

**Tid** Torsdagen den 30 september 2021 kl. 16.00 – 16.30  
**Plats** Bolindersalen, Tekniska nämndhuset  
**Justering** Tisdag den 12 oktober 2021, §§ 1-12, 14, 15, 16, 18, 19,  
23, 24

*Omedelbart justerade paragrafer*

**Justering** Torsdagen den 30 september 2021, §§ 13, 17, 20, 21, 22

Daniel Helldén

Rikard Warlenius

**Närvarande**

**Beslutande ledamöter:**

Daniel Helldén (MP), ordföranden  
Rikard Warlenius (V), vice ordföranden  
Ulla Hamilton (M)  
Jan Tigerström (M)  
Eva Ekmehag (M)  
Johan Fälldin (C)  
Mikael Valier (KD)  
Jan Valeskog (S)  
Marlene Karlén (V)  
Peter Wallmark (SD)

**Tjänstgörande ersättare:**

Åsa Nilsson Söderström (L) för Patrik Silverudd (L)  
Bengt Ohlsson (S) för Inger Edvardsson (S)  
Emil Stensson (S) för Emmelie Renlund (S)

**Ersättare:**

Tomas Tetzell (M)  
Bo Arkelsten (M)  
Bo Lindner (M)  
John Backvid (M)  
Camilla Kylanfelt (MP)  
Svante Linusson (C)  
Joel Höglund (V)  
Katja Jassey (V)  
Inge Pihlström (SD)  
Malin Ericson (Fi)

**Tjänstemän:**

Förvaltningschefen Gunilla Glantz, Ulrika Falk, Åse Geschwind, Peter Granström, Anna Green, Philip Hall, Sara Högne, Kersti Hedqvist, Mattias Lundberg, Elisabet Munters, Bengt Stenberg och personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-12 samt borgarrådssekreteraren Elin Hylander.

**§ 21****Trafikförvaltningens förslag till Kollektivtrafikplan 2050.****Svar på remiss ifrån kommunstyrelsen**

Dnr T2021-01654

**Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
- 2 Trafiknämnden ger trafikkontoret i uppdrag att arbeta fram en plan som ersätter Stomnätsplanen som strategiskt underlag för kollektivtrafiken i Stockholm stad.
- 3 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

**Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 3 september 2021.

**Nämndens behandling av ärendet****Framlagda förslag till beslut**

Nämnden föreslår (se beslutet).

**Beslutsgång**

Ordföranden Daniel Helldén (MP) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

**Särskilt uttalande**

Vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

En välfungerande kollektivtrafik är en förutsättning för ett fungerande samhälle och för klimatomställningen. Därför välkomnar Vänsterpartiet trafikförvaltningens långsiktiga utvecklingsplan för kollektivtrafiken. Framtidsvisionerna som presenteras i planen har långtgående påverkan på staden, stadsbilden och stockholmarna. Därför ser vi fram emot en bra samverkan mellan Stockholms stad och Region Stockholm där staden är en aktiv och konstruktiv part.

Idag står kollektivtrafiken framför stora utmaningar. Pandemin har inte bara inneburit ekonomiska förluster för kollektivtrafiken utan också ändrat på mobilitetsmönstren, och det är för tidigt att förutse vilka ändringar som kommer att bli långvariga. Den viktigaste utmaningen är kollektivtrafikens klimatomställning. Långt innan planåret

2050 behöver Stockholms kollektivtrafik elektrifieras, vilket innebär att flera tekniska, organisatoriska och ekonomiska frågor behöver lösas. Även där ser vi gärna att staden stödjer detta arbete på ett proaktivt sätt.

Vänsterpartiet vill skapa en välkomnande, trygg och tillgänglig kollektivtrafik för hela befolkningen. Kollektivtrafiken behöver utvecklas så att den verkligen blir konkurrenskraftig mot privatbilismen så att dess andel kan öka. Utan detta kan inte klimatmålen nås. En attraktiv kollektivtrafik innebär också att kollektivtrafiktaxan är låg och att kollektivtrafiken till en större del finansieras av skattemedel. Vi vill även skapa bättre förutsättningar för kombinerad mobilitet och ser helst att kommuner och regioner är drivande i det arbetet så att det kommer alla invånarna till del.

Vänsterpartiet ser positivt på kapacitetsstarka kollektivtrafiklösningar där trafikslagen används på ett optimalt sätt. Vi vill utveckla tunnelbanan och komplettera den med annan spårbunden trafik, BRT (Bus Rapid Transit)-linjer och bussar. Här är det av stor vikt att kollektivtrafiken planeras och byggs i samma takt som staden så att den blir en naturlig del av invånarnas vardag.

Jan Valeskog m.fl. (S) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Den nya kollektivtrafikplanen är viktig eftersom den utgör en långsiktig vision om hur kollektivtrafiken måste utvecklas, inte minst för att klara den ökade efterfrågan som kommer med en beräknad kraftig befolkningstillväxt på över 40 procent till år 2050. Nackdelen med förslaget till ny kollektivtrafikplan är att den framstår som en omfattande "önskelista" där varken ekonomiska ramar eller finansiella förutsättningar finns medtagna. Det saknas även idéer på hur en fortlöpande utvärdering ska göras av planens mål och indikatorer. Detta är en stor svaghet om kollektivtrafikplanen i praktiken ska kunna fungera som ett vägledande dokument åren framöver.

Förslaget till kollektivtrafikplan saknar även beskrivningar av hur resandet kommer att kunna påverkas av att cirka hälften av all arbetskraft i Stockholms län (enligt beräkningar av Sweco) har arbeten som idag möjliggör hemarbete delar av arbetsveckan. Detta kommer rimligtvis innebära en minskad efterfrågan av kollektivtrafik de närmaste åren. Denna trend kommer troligtvis stärkas av att många dessutom väljer andra transportsätt till och från jobbet, exempelvis cykling. Över tid

kommer förstås den kraftiga befolkningsökningen, som också redovisas i planen, kräva omfattande investeringar i ny kapacitet i kollektivtrafik.

I kollektivtrafikplanen behöver även andra regionala planer tydligare framhållas. Det gäller exempelvis den regionala cykelplanen som innebär ett åtagande om en kraftig ökning av andelen cykling i länets trafikarbete, från ca 7 procent idag till 20 procent år 2030. Kollektivtrafikplanen behöver utifrån detta beskriva hur regionen ska kunna möjliggöra för resenärer att ta med cykeln på vissa sträckor i den spårbundna kollektivtrafiken.

För Stockholms stad är det viktigt att prioritera frågor om hur busstomnätet kan få bättre tillgänglighet och högre genomsnittshastighet. Teoretiskt sett skulle det vara en fördel att omvandla flera av busstomnätets linjer till spårtrafik, problemet är dock att investeringarna för detta precis som för andra spårprojekt ovan jord i Stockholms innerstad visat sig vara mycket höga, till och med motsvarande investeringarna för helt nya tunnelbanespår per meter. Anledningen till detta är främst att det är väldigt kostsamt med ledningsomdragningar och tunnlar i denna del av staden.

För Stockholms stad är det också viktigt att regionens blågröna majoritet slutar obstruera ny kapacitet i bussterminalerna vid Gullmarsplan och Brommaplan samt utbyggnaden av spårtrafiken vid Norra Djurgårdsstaden. Det är inte trovärdigt att partierna utåt säger att projekten är prioriterade, vilket också sägs i denna plan, men sedan vägrar tillsätta ekonomiska medel så att stadens tidplaner för dessa projekt kan hållas.

Slutligen är beskrivningen i planen av att nuvarande Bromma flygfält inte är aktuell för planering av kollektivtrafik förrän efter år 2050 mycket verklighetsfrånvänt. Det kommer att vara klarlagt inom kort att det inte är rimligt att staten och staden årligen lägger flera 100 miljoner kronor i subventioner till en halvtom flygplats och samtidigt i praktiken försvagar Arlandas framtida konkurrenskraft i Skandinavien. Planeringen för kapacitetsstark kollektivtrafik via den nya stadsdelen Bromma parkstad måste omgående påbörjas.

### **Ersätтарыttrande**

Malin Ericson (Fi) instämmer i särskilt uttalande från Jan Valeskog m.fl. (S).