

Tid Torsdagen den 17 februari 2022 kl. 16.30 – 16.50
Plats Bråvallasalen, Stadshuset
Justering Måndagen den 28 februari 2022, §§ 1-5, 7-32

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 17 februari 2022, § 6

Johan Nilsson

Emilia Bjuggren

Närvarande**Beslutande ledamöter:**

Johan Nilsson (M) ordföranden

Emilia Bjuggren (S) vice ordföranden

Annika Elmlund (M)

Bo Sundin (M)

Peter Backlund (L)

Hampus Rubaszkin (MP)

Susanne Wicklund (C)

Ingela Edlund (S)

Clara Lindblom (V)

Peter Wallmark (SD)

Tjänstgörande ersättare:

Niklas Sandstedt (M)

för Arne Fredholm (M)

Oscar Karlsson (S)

för Anders Göransson (S)

Tim Schnoor (V)

för Jonathan Metzger (V) §§ 1-12, 14-32

Catharina Gabrielsson (V)

för Jonathan Metzger (V) § 13

Ersättare:

Bo Fellström (M)

Fredrik Sand (M)

Joakim Rönnbäck (L)

Ylva M Larsson (MP)

Maurice Forslund (KD)

Andreas Lind (S)

Catharina Gabrielsson (V) §§ 1-12, 14-32

Anders Edin (SD)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Johan Castwall, Jenni Almgren, Timmie Aspelin, Ann-Charlotte Bergqvist, Göran Carlberg, Lena Holm, Eleonor Eklind Forslin, Sara Lundén, Daniel Roos och Kerstin Thörner samt borgarrådssekreteraren Daniel Carlsson-Mård.

§ 8

Förslag till Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2022-2033. Anmälan om svar på remiss

Dnr E2021-04985

Beslut

Exploateringsnämnden beslutar enligt exploateringskontorets förslag:

- 1 Exploateringsnämnden godkänner anmälan om svar på remiss.

Handlingar i ärendet

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande från den 24 januari 2022.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Johan Nilsson (M) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

Särskilt uttalande

Vice ordföranden Emilia Bjuggren m.fl. (S) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

I ett långsiktigt perspektiv är aktuella ramar till både nationell plan och länsplanerna historiskt stora. De innehåller många viktiga investeringar, inte minst för Stockholmsregionen. Tyvärr kan konstateras att Moderaterna vill minska järnvägsinvesteringarna i landet med 30 miljarder och Kristdemokraterna med hela 60 miljarder. Därför är det positivt att den socialdemokratiska regeringen senare under våren kommer att besluta om mer ambitiösa ramar för ny infrastruktur fram till år 2033 och därmed se till att prioriterad spårväg och även cykelinfrastruktur också blir verklighet.

Ansvar för länsplanerna har tidigare funnits hos länsstyrelserna. Ansvar för planerna har nu överförs till regionerna. Vi har tidigare uttryckt oro för att denna ansvarsflytt kan komma att innebära att samhällsekonomiska bedömningar av projekten, alltså en prioritering utifrån vilka projekt som har störst samhällsnytta i förhållande till investerade medel, inte längre kommer att ske.

Aktuellt förslag visar tyvärr att vi hade fog för vår oro. Det är inte störst samhällsnytta som är vägledande i förslaget till länsplan, utan istället den exceptionellt svaga budgeten som

det moderatledda styret i Region Stockholm beslutat om. I Region Stockholms investeringsbudget finns till exempel inga medel till nyinvesteringar i de hårt ansträngda bussterminalerna i Gullmarsplan och Brommaplan. Inte heller finns resurser för en kollektivtrafiklösning i Norra Djurgårdsstaden.

Således har alltså projekt som prioriterades i den förra länsplanen, som Gullmarsplan och Brommaplan, tagits bort i aktuellt förslag. Kollektivtrafiklösningar i Norra Djurgårdsstaden lyser också med sin frånvaro. Det hela blir särskilt uppseendeväckande när trafiklandstingsrådet gentemot staten och regeringen avseende nationell plan, under lång tid högt och tydligt framhållit att principen ”lagt kort ligger”, måste gälla. Den principen lämnar uppenbarligen Moderaterna snabbt när det gäller den egna länsplanen.

Stockholm drabbas hårt av det svaga blågröna styret i Region Stockholm. Det är visserligen glädjande att Stockholms stads ledning delar vår åsikt att bland annat kapacitetsstarka terminaler i Gullmarsplan och Brommaplan måste ordnas de närmaste åren och att kollektivtrafik till Norra Djurgårdsstaden måste beslutas i närtid. Uppseendeväckande är ändå att stadens ledning är politiskt helt passiva i dessa frågor och enbart nöjer sig med att skicka in ett par remissvar under en mandatperiod. Denna inaktivitet från stadens sida märks tyvärr inom många politikområden.

Under den tid som finns kvar innan beslut om en ny länsplan tas i Region Stockholm måste därför Moderaterna i Stockholms stad överge sin passiva hållning och nu hårt driva opinionsbildning så att projekten Gullmarsplan, Brommaplan och kollektivtrafikförsörjning av Norra Djurgårdsstaden kommer med i planen och blir verklighet de närmaste åren. Allt annat är ett svek mot stadens och regionens alla kollektivtrafikresenärer.

Clara Lindblom m.fl. (V) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Vi ser positivt på att 52 procent av pengarna i länsplanen föreslås fördelas till kollektivtrafikåtgärder och 18 procent till cykelinfrastruktur. Det allvarliga problemet är att resterande 30 procent mitt under rådande klimatkris går till vägtrafiken. Satsningar på vägtrafiken måste i princip upphöra helt eftersom de genererar mer biltrafik med tillhörande klimat- och miljöproblem. De bidrar dessutom i negativ riktning avseende jämlikhet och jämställdhet eftersom de skapar en relativ utspridning/utglesning av regionen som gör att

socioekonomiskt utsatta, kvinnor och andra grupper som inte har samma tillgång till bil exkluderas från större delar av regionens utbud.

Vänsterpartiet ser positivt på många av de namngivna kollektivtrafik- och cykelobjekten. Ombyggnad av stationerna Märsta, Upplands Väsby och Årstaberg är exempelvis viktiga åtgärder för en stärkt pendeltågstrafik och övrig tågtrafik. Vi beklagar ombyggnad av bytespunkterna Brommaplan och Gullmarsplan inte har varit möjliga att genomföra som planerat och vill betona vikten av att de snarast återkommer som objekt.

Vi befinner oss i ett klimatnödläge och alla tillgängliga medel måste satsas på investeringar för de hållbara trafikslagen. Därför är det djupt problematiskt att mycket av pengarna i länsplanen är knutna till stora, fördyrade och ålderdomliga vägprojekt som därmed tränger undan och senarelägger klimatsmarta satsningar. Transportinfrastrukturplaneringen måste modifieras för att möjliggöra omvärdering av tidigare planerade och beslutade projekt. Ett projekt som vid revidering av länsplanen visar sig styra bort från ett transporteffektivt samhälle och inte vara förenligt med klimatmålen måste kunna stoppas, och resurserna istället tas i bruk för att skapa ett rättvist och miljö- och klimatsmart samhälle.

Vid protokollet
Timmie Aspelin