



Tid Torsdagen den 13 juni 2013 kl 16.30 – 16.50
Plats Stora Kollegiesalen, Stadshuset
Justerat Måndagen den 24 juni 2013

Ulla Hamilton

Martin Hansson

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Ulla Hamilton (M), ordföranden
Bo Arkelsten (M)
Daniel Valiollahi (M)
Datevig Tjärnberg (M)
Marie Agmén (M)
Mark Klamberg (FP)
Jonas Naddebo (C)
Annika Ödebrink (S)
Oskar Levin (S)
Martin Hansson (MP)

Tjänstgörande ersättare:

Hampus Rubaszkin (MP)	för Daniel Helldén (MP)
Margareta Stavling (S)	för Malte Sigemalm (S)
Tobias Johansson (V)	för Kajsa Stenfelt (V)

Ersättare:

Christoffer Kuckowski (M)	§§ 7-20
Inga-Lill Larsson (M)	
Ole-Jörgen Persson (M)	
Charlotta Schenholm (FP)	
Jesper Svensson (FP)	
Göran Oljeqvist (KD)	
Jimmy Lindgren (S)	
Petra Schagerholm (MP)	

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Per Anders Hedkvist, Fredrik Alfredsson, Ted Ell, Åse Geschwind, Karin Hebel, Inga-Lill Hultin, Lars Jolérus, Mattias Lundberg, Elisabet Munters, Marita Söderqvist samt personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-11 och biträdande borgarrädssekreteraren Martin Savén från roteln.

§ 19

Möjligheten att nå klimatmålen med byggandet av Förbifart Stockholm. Svar på skrivelse från Daniel Helldén m.fl. (MP). Överensstämmer finansieringen av Förbifart Stockholm med framkomlighetsstrategin och Färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050? Svar på skrivelse från Daniel Helldén m.fl. (MP) och Kajsa Stenfelt (V)

Dnr T2013-300-03042

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden besvarar skrivelser från Daniel Helldén m.fl. (MP) och Kajsa Stenfelt (V) med kontorets tjänsteutlåtande.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 31 maj 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 Martin Hansson m.fl. (MP) och Tobias Johansson (V) enligt följande:

För att klara 2-gradersmålet krävs det enligt Trafikverkets rapport *Trafikslagsövergripande planeringsunderlag för Begränsad klimatpåverkan* en minskning av växthusgaserna med 80 procent till år 2030. I den ena av skrivelserna ställs frågan vilka åtgärder som anser rimliga för att Förbifart Stockholm ska vara förenlig för 2-gradersmålet. Något svar lämnas inte. Däremot hänvisas till att ökningen av koldioxid enbart är 0,7 procent på länsnivå med byggande av Förbifart Stockholm, hänvisning görs till att Miljöbedömningen har beräknat på lägre emissioner per fordonssträcka när trafiken flyter bättre och det är mindre köbildning.

Att inriktningsplaneringen till Länsstyrelsen länsplan visar på fem gånger mer trängsel 2030 än 2010 förbises helt. Trängseln kommer inte att minska och därmed har miljöbedömningen underskattat utsläppen av koldioxid. Totalt beräknas vägtrafiken att öka med 69 procent till år 2035 jämfört med år 2007. Trafikökningen som en direkt effekt av Förbifart Stockholm beräknas till 3-5 procent. Samtidigt som det råder en övertygelse om att vägtrafiken måste minska.

Kontoret hänvisar till bedömningar om högre bensinpris som enda utgångspunkt för ett resonemang kring styrmedel för att klara klimatmålen. Detta beräknas dock enbart ge en minskning av koldioxidutsläppen i länet med 20 procent, långt ifrån målet om minus 80 procent till år 2030.

Miljöbedömningen till Förbifart Stockholm har angett exempel på en kombination av åtgärder som bedöms nödvändiga för att uppnå målet om minus

80 procent koldioxid från trafiken i Stockholms län. Dessa är förutom en enligt Trafikverket optimistisk syn på teknikutveckling för fordon och bränslen:

- dubblerad bränslekostnad
- oförändrade marginalkostnader (*övriga kostnader för att ha bil*)
- områdesavgifter för bil. En inre zon (*70 kr per dag*), en yttre zon (*35 kr per dag*) och en maxavgift på 105 kr. Essingeleden ligger i den inre zonen.
- dubblerad turtäthet i kollektivtrafiken
- halvering av kollektivtrafiktaxan
- 20 procent lägre bil- och körkortsinnehav.
- ett mer bilsnålt samhälle samt ökade satsningar på kollektiv-, gång- och cykeltrafik.

Ju långsammare teknisk fordonsutveckling och omställning till förnybar energi desto mer måste trafiken i länet begränsas för att klara klimatmålen. Känslighetsanalyserna visar dessutom att det kommer att krävas kraftigare styrmedel för att begränsa trafiken om Förbifart Stockholm är utbyggd jämfört med nollalternativet.

Genomförs dessa åtgärder minskar den beräknade trafikvolymen på Förbifart Stockholm år 2035 med cirka 60 procent, antalet fordon minskar från cirka 140 000 ner till cirka 60 000 – 70 000 fordon per dygn. Detta resonemang saknas helt i kontorets synpunkter.

Finansieringen av Förbifart Stockholm bygger till en del på ökad trafik över befintliga snitten för trängselskatt, samt trängselskatt över Essingeleden. Om trafiken hålls vid 2008 års nivåer i enlighet med Framkomlighetsstrategin innebär detta att intäkter inte kommer att komma in i den takt som nu förutspås. Finansieringen av Förbifarten kommer att behöva använda intäkter från trängselskatten ytterligare en längre tid bortom 2053. I ett läge där biltrafiken stabiliseras vid 2008 års nivåer samtidigt som länet växer kommer kollektivtrafiken att belastas allt hårdare. I det sammanhanget är det orimligt att ytterligare intäkter från trängselskatten fortsätter att gå till Förbifart Stockholm. Obalansen i systemet blir paradoxalt när en minskad vägtrafik som leder till ökade behov av kollektivtrafik innebär att intäkter från trängselskatten fortsätter att tas in under en utökad tidsperiod. Kontoret duckar för detta systemfel och framtida målkonflikt och ser inte stadens roll i den överrenskommelse som har slutits.

Vid protokollet
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar:
