimatmålen.

Med anledning av att klimatmålen uttrycks särskilt av regeringen och riksdagen, inte minst genom de transportpolitiska målen och miljö kvalitetsmålen, samt av regionen genom RUFSS 2010, Stockholmsöverenskommelsen samt i innevarande inriktningsplanering är det inte möjligt att genomföra Stockholmsöverenskommelsen i sin helhet.

Inriktningsdokumentet visar att det ökade vägtrafikarbetet och köerna leder till allvarliga miljö- och hälsoproblem i tätbefolkade områden. Prognosen visar på en trafikökning som inte är i linje med stadens framkomlighetsstrategi. Med utgångspunkt från detta är inriktningsplaneringens intentioner inte heller överensstämmande med målet om god hälsa. Det blir svårare att nå en god luftkvalitet på fler ställen i staden än idag, särskilt förvärras möjligheterna vid förbifartens tunnelmynningar. Effekter på trafiksäkerhet och jämställdhet framgår inte i planerna, trots att dessa är uttalade i de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen.

Tillgängligheten (mätt som framkomligheten i vägnätet år 2030) förvärras enligt prognoserna. Samtliga infartsleder, lederna som matar in till Förbifart Stockholm och tväresor i regioncentrum utmärker sig särskilt. De ”moderna” trafiklösningarna Södra länken respektive Norra länken får så allvarliga problem att de leder till säkerhetsproblem och avstängningsproblematik. Att inriktningsplaneringen sett enbart ur ett tillgänglighetsperspektiv kan fortsätta planeringen av Förbifart Stockholm som bygger på samma principer med tunnelförläggning är oförsvarbart och ytterst alarmerande. Dessutom leder Förbifart Stockholm till en glesare stadsstruktur, vilket går helt emot ambitionerna om en tätare och mer energieffektiv stad.

Målet om att öka andelen kollektivtrafikresor med fem procentenheter uppnås inte, utvecklingen leder till en minskning av andelen kollektivtrafikresor. Hela 350 000 resor om dagen flyttas från tänkt kollektivtrafik till bil. Trängseln i vägsystemet riskerar dessutom att skapa problem för det växande bussresandet. Kartbilden med högt belastade sträckor i regionens spårtrafik lämnar ett antal relevanta frågor. Till exempel bedöms sträckan Hammarbyhöjden – Skärmarbrink vara högt belastad år 2030, men inte till stationen senare

(Gullmarsplan) på samma linje. Inte heller förväntas till exempel sträckan Gullmarsplan – Medborgarplatsen vara högt belastad år 2030, trots att den är det redan år 2012, och att åtgärder för detta saknas. Liknande frågeställningar kan göras på ett flertal ställen i kartbilden. Systemet är inte heller uppgraderat med investeringarna Citybanan, förlängningen av Tvärbanan eller en förlängd tunnelbana till Nacka.

Cykeltrafik omnämns inte konkret, trots att cykling växer i regionen och har lyfts fram som ett viktigt transportslag för en mer hållbar utveckling av länets transporter. Stadens cykelplan och det regionala cykelprojektet Satsa II borde ges en stor betydelse på planeringsinriktningen, men det är viktigt att även Trafikverket tar med cykel som ett transportslag i sig och planerar för ökad cykeltrafik.

Fyrstegsprincipen omnämns inte trots att den har en stor betydelse för val av åtgärder och möjligheten att styra transportsystemet mot kostnadseffektiva, miljövänliga och energieffektiva transporter. Under rubriken framtida satsningsområden går det att se tendenser till fyrstegsprincipens bärande tanke, men dessa kommer in i ett skede då huvuddelen av transportsystemets utveckling redan är fastlagd. Möjligheten att påverka utvecklingen genom fyrstegsprincipen minskar därmed avsevärt.

I ett växande Stockholm är det avgörande att fler reser yteffektivt och energieffektivt. Om fler ska få plats på samma yta som idag är ökad vägtrafik motsägs till att planera för en växande och fungerande region. Fler vägar genererar mer vägtrafik i trafiksystemet som helhet, trängsel och negativa effekter på miljö och hälsa förstärks. Stockholmsöverenskommelsen avser att skapa en samlad trafiklösning för miljö och tillväxt men leder till motsatsen. Av den anledningen är det inte möjligt att genomföra Stockholmsöverenskommelsen i sin helhet. Stockholms län behöver ett trafiksystem som bygger på ett minskat resebehov, kraftigt ökad andel kollektivtrafik och cykel, investeringar som stärker infrastrukturen mot miljövänligare fordon, samt effektiva styrmedel för att minska trängsel och andra negativa konsekvenser av transportsystemet.

Trängselskatten är den enskilda åtgärd som har gjort mest för att öka framkomligheten i vägnätet på senare år. Effekten av trängselskatten i form av antalet fordon som kör in och ut ur innerstaden kvarstår sedan införandet 2006, trots att länets befolkning har ökat med ca 200 000 personer över samma period. Ekonomiska styrmedel såsom trängselskatt och parkeringsavgifter är viktiga instrument för att motverka trängsel. Justerade avgiftsnivåer på befintliga tullsnitten ska övervägas, samt införande av trängselavgift på Essingeleden. Intäkterna ska aldrig vara incitamentet för trängselskatten, däremot ska dessa gå till utbyggd kollektivtrafik som ett attraktivt alternativ för dem som väljer bort bilen.

Det är direkt ansvarslöst 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 oss i stockholmsregionen att i ett senare skede åtgärda det brister som dagens planering nu förstärker.

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. Målbilden omfattar tillgänglighet som även inkluderar jämställdhet, trafiksäkerhet, miljö och hälsa. Tillgängligheten tar fasta på att alla ska kunna nå önskade målpunkter med hög kvalitet samt att transportsektorn ska svara lika mot män och kvinnors resbehov. Det transportpolitiska målet om miljö syftar till att transportsektorn ska bidra till att nå de av Riksdagen beslutade 16 miljö kvalitetsmålen, där klimatmålet starkt betonas. Trafiksäkerheten grundar sig på Nollvisionen, och en förbättrad hälsa tar i huvudsak utgångspunkt i miljö kvalitetsnormerna och riktvärden för buller.

Särskilt uttalande lämnas av Kajsa Stenfelt (V) enligt följande:

(V)i anser att grundtonen i förslaget till yttrande är bra och välkomnar den tydlighet som finns kring att transportsystemet måste byggas ut med kollektivtrafiken som bas. Det finns dock en inkonsekvens i att samtidigt stödja genomförandet av Stockholmsöverenskommelsen och lyfta behovet av kapacitetsstarka väglösningar.

Om Förbifart Stockholm och övriga vägprojekt i Stockholmsöverenskommelsen genomförs kommer detta att medföra en kraftigt ökad biltrafik på bekostnad av de kollektiva transporterna. En sådan utveckling är oförenligt med miljömålen och ambitionen att öka andelen kollektivtrafikresor i länet. För att kollektivtrafikandelarna ska kunna ökas måste biltrafiken begränsas. En viktig åtgärd, vid sidan av ökade satsningar på kollektivtrafiken, är därför införandet av trängselavgifter på bl.a. Essingeleden.

Vid protokollet  
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar:

---