



PM 2010: RII (Dnr 314-1373/2009)

Införande av klimatsmarta resvägar på Stockholms vatten

Skrivelse av Yvonne Ruwaida och Emilia Hagberg (båda mp)

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande
Skrivelse av Yvonne Ruwaida och Emilia Hagberg (båda mp) om ”Införande av klimatsmarta resvägar på Stockholms vatten” anses besvarad med vad föredragande borgarråd anför.

Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

Yvonne Ruwaida och Emilia Hagberg (båda mp) tar i en skrivelse den 17 juni 2009 fasta på att staden måste underlätta för människor att resa kollektivt. Enligt skrivelsen kan detta göras genom att införa pendlingsrutter mellan strategiska punkter i staden samt genom utvecklandet av ett gemensamt biljettsystem för all kollektivtrafik. Dessutom föreslås att landstinget utarbetar ett enhetligt biljettsystem, där båtresor ingår i SL-kortet och att dagens subventioner för landburen kollektivtrafik även gäller kollektivtrafik på vatten.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, Skarpnäcks stadsdelsnämnd, Spånga-Tensta stadsdelsnämnd samt Södermalms stadsdelsnämnd.

Stadsledningskontoret konstaterar att landstinget övertog kollektivtrafikansvaret den 1 januari 1967 och att utredningar om kollektivtrafik på vatten har gjorts tidigare. Region- och trafikplanenämnden utredde även frågan om kollektivtrafik till sjöss genom en samhällsekonomisk analys i ”PM 3:2005 Båtpendling på inre vattenvägar”, men förutsättningarna för att beräkna miljönyttan torde ha ändrats sedan den utredningen gjordes.

Exploateringsnämnden har valt att inte svara på remissen.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att öppnandet av Stockholms vattenspeglar för mer verksamhet är något som den borgerliga majoriteten har lagt mycket energi på under mandatperioden samt att nämnden välkomnar förslaget till ny kollektivtrafiklagstiftning (SOU 2009:39 En ny kollektivtrafiklag) där det föreslås att monopolen för kollektivtrafik avskaffas.

Stadsbyggnadsnämnden anför att Stockholms översiktsplan är positiv till kollektivtrafik på vatten som en av flera delar i ett hållbart resande. Utpekandet av omstig-

ningspunkter är planens redskap att med fysisk markanvändning stödja en framtida utveckling.

Trafik- och renhållningsnämnden konstaterar att staden behöver ta hänsyn till möjligheten att skapa en effektiv kollektivtrafik på vattnet finns i de planer som tas fram. Detta för att inte bygga bort möjligheten till bra kajlägen där bra anslutning till buss/spår kan anordnas. Här behövs ett samspel mellan staden och landstinget.

Skarpnäcks stadsdelsnämnd anser att det är positivt att i större grad utnyttja Stockholms vatten för transporter och kollektivtrafik.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd har valt att inte svara på remissen.

Södermalms stadsdelsnämnd framhåller att det är landstinget, och inte staden, som ska vara huvudman för kollektivtrafik, men att det förslag till översiktsplan för Stockholm som ställs ut just nu berör vattenvägarnas potential för persontransporter.

Mina synpunkter

Stockholm beskrivs ofta som den gröna och blåa staden, och med sina 14 öar sammanlänkade av 57 broar är mycket av staden avskuret av vatten.

Jag konstaterar att både trafik- och renhållningsnämnden samt stadsbyggnadsnämnden är eniga i att stadens arbete i dagsläget primärt ligger i att se till att goda omstigningspunkter finns mellan båt-, bil- och spårbunden kollektivtrafik. Jag beklagar att regeringen i sin proposition om ny kollektivtrafiklagstiftning inte berör frågan om kollektivtrafik på vatten. Det hade varit ett ypperligt tillfälle för att öka konkurrensen, släppa in kommersiella aktörer och skapa ett stabilt system för kollektiva resor på vatten.

Kollektivtrafiken ska vara snabb och effektiv, annars förlorar den sitt övertag gentemot privatbilismen.

Majoriteten arbetar vidare för att hitta lösningar som innebär att kollektivtrafik på vatten kan utvecklas, men det måste ske inom ramen för rådande lagstiftning och med beaktande av dels att landstinget har ansvar för kollektivtrafiken, dels det faktum att den offentliga trafiken idag är subventionerad, vilket givetvis försvårar för privata aktörer att etablera sig på marknaden. I övrigt hänvisar jag till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande

Skrivelse av Yvonne Ruwaida och Emilia Hagberg (båda mp) om ”Införande av klimatsmarta resvägar på Stockholms vatten” anses besvarad med vad föredragande borgarråd anför.

Stockholm den 15 april 2010

ULLA HAMILTON

Bilaga

1. Reservationer m.m.
2. Skrivelse av Yvonne Ruwaida och Emilia Hagberg (båda mp) om ”Införande av klimatsmarta resvägar på Stockholms vatten”

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet *Carin Jämtin* (s) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta

1. Att bifalla skrivelsen
2. Att därefter anförda följande

Stockholms vatten är en outnyttjad resurs. Vi ser det som en självklar utveckling att staden börjar använda vattnet även för pendling och förutsätter att frågan drivs vidare. I planerna för nya Slussen vill vi se planberedskap för att kunna utnyttja stadens vattenvägar.

Reservation anfördes av borgarrådet *Yvonne Ruwaida* (mp) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att bifalla skrivelsen.

Idag används enbart en mycket liten del av Stockholms vattenvägar för kollektivtrafik. För att minska trängseln på stadens gator och förbättra klimatet bör staden aktivt arbeta för att utveckla kollektivtrafiken på Stockholms vatten. Vi förespråkar pendlingsrutter mellan strategiska punkter i staden samt ett gemensamt biljettsystem för all kollektivtrafik. Under ett antal år kommer det råda brist på tillräcklig spårkapacitet för att tillgodose den växande befolkningen i Stockholmsregionen. Kollektivtrafik på vatten i Stockholm kan utvecklas till ett viktigt komplement till tunnelbana, pendeltåg och bussar.

I skrivelsen föreslår vi även färjeleder för tung trafik och dispenstrafik samt för linjebussar och personbilar. Trafikverkets pågående utredning om färjor på sträckorna Nacka – Frihamnen, Färingsö – Lövsta och Slagsta – Tyska Botten i Södra Ängby är ett led i att tillskapa nya färjeleder för tung trafik.

Reservation anfördes av borgarrådet *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta

1. Att bifalla skrivelsen
2. Att därefter anförda följande

Vänsterpartiet anser att Stockholms vatten omedelbart måste användas till ses som en resurs i kollektivtrafiken. Vi har lagt en motion att utnyttja vattnet under Slussens ombyggnad och vi anser att SL kortet skall gälla på Vaxholmsbåtarna. Skrivelsen lyfter fram flera intressanta förslag som bör utredas.

ÄRENDET

Skrivelsen tar fasta på att staden måste underlätta för människor att resa kollektivt. Enligt skrivelsen kan detta göras genom att införa pendlingsrutter mellan strategiska punkter i staden samt genom utvecklandet av ett gemensamt biljettsystem för all kollektivtrafik. Dessutom föreslås att landstinget utarbetar ett enhetligt biljettsystem där båtresor ingår i SL-kortet och att dagens subventioner för landburen kollektivtrafik även gäller kollektivtrafik på vatten.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, Skarpnäcks stadsdelsnämnd, Spånga-Tensta stadsdelsnämnd och Södermalms stadsdelsnämnd för yttrande.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 2 oktober 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret är generellt sett positiv till kollektivtrafik till sjöss och menar att det i förekommande fall kan vara ett miljövänligare alternativ än landsvägstransporter. Dock är skrivelsens uttryckliga innehåll frågor för länets trafikhuvudman och inte för staden.

Stockholms läns landsting övertog 1 januari 1967 trafikhuvudmannaskapet för kollektivtrafiken i länet. Detta i enlighet med tidigare överenskommelse. Övertagandet innebar att all kollektivtrafik, inklusive båttrafiken, samlades under det av landstinget ägda bolaget AB Storstockholms Lokaltrafik. Stadsledningskontoret anser därför att frågorna i skrivelsen bör väckas i landstingsfullmäktige.

Stadsledningskontoret noterar dock att frågan har utretts tidigare. Region- och trafikplanenämnden utredde frågan om kollektivtrafik till sjöss genom en samhällsekonomisk analys i ”PM 3:2005 Båtpendling på inre vattenvägar”. Utredningen visade att det inte var samhällsekonomiskt lönsamt att investera i de då utredda färjelinjerna med stöd av förväntad arbetspendling vid horisontåret 2015 (Regionplanen, RUFS 2015). Den presenterade utredningen tog dock inte hänsyn till resandet utöver arbetsresor eller att kommunernas exploatering av sjönära lägen regelmässigt blivit större än vad RUFS förutsatte. Även förutsättningarna för att beräkna miljönyttan torde ha ändrats sedan utredningen gjordes. Stadsledningskontoret menar därför att det finns goda skäl för region- och trafikplanenämnden och trafikhuvudmannen att återkomma till frågan i framtiden.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen anser skrivelsen besvarad med vad som anförs i tjänsteutlåtandet.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden har valt att inte svara på remissen.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 21 september 2009 följande

1. Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att i huvudsak godkänna förvaltningens förslag till beslut.
2. Nämnden anför därutöver följande:

Stockholm beskrivs ofta som den gröna och blåa staden, och med sina 14 öar sammanlänkade av 57 broar är mycket av staden skuren av vatten. Frågan om trafik över vatten har länge varit på tapeten i Stockholm, där det i dagsläget är SL som upphandlat trafiken i skärgården och liknande områden i Stockholm. Att öppna upp Stockholms vattenspeglar för mer verksamhet är något som den borgerliga majoriteten har lagt mycket energi på under mandatperioden, bland annat genom kraftiga upprustningar av kajer och ankringsplatser, men även på tillståndsgivning för restauranger och bostäder vid vattnet, något oppositionen har motsatt sig.

I förslaget till ny kollektivtrafiklagstifning (SOU 2009:39 En ny kollektivtrafiklag) föreslås att monopolet för kollektivtrafik avskaffas, till förmån för att bolag som vill köra kollektivt ska följa vissa rutter och hållplatser och att de bolag som ansluter sig har ett gemensamt betalsystem, men i övrigt tillåts att organisera sin verksamhet som de själva ser som lönsamt.

I detta ser vi stora möjligheter för privat verksamhet att inleda kollektivtrafik på vattnet, och här har Stockholms Hamnar redan inlett ett arbete för att se över vilka eventuella lösningar som kan organiseras för att framkomlighetsfrågor och buller ska hållas till ett minimum.

Reservation anfördes av vice ordföranden Åsa Romson (MP) och ledamoten Stellan F Hamrin (V), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av ledamöterna Karin Wanngård m fl. (S) som föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar i enlighet med förvaltningens förslag till beslut.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 14 september 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen ser positivt på ökade möjligheter att använda stadens vatten för såväl kollektivtrafik som tunga transporter. Detta kan få betydelse för såväl miljö som trafiksituation. Lämpliga knutpunkter för kollektivtrafiken skulle bli kunna vara Alvik och Nordvästra Kungsholmen. Generellt sett ser miljöförvaltningen vattenvägarna som en möjlighet till avlastning av vissa "flaskhalsar" som Saltsjö-Mälaravsnittet. Förvaltningen vill dock hänvisa till att Regionplane- och trafiknämnden i PM 3:2005 *Båtpendling på inre vattenvägar* drog slutsatsen att det inte var samhällsekonomiskt motiverat att utveckla båttrafik enbart för arbetsresor baserat på antaganden i RUFS 2015. Nämnden framhöll dock att en ökad båttrafik på de inre vattenvägarna skulle kunna bidra till Stockholmsregionens attraktionskraft. Rapporten som har upprättats på uppdrag av Stockholms läns landsting tar hänsyn till pågående och planerade bebyggelseexploateringar i sjö nära områden genom att använda horiesontåret 2015 och avser kollektivtrafik. Förvaltningen anser att det kan finnas skäl att även utreda möjligheterna i högre grad använda vattenvägarna för tunga transporter för att ge

förkortade resvägar och därmed både miljö- och tidsvinster. Miljöförvaltningen konstaterar dock att de förslag som framförs inte ligger inom Miljö- och hälsoskyddsnämndens ansvarsområde. Landstinget ansvarar för beslut och organisation av dessa.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 17 september 2009 att överlämna kontorets tjänsteutlåtande daterat den 2 september 2009 som svar på remissen från kommunstyrelsen.

Reservation anfördes av Martin Hansson (MP), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Maria Hannäs (V), *bilaga 1*.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 2 september 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholms vattenvägar är en intressant resurs som bara i begränsad omfattning utnyttjas idag. Transporter på Stockholms vatten har studerats och utretts flera gånger under senare år, bl.a. av RTK. Som en del i arbetet med Stockholms stads nya översiktsplan har möjliga framtida bångöringsplatser studerats. Stockholms översiktsplan beskriver frågan om kollektivtrafik på vatten och visar på framtida potentiella omstigningspunkter mellan land- och vattenburen kollektivtrafik. Stockholms översiktsplan är positiv till kollektivtrafik på vatten som en av flera delar i ett hållbart resande. Utpekandet av omstigningspunkter är planens redskap att med fysisk markanvändning stödja en framtida utveckling.

Få människor har målpunkter i direkt anslutning till vattnet, och den ordinarie kollektivtrafiken behöver ofta komplettera båtresan. Färjetrafik har inte något riktigt underlag i stadens trafik- och bebyggelsestrukturer. Goda undantag är dock flera av de nyare stadsdelarna som t.ex. Hammarby Sjöstad, som med sitt vattennära läge inbjuder till användandet av sjötransporter. För att vattenburen transport, särskilt persontrafik, ska bli trovärdig och väl fungerande behöver omstigningspunkterna mellan vatten- och landburen trafik ligga så nära varandra som möjligt (helst sammanfalla).

Vägverket har i samarbete med staden tagit fram en utredning kring möjliga vägfärjeförbindelser i Stockholm, som bl.a. lett till att Vägverket vill inrätta en bilfärja mellan Frihamnen och Nacka Strand samt en för tunga transporter som avlastning under renoveringen av Essingeleden mellan Slagsta och Ulvsunda. Den huvudsakliga satsningen bör dock fokusera på en bilfri färjetrafik som fungerar som komplement till cykel och övrig kollektivtrafik. Kontorets uppfattning är att rätt utformad sjötransport kan hjälpa till att avlasta delar av den landbundna infrastrukturen.

Restid är en av de viktigaste kvalitéerna i kollektivtrafiken, och som är direkt avgörande för människors benägenhet att välja kollektivtrafik framför andra transportsätt. Kollektivtrafik på vatten har här svårt att hävda sig i förhållande till den ordinarie kollektivtrafiken i den kategorin. För att persontransporter på vatten ska vara energi- och miljömässigt försvarbara krävs mycket stora resandemängder. Utan ett gediget reseunderlag blir samhällsnyttan låg. Vidare är investeringar i året-runt båtar ansevärdiga och drifts- och underhållskostnaderna per timma stora i jämförelse med tex. busstrafik. Landstinget (genom Vaxholmsbolaget och SL), som har trafikhuvudmannaskapet i länet, har av ovan nämnda skäl bedömt att det i nuläget inte är intressant att inrätta någon ny färjetrafik.

Kontoret kan inte ta ställning till föreslagna färjelinjer. Trafikeringsrutter måste utvärderas utifrån en rad parametrar om hur trafikeringsunderlaget ser ut och vilken samhällsnytta som finns. Den kompetensen och de planeringsredskapen finns hos SL. Vad gäller frågan om ett

enhetligt biljettsystem och subvention av kollektivtrafik på vatten anser kontoret att det är en fråga för trafikhuvudmannen.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde 13 november 2009 att överlämna och återropa förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Särskilt uttalande gjordes av Annika Ödebrink m fl (S), Mats Lindqvist (MP) och Kajsa Stenfelt (V), *bilaga 1*.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 16 september 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Kontoret är generellt sett positiva till förslaget. När det gäller införandet av de olika färjelederna som tas upp i skivelsen arbetar kontoret aktivt med de flesta av dessa. Färjeleden för tung trafik och dispenstrafik mellan Slagsta-Ulvsunda har Vägverket tillsammans med staden utrett och den planeras öppnas för trafikering i början av 2010. Även färjelederna mellan Bergs oljehamn-Frihamnen samt mellan Färjestaden-Lövsta är under planering med staden som aktiv part. Vad gäller Liljeholmen-Bällsta har kontoret inte ansett det som lämpligt med tanke på stadsutvecklingsområdet Lövholmen och de negativa konsekvenser som detta skulle kunna få.

När det gäller kollektivtrafik såväl på land som på vatten är det landstinget som är huvudman och sålunda ansvarig för planering och drift. Staden har självfallet en viktig roll som samarbetspartner men kontoret vill understryka vikten av att landstinget är ansvariga för ett sammanhängande kollektivtrafiknätverk. Det krävs även för att kunna använda sig av ett enhetligt biljettsystem som författarna till skrivelsen tar upp.

Vad staden däremot behöver ta hänsyn till är att möjligheten att skapa en effektiv kollektivtrafik på vattnet finns i de planer som tas fram. Detta för att inte bygga bort möjligheten till bra kajlägen där bra anslutning till buss/spår kan anordnas. Här behövs ett samspel mellan staden och landstinget.

Staden ska även fortsättningsvis ta ansvar för att anslutande vägnät samt gång och cykelbanor kopplas till terminal- och stationslägen på ett så bra sätt som möjligt. Detta gäller för alla typer av kollektivtrafik.

Skarpnäcks stadsdelsnämnd

Skarpnäcks stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 17 september 2009 att överlämna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Skarpnäcks stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 20 augusti 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen anser att det är positivt att i större grad utnyttja Stockholms vatten för transporter och kollektivtrafik. Förvaltningen vill framhålla att det är viktigt att kostnaderna blir rimliga och att en samsyn kan arbetas fram med SL om gemensamt biljettsystem om förslaget ska genomföras. Förvaltningen saknar motiveringar för placeringarna av de föreslagna färjelinjerna.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 27 augusti 2009 att avstå från att yttra sig över rubricerade ärende.

Reservation anfördes av vice ordföranden Ornina Younan m fl (S), Jonas Ljungstedt (V) och Tomas Beer (MP), *bilaga 1*.

Spånga-Tensta stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 3 juli 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen har med intresse tagit del av remissen men kan konstatera att frågan inte berör verksamheter eller boende annat än på ett sekundärt plan. Med anledning av detta väljer förvaltningen att inte lämna synpunkter på ärendet.

Södermalms stadsdelsnämnd

Södermalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 17 september 2009 att överlämna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Därutöver anför nämnden:

Södermalms stadsdelsnämnd yttrade sig 2009-08-27 över SL:s förslag till trafikförändringar 2010 och anför då särskilt ”Stockholm är omgiven av vatten och det är därför viktigt att dessa ytor nyttjas mera för kollektivtrafik utan ytterligare kostnad för staden.”

Det bör understrykas för brevskrivarna att Stockholms stad inte är huvudman för kollektivtrafiken utan att det är Stockholms läns landsting.

Södermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 24 augusti 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen håller med skrivelsens författare om att staden på olika sätt aktivt bör arbeta för att utveckla kollektivtrafiken på stadens vattenvägar då det finns en stor potential för vattentransporter i Stockholmsområdet. Helt nya förbindelser kan skapas och befintliga landförbindelser kan avlastas och förbättras. Detsamma gäller möjligheter för tung trafik att utnyttja alternativa färdvägar via färjelinjer. Detta kan ge avsevärda samhällsekonomiska och miljömässiga vinster. Det är dock många aktörer inblandade, t.ex. berörda kommuner, Vägverket, SL och Regionplane- och trafikkontoret, vid utredning och planering av nya färjelinjer i Stockholmsområdet. Detta ger frågorna en viss komplexitet.

I förslaget till översiktsplan för Stockholm som ställs ut just nu berörs vattenvägarnas potential för persontransporter. Det framhålls att staden bör fortsätta samarbetet med andra aktörer i regionen om en utveckling av kollektivtrafik på vatten. Det påpekas att den pågående stadsutvecklingen i tidigare hamnområden på sikt bidrar till ökat resandeunderlag och fler omstigningspunkter och att det är viktigt att planeringen beaktar det framtida behovet av kajer i framför allt centrala Stockholm.

Beträffande redan pågående planering för trafik på vatten kan nämnas att Vägverket Region Stockholm i juni 2008 presenterade en slutrapport från ett uppdrag som gällde att utreda och lämna förslag på färjelinjer i Stockholms närområde. I första hand gällde det färjelinjer

för att betjäna den tunga trafiken men även för biltrafik. De förslag som redovisas i rapporten är lederna Färingsö - Lövsta, Ulvsunda - Slagsta, Bergs oljehamn, Nacka - Frihamnen och Bergs oljehamn, Nacka - Lidingö. Färjeleden Bergs oljehamn, Nacka – Lidingö föreslås senareläggas men de tre förstnämnda linjerna beräknas kunna komma igång på försök under början och slutet av år 2010, enligt information som finns på Vägverkets hemsida. Dessa linjer är med bland de rutter som skrivelsens författare önskar att staden ska arbeta för att införa.

Ett enhetligt biljettsystem för kollektivtrafik där även båttrafik är integrerad anser förvaltningen är ett mål som man på sikt bör sträva mot. Ett enhetligt system skulle öka attraktiviteten och smidigheten vid användningen av båttrafik.

RESERVATIONER M.M.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Reservation anfördes av vice ordföranden Åsa Romson (MP) och ledamoten Stellan F Hamrin (V) enligt följande

att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att återremittera ärendet för en något djupare beredning samt att därutöver anför följande:

Förvaltningen bör belysa miljöaspekterna på de frågor som reses i denna skrivelse med samma grad av kunskapsdjup som man göra i många andra remissvar. Eftersom trafiken är Stockholms största miljöproblem vore det konstigt om nämnden lämnade ett svar som i princip säger att man inte vill ha några synpunkter i frågan. Av detta kortfattade och i sort avvissande svar få man ingen närmare upplysning om vilka miljövinster och eventuella miljöproblem som förslagen kan medföra. Hänvisningar saknas bl a till stadens egna utvärderingar av miljövinster med båt som komplement i kollektivtrafiken från Hammarby Sjöstad.

Stadsbyggnadsnämnden

Reservation anfördes av Martin Hansson (MP) enligt följande

att stadsbyggnadsnämnden beslutar att tillstyrka motionen samt anför följande:

Tjänsteutlåtandet har en lite onödigt negativ syn på kollektivtrafik på Stockholms vatten. Även inför besluten om Tvärspårvägen talades det mycket om ett bristande resandeunderlag....men det blev succé. I översiktsplanearbete borde även ha försökts att lokalisera bytespunkter till kollektivtrafik på vatten utanför själva innerstaden. Att använda befintliga (vatten)vägar i stället för att asfaltera nya ytor och gräva tunnlar för nya vägar är mycket mer klimatsmart och ekonomiskt.

Reservation anfördes av Maria Hannäs (V) enligt följande

att stadsbyggnadsnämnden beslutar att tillstyrka skrivelsen, samt att därutöver anför följande:

Vänsterpartiet anser att Stockholms vatten omedelbart måste användas till ses som en resurs i kollektivtrafiken. Vi har lagt en motion att utnyttja vattnet under Slussens ombyggnad och vi anser att SL kortet skall gälla på Vaxholmsbåtarna. Skrivelsen lyfter fram flera intressanta förslag som bör utredas.

Trafik- och renhållningsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av Annika Ödebrink mfl (S), Mats Lindqvist (MP) och Kajsa Stenfält (V) enligt följande

Det är bra att trafikkontoret ser potentialen i kollektivtrafikresande på vatten samt nödvändigheten av att i stadsplaneringen beakta behoven av bra kajlägen för sådan trafik. Men ändå sedan projektet för införandet av biogasdrivna färjor i Stockholm lades ner, så har det inte funnits något initiativ från någon instans inom Stockholm att ta tag i saken. Att potentialen

for kollektivtrafik på vatten finns bevisas av att flera företag, bla i Nacka och på Essingen, organiserar egen kollektivtrafik på vatten för sina anställda.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av vice ordföranden Ornina Younan m fl (S), Jonas Ljungstedt (V) och Tomas Beer (MP) enligt följande

att tillstyrka motionen, samt
att därutöver framföra följande

Vår stadsdel präglas av stora genomfartsleder för motortrafik. I och med att E18 och Förbifart Stockholm byggs ut kommer den trafiken att öka ytterligare. Därför är det positivt för vår stadsdel att inom Stockholmsregionen också bygga ut andra mer miljövänliga, och för vår lokalbefolkning mer hälsosamma transportsätt.

Vi tycker att det är tråkigt att vår förvaltning har inställningen att inte vilja yttra sig över rubricerade ärenden samtidigt som de har mycket kunskaper som bör komma fram.

Vi anser att det är viktigt att vår förvaltning är med och yttrar sig om det som händer i staden.

Våra medborgare pendlar över hela staden och detta ärende berör vår stadsdel i allra största grad.”