

**Tid** Onsdagen den 21 maj 2014 kl 16.35 – 16.50  
**Plats** Drätselnämndens sessionssal, Stadshuset  
**Justerat** Onsdagen den 21 maj 2014

Ulla Hamilton

Daniel Helldén

**Närvarande**

**Beslutande ledamöter:**

Ulla Hamilton (M), ordföranden

Daniel Helldén (MP), vice ordföranden

Bo Arkelsten (M)

Daniele Fava (FP)

Malte Sigemalm (S)

Martin Hansson (MP)

Tobias Johansson (V)

**Tjänstgörande ersättare:**

Inga-Lill Larsson (M) för

Christer Swärd (M) för

Ole-Jörgen Persson (M) för

Christer Ångström (M) för

Margareta Stavling (S) för

Jimmy Lindgren (S) för

Daniel Valiollahi (M)

Datevig Tjärnberg (M)

Marie Agmén (M)

Jonas Naddebo (C)

Annika Ödebrink (S)

Oskar Levin (S)

**Ersättare:**

Charlotta Schenholm (FP)

Jesper Svensson (FP)

Göran Oljeqvist (KD)

Maria-Elsa Salvo (S)

Petra Schagerholm (MP)

Zakarias Zouhir (V)

**Tjänstemän:**

Förvaltningschefen Per Anders Hedkvist, Fredrik Alfredsson, Louise Bill, Ted Ell, Åse Geschwind, Inga-Lill Hultin, Lars Jolérus, Luis Lopez §§ 1-13, Mattias Lundberg, Elisabet Munters och Peter Nyström samt biträdande borgarrådssekreteraren Shashika Sellgren från roteln.

**§ 19****Åtgärdsvals- och idéstudie av regional kapacitetsstark kollektivtrafik till Nordostsektorn i Stockholms län.**

Dnr T2014-00662

**Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorens förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att som svar på remissen ”Åtgärdsvals- och idéstudie av regional kapacitetsstark kollektivtrafik till Nordostsektorn i Stockholms län” hänvisa till vad som sägs i stadsledningskontorets och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande.
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

**Handlingar i ärendet**

Stadsledningskontorets och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande från den 14 april 2014.

**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 avgörande för regionen att planerade åtgärder för en utbyggd kollektivtrafik inom Stockholmsförhandlingen från 2009 och 2013 kan igångsättas. Det finns långt fler angelägna investeringar som behöver komma igång inom närtid och finansieringen är idag det stora hindret för detta. Denna åtgärdsvalstudie är ett tydligt exempel på detta. Av den anledningen är det betydelsefullt att trängselskatterna fullt ut kan investeras i kollektivtrafiken och att Förbifart Stockholm inte genomförs.

Det är angeläget att den kraftigt växande Nordostsektorn får bra kollektivtrafik i syfte att minska bilberoendet för resor till arbete och fritid. Roslagsbanans pågående upprustning är en

del av det arbetet och Miljöpartiet står bakom den till fullo, samtidigt som vi anser att det är mycket viktigt att lösa bullerproblematiken så att kollektivtrafiken får acceptans.

För framtidens behov räcker dock inte Roslagsbanan, ytterligare åtgärder är nödvändiga. Miljöpartiet de gröna vill betona vikten av att bygga vidare på tunnelbanan som med Stockholmsförhandlingens beslut kommer att trafikera Odenplan – Arenastaden. Vi vill gå vidare med tunnelbanan från Arenastaden mot Mörby centrum för att sedan fortsätta mot Täby och Arninge. En koppling som kommer att ge bra kapacitet för en kraftig arbetspendling från nordost till Solna och samtidigt ge bra kollektivtrafik till pendeltåg och Arlanda Express.

Vi anser att Roslagsbanan inte ska förlängas till Arlanda, utan vi vill satsa på en bussbana i Nordost som sträcker sig mellan Täby-Vallentuna-Arlanda, ett betydligt miljöbättre alternativ än att dra spår över de känsliga kulturmiljöerna i området. Bussbanor är en uppgraderad busstrafik som får egna körfält och bussar med mer kapacitet och bättre bekvämlighet.

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

Nordostsektorn har länets lägsta kollektivtrafikandel. Vi socialdemokrater har därför länge förordat att satsningen på jämn kvartstrafik på Roslagsbanan ska kompletteras med utbyggd tunnelbana till Täby i närtid och i ett längre perspektiv även till Arninge.

Trafikförvaltningen i landstinget har gjort ett förtjänstfullt arbete med idéstudien. Tyvärr utgår idéstudien från ett scenario där den hårt kritiserade kapacitetshöjningen från 15-minuterstrafik till 10-minuterstrafik på Roslagsbanan redan är genomförd. Det sistnämnda är förvånande mot bakgrund av den skarpa revisorskritik som funnits kring att en sådan satsning aldrig har jämförts med andra alternativ och kostnader. Av idéstudien att döma skulle en sådan jämförelse med stor sannolikhet falla ut till tunnelbanans fördel. Kostnaden för utbyggd tunnelbana till Täby och planerna på 10-minuterstrafik har en liknande prislapp med skillnaden att utbyggd tunnelbana ger högre kapacitet, nya resmöjligheter och även bättre förutsättningar för det ökade bostadsbyggande som vår region såväl behöver.

Mångmiljardinvesteringar måste föregås av samhällsekonomiska beräkningar och analyser. Inte minst mot

bakgrund av att AB SL har en problematisk ekonomisk situation. Som tur är finns det fortfarande möjlighet att genomföra en jämförelse. Arbetet med en stabil och säker kvartstrafik på Roslagsbanan för därför fortsätta, men ytterligare investeringar i banan bör vänta tills dess att en samhällsekonomisk jämförelse mellan utbyggd tunnelbana och 10-minuterstrafik är genomförd.

Särskilt uttalande lämnas av Tobias Johansson (V) enligt följande:

Nordostsektorn har länets lägsta kollektivtrafikandel. Vänsterpartiet har därför länge förordat att satsningen på jämn kvartstrafik på Roslagsbanan ska kompletteras med utbyggd tunnelbana till Täby i närtid och i ett längre perspektiv även till Arninge.

Trafikförvaltningen har gjort ett förtjänstfullt arbete med idéstudien. Tyvärr utgår idéstudien från ett scenario där den kritiserade kapacitetshöjningen från 15-minuterstrafik till 10-minuterstrafik på Roslagsbanan redan är genomförd.

En jämförelse emellan en tunnelbana till Täby och 10-minuterstrafik på Roslagsbanan skulle med stor sannolikhet falla ut till tunnelbanans fördel. Kostnaden för utbyggd tunnelbana till Täby och planerna på 10-minuterstrafik har en liknande prislapp med skillnaden att utbyggd tunnelbana ger högre kapacitet, nya resmöjligheter och även bättre förutsättningar för det ökade bostadsbyggande som vår region såväl behöver.

Mångmiljardinvesteringar måste föregås av samhällsekonomiska beräkningar och analyser. Inte minst mot bakgrund av att AB SL har en problematisk ekonomisk situation. Som tur är finns det fortfarande möjlighet att genomföra en jämförelse. Vi förordar därför fortsatt arbete med en stabil och säker kvartstrafik på Roslagsbanan men vill avvakta ytterligare investeringar i banan tills dess att en samhällsekonomisk jämförelse mellan utbyggd tunnelbana och 10-minuterstrafik är genomförd.

Vid protokollet  
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar:

---