



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

§ 19

Stomnässtrategin, etapp 2. Svar på remiss

Dnr T2013-330-01095

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorens gemensamma förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden överlämnar som svar på remissen ”Stomnässtrategin etapp 2” kontorens gemensamma tjänsteutlåtande.
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets och stadsledningskontorets gemensamma tjänsteutlåtande från den 28 mars 2013.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP), Jonas Naddebo (C), Malte Sigemalm m.fl. (S) och Kajsa Stenfelt (V) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - 1 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att delvis godkänna kontorets förslag till beslut.
 - 2 Att som utgångspunkt i svaret på remissen förorda en inriktning som leder till uppfyllda klimatmål.
 - 3 Att som utgångspunkt i svaret på remissen förorda en planering för en minskning av biltrafiken med 25% till 2030 i Stockholms län.
 - 4 Att som utgångspunkt i svaret på remissen förorda att kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna ska öka med minst 15%-enheter till 2030.
 - 5 Att ge kontoret i uppdrag att avbryta planeringen för Förbifart Stockholm.
 - 6 Att därutöver anföra följande:

Landstingets trafikförvaltning har gjort ett bra jobb med stomnässtrategin. Det hade dock varit önskvärt med en sammanhållen planering av hela regionens kollektivtrafik, istället för den uppdelning mellan innerstad och det övriga länet som nu gjorts. Generellt sett är strategin bra utifrån nuvarande planeringsförutsättningar. Nämnden ser positivt på att en nord-sydlig tunnelbanelinje väster om Slussen förordas. Positivt är också att strategin utgår från att Österleden/Östlig vägförbindelse inte byggs.

Trots den goda ambitionen så är strategin baserad på ett scenario där klimatmålen, och Stockholms läns bidrag till fördubblingsmålet för kollektivtrafik inte nås. Med tanke på att vi vill ta ansvar för våra barn och barnbarns framtid, så kan detta givetvis inte vara en rimlig utgångspunkt.

I Trafikverkets kapacitetsutredning gjordes ett klimatscenario där man genom

backcastingmetoden undersökte vad som krävs för att transportsektorn ska bidra till att uppfylla de nationella klimatmålen. Det visar att en 25 procent minskning av bilresor i storstadregionerna är nödvändig fram till år 2030.

Samtidigt visar Stockholms läns trafikförsörjningsprogram att det i sig otillfredsställande målet om en 5%-ökning av kollektivtrafikresornas andel av de motoriserade resorna till 2030, är mycket svårt att nå med nuvarande planering.

I det pågående arbetet med en förlängning av nuvarande länstrafikplan till 2025, har det dessutom visat sig att det ekonomiska utrymmet för nya kollektivtrafiksatsningar är nästintill obefintligt.

Sammantaget visar detta att vi står inför en ohållbar situation. Det enskilt största problemet i denna situation är det planerade motorvägsprojektet Förbifart Stockholm. Dels för att det, enligt Trafikverkets egna beräkningar, förstärker trafiksystemet i regionens fortsatta och tilltagande bilberoende. Dels för att det slukar en helt orimlig del av alla tillgängliga medel för infrastrukturinvesteringar under de kommande fyrtio åren. Dessutom tas den största delen av dessa medel från intäkter från trängselavgifterna, i strid med utslaget av folkomröstningen år 2006.

Med ett beslut om att avbryta projekt Förbifart Stockholm, så får vi i ett slag ett helt annat läge. Med resurser om minst 30 miljarder att bygga ny och kapacitetsstark kollektivtrafik för, så skulle stornätsstrategin ges en helt annan förutsättning än idag.

Detta skulle ge många fler av regionens innevånare en möjlighet att välja kollektivtrafik framför bil, i enlighet med stadens framkomlighetsstrategi. Med en sådan förutsättning är det helt rimligt att höja trafikförsörjningsprogrammets mål för kollektivtrafikresor från 5 till 15 procentenheter. Därmed kan också målet om 25% minskade bilresor, och ett uppfyllande av klimatmålen nås.

Beslutsgång

Ordföranden Ulla Hamilton (M) ställer de framlagda förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP), Jonas Naddebo (C), Malte Sigemalm m.fl. (S) och Kajsa Stenfelt (V).

Reservation

Vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av Malte Sigemalm m.fl. (S) enligt följande:

Vi vill ha en helhetssyn på trafiken, resandeunderlag och investeringar. Vi ser därför bekymmersamt på landstingets fortsatta uppdelningen av strategierna i etapp 1 och 2. Ett samlat dokument för hela länet inklusive ekonomiska uppskattningar och resonemang är nödvändigt. I en helhetssyn bör också ingå en redogörelse för hur utbyggnaden av trafiken förhåller sig till nya planerade stadsdelar och bostäder.

Det är viktigt att bibehålla fokus på det övergripande målet - att kollektivtrafiken ska vinna marknadsandelar. Om målet ska nås till en rimlig kostnad måste de

investeringar som ger störst nytta och som ger flest nya resenärer prioriteras. Strategin ska ge långsiktiga strategier och tänkbara lösningar för ett effektivt stornät och det finns givetvis svårigheter med att i ett tidigt skede prissätta olika investeringar. Dock kunde det ha gett större perspektiv och förståelse inför remissrundan. Rimligt hade varit att dokumentet resonerade kring finansierings- och upplåningsbehov med mera. I nuläget är det svårt att bedöma graden av realism och vikta olika förslag till struktur och linjestreckningar? Vi undrar också hur förslagen förhåller sig i förhållande till de av staden utpekade tyngdpunkterna, såsom Tyngdpunkt Farsta?

Vi kan tyvärr konstatera att tunnelbana bereds alldeles för lite utrymme i dokumentet. Stockholms rekordsnabba tillväxt innebär en stor trängsel i kollektivtrafiken. Tunnelbana är det mest kapacitetsstarka färdmedlet, det speglas inte i stornätsstrategin. Att få fler resenärer att välja kollektivt åkande framför egen bil kräver snabba och effektiva resmöjligheter. Varje ressträcka har sina speciella förutsättningar som måste tas hänsyn till, samtidigt ska färdvägen vara en länk i ett sammanhållet nät. Investeringar i det mest kapacitetsstarka och markeffektiva trafikslaget kan ge stora vinster över tid. Visa av erfarenheterna vet vi att tunnelbana är en sådan investering. Vi beklagar inte tillsatt den nödvändiga utredningen om en strategisk tunnelbaneutredning. Vi menar att stornätsstrategin måste fokusera mer på tunnelbanans strategiska roll.

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

De utbyggnadsplaner som redovisas är ambitiösa och i huvudsak i linje med den utveckling av kollektivtrafiken som vi vill se i staden. Målåret 2030 ligger dock långt fram i tiden och redan idag behövs kraftfulla åtgärder för att tillmötesgå kollektivtrafikens behov, genom att avsätta gaturum för nya kollektivtrafikkörfält.

Såsom påpekas i dokumentet kan ett ytnät - i form av buss och spårväg - inte helt kompensera för den begränsade kapaciteten i tunnelbanenätet som idag föreligger.

Vid protokollet
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar:
