



**Tid** Torsdagen den 18 april 2013 kl 16.30 – 17.10  
**Plats** Stora Kollegiesalen, Stadshuset  
**Justerat** Måndagen den 29 april 2013

Ulla Hamilton

Daniel Helldén

### Närvarande

Beslutande ledamöter:

Ulla Hamilton (M), ordföranden  
Daniel Helldén (MP), vice ordföranden  
Bo Arkelsten (M)  
Datevig Tjärnberg (M)  
Marie Agmén (M)  
Mark Klamberg (FP)  
Jonas Naddebo (C)  
Malte Sigemalm (S)  
Annika Ödebrink (S)  
Oskar Levin (S)  
Martin Hansson (MP)  
Kajsa Stenfelt (V)

§§ 1-21

Tjänstgörande ersättare:

Peter Abelin (M)  
Tobias Johansson (V)

för Daniel Valiollahi (M)  
för Kajsa Stenfelt (V) §§ 22-27

Ersättare:

Christoffer Kuckowski (M)  
Inga-Lill Larsson (M)  
Charlotta Schenholm (FP)  
Jesper Svensson (FP)  
Göran Oljeqvist (KD)  
Margareta Stavling (S)  
Jimmy Lindgren (S)  
Hanna Helsing (S)  
Petra Schagerholm (MP)  
Tobias Johansson (V)

§§ 1-21

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Per Anders Hedkvist, Fredrik Alfredsson, Louise Bill, Ted Ell, Åse Geschwind, Inga-Lill Hultin, Anne Kemmler, Mattias Lundberg och Elisabet Munters samt personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-16 och biträdande borgarrådssekreteraren Martin Savén från roteln.

## § 8

### **Inventering av brister och behov av åtgärder i transportinfrastrukturen under planperioden 2014-2025 samt avgränsningssamråd för miljöbedömning av länsplanen. Anmälan av svar på remiss från länsstyrelsen**

Dnr T2013-000-00331

#### **Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden lägger anmälan till handlingarna.

#### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 26 mars 2013.

#### **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 Mark Klamberg (FP) enligt följande:

Stadsledningskontoret, Exploateringsnämnden, Miljö- och hälsoskyddsnämnden, Stadsbyggnadsnämnden samt Trafik- och renhållningsnämnden har fått det aktuella ärendet för intern remiss inom staden. Kommunstyrelsen hänvisade till nämnda förvaltningarnas gemensamma tjänsteutlåtande i beslut den 20 mars 2013. I det gemensamma tjänsteutlåtandet anges att staden anser det vara särskilt viktigt att bl.a. genomföra en förgrening av tunnelbanans gröna linje från Odenplan till Hagastaden. Det innebär att del av en befintlig gren på den gröna linjen – vilket torde bli linje T17 som vänder i Åkeshov – avvecklas .

Folkpartiet anser följande. Det gemensamma tjänsteutlåtandet innebär inte att frågan om avgrening av gröna linjen till Hagastaden är avdömd på politisk nivå i Stockholms stad.

God kollektivtrafik till Hagastaden har hög prioritet, detta kan ske genom olika alternativ och huruvida tunnelbana eller spårväg är den bästa lösningen utreds för närvarande av landstingets trafikförvaltning. 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 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 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 tar även upp Spårväg syd och huruvida sträckan kan trafikeras med buss. Folkpartiet anser att sträckan Flemingsberg–Kungens kurva/Skärholmen ska trafikeras med spårvagn.

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

Åter igen har viktiga remisser enbart kommit upp som ett anmälningsärende. Det är oacceptabelt att vi inte ges möjlighet att svara på remisser av denna tyngd i Trafik- och renhållningsnämnden.

#### Synpunkter och brister i transportsystemet och önskade åtgärder för länsplanen och nationell plan

*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.

Inriktningsarbetet klargjorde med största tydlighet att målen inte kommer att nås, utvecklingen går till och med i motsatt riktning. Måluppfyllelsen av klimatmålet med en minskning av vägtrafikarbetets koldioxidutsläpp med 80 procent går inte att uppnå utan en kraftigt minskad vägtrafik. Då är den beräknade 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 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 och genom Länsstyrelsen och Trafikverket är det inte möjligt att genomföra väginvesteringarna i Stockholmsöverenskommelsen. Inriktningsplaneringen 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 Stockholms stads framkomlighetsstrategi. Med utgångspunkt från detta är inriktningsplaneringens intentioner inte heller överensstämmande med målet om god hälsa.

Tillgängligheten (*mätt som framkomligheten i vägnätet år 2030*) förvärras enligt prognoserna. Samtliga infartsleder, lederna som matar in till Förbifart Stockholm

och tvärresor i regioncentrum utmärker sig särskilt. De ”moderna” trafiklösningarna Södra länken respektive Norra länken får så allvarliga problem att de leder till säkerhetsproblem och avstängningsproblematik. Målet om att öka andelen kollektivtrafikresor med fem procentenheter uppnås inte, utvecklingen leder till en minskning av andelen kollektivtrafikresor. Istället ökar antalet bilresor med 1 miljon resor per vardagsdygn. Trängseln i vägsystemet riskerar dessutom att skapa problem för det växande bussresandet.

Det är därför välkommet att nya åtgärder i länsplanen i högre grad än tidigare är åtgärder för en förbättrad kollektivtrafik. Ambitionsnivån har höjts men förutsättningarna att finansiera nödvändiga åtgärder inom kollektivtrafiken begränsas av Stockholmsöverenskommelsens beslut att intäkterna från trängselskatten fram till år 2053 ska finansiera Förbifart Stockholm och en rad andra vägåtgärder. Överenskommelsen innebär i sitt innehåll att transporternas fortsatta bidrag till klimatutsläppen lämnas utan en lösning och att finansieringsmöjligheterna som utgör grunden för den nödvändiga omställningen försvaras bortom det årtal då klimatförändringarna eventuellt redan kan ha hunnit ikapp oss. Det är nödvändigt att trängselskatten behöver utvecklas för att fortsättningsvis uppnå syftet att minska trängsel, samt att inkomsterna från trängselskatten ska finansiera utbyggnaden av kollektivtrafiken i Stockholmsregionen.

Vägprojekten Förbifart Stockholm och Östlig förbindelse ska stoppas. Investeringar i vägnätet ska fortsättningsvis fokusera på underhåll, reinvesteringar, trafiksäkerhet och trimningsåtgärder i det befintliga vägsystemet. Biltrafiken behöver enligt Trafikverkets klimatutredning minska med cirka 25 procent i Stockholms län och därmed är det inte längre nödvändigt att investera i kapacitetshöjande åtgärder i vägnätet.

Kollektivtrafikförbindelsen mellan Älvsjö – Liljeholmen – Fridhemsplan ska utredas och tidigareläggas till objekt utbyggda senast till 2025. SL har skissat på en tunnelbanelösning med förlängning norrut och söderut. I denna förlängning är det lämpligt att sträckan Odenplan – Hagastaden finns med. En förgrening av tunnelbanans gröna linje är en sämre lösning som ger sänkt kapacitet västerut i det befintliga tunnelbanesystemet. Hela förbindelsen Älvsjö – Fridhemsplan – Hagastaden – Universitet bör studeras samlat som en tunnelbanelinje, samt att en förgrening kan förbättra kapaciteten till västerort. För Västerort och norrort behövs även en tydlig yttre koppling som binder ihop ytterstadens radiella spårssystem till en effektiv och ändamålsenlig tvärförbindelse.

En utvecklas kollektivtrafik med biogasbåtar behöver utvecklas, där vattenvägarna kan utgöra nya och gena transportvägar. Det finns goda möjligheter att sammankoppla detta utbyggnaden av cykelinfrastrukturen, naturligtvis ska det gå att ta med cykeln på båtarna.

Vi är även positiva till de föreslagna åtgärderna:

- tunnelbana till Nacka via Södermalm och Hammarby Sjöstad, samt till detta lämplig sammankoppling mellan Tvärbanan och Saltsjöbanan och vidare utreda möjligheten att koppla blå linjen till grön linje.
- tunnelbana mellan Akalla-Barkarby,
- Spårväg syd som även omfattar sträckningen vidare från Älvsjö till Skarpnäck,
- förlängningen av Tvärbanan till Kista,
- fyra spår på Mäljarbanan,

- konvertering av stombusslinje 4 m.fl,
- kollektivtrafikstråk till Nordost,
- cykelåtgärder i linje med cykelplanen. Regional eller statlig medfinansiering bör kunna ske för regionala snabbcykelleder.
- Förbättrade bytespunkter vid Gullmarsplan och Brommaplan

För att kunna genomföra dessa och ytterligare åtgärder för en attraktiv kollektivtrafik krävs en långsiktig och stabil finansiering som syftar till att säkerställa det nödvändiga behovet av klimat- och energieffektiva transporter med ändamålsenlig kapacitet. Den nuvarande Stockholmsöverenskommelsen motverkar detta genom att intäkterna från trängselskatten fram till år 2053 ska finansiera Förbifart Stockholm och en rad andra vägåtgärder, paradoxalt nog samtidigt som vägtrafiken måste minska för att klara klimatmålen.

#### Synpunkter på avgränsning för miljöbedömning av kommande länsplan

Miljöbedömningarna för nationell plan och Stockholms läns länsplan (*övriga här exkluderade från resonemanget*) för innevarande åtgärdsplanering visade på svårigheten att följa gällande lagstiftning. Enligt miljöbalken kap 6 12§ skall det upprättas *en miljökonsekvensbeskrivning där den betydande miljöpåverkan som planens eller programmets genomförande kan antas medföra identifieras, beskrivs och bedöms. Rimliga alternativ med hänsyn till planens eller programmets syfte och geografiska räckvidd skall också identifieras, beskrivas och bedömas.* Trots detta togs inte alternativa planer fram och i den mån resonemang kring alternativa möjligheter fördes uppfyllde de inte kraven för rimliga alternativ. Det är av helt avgörande vikt att miljöbedömningen omfattar ett tydligt klimatalternativ som visar på transportsystemets utveckling med syfte att uppnå de transportpolitiska målen sammantaget, där klimatutmaningen genomsyrar transportpolitiken.

Miljöbedömningen avgränsning med fokus på klimat, hälsa och landskap är rimlig. Det är dock samma fokus som i förra åtgärdsplaneringen och tyvärr lyckades inte miljöbedömningen att integrera miljöaspekter i planen eller programmet så att en hållbar utveckling främjas. Det beskrivs inte på något sätt hur lärdomar har dragit från tidigare och hur miljöbedömningen till denna gång bättre ska kunna svara mot sitt syfte. Det är märkligt att kontoret inte har några synpunkter på avgränsningen av miljöbedömningen då bristerna från förra åtgärdsplaneringen är kända, bland annat genom Naturvårdsverket.

Vid protokollet  
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar:

---