



PM 2007:168 RII (Dnr 314-3024/2007)

Inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för perioden 2010-2019

Borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande

1. Stockholms stad ställer sig bakom det regionala underlaget "Inriktning av åtgärder i transportinfrastrukturen i Stockholms län under planeringsperioden 2010 – 2019".
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Föredragande borgarrådet Mikael Söderlund anför följande.

Ärendet

Regeringen har uppdragit åt Vägverket, Banverket, SIKa (Statens institut för kommunikationsanalys), Luftfartsstyrelsen och Sjöfartsverket att utarbeta underlag inför regeringens kommande proposition om inriktning av åtgärderna i järnvägs- och väginfrastrukturen under planeringsperioden 2010-2019. Underlagen har skickats ut på remiss.

Landstingets Regionplane- och trafiknämnd och Länsstyrelsen i Stockholms län har i juni 2007 lämnat ett gemensamt underlag till regeringen vars syfte är att tydliggöra de särskilda förutsättningarna och utmaningarna för transportsystemet i Stockholms län inför arbetet med inriktningen av den statliga infrastrukturplaneringen 2010-2019. Rapporten beskriver Stockholmsregionens särskilda förhållanden och behov samt önskad inriktning och nödvändiga åtgärder.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, stadsbyggnadsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden.

Stadsledningskontoret anser att vid fördelning av nationella resurser till infrastrukturens satsningar måste storstädernas speciella förutsättningar uppmärksammas. Stockholmsregionen har landets största och snabbast växande folkmängd och ekonomi. Regionen har ett kunskapsintensivt och specialiserat näringsliv som fungerar som en motor och förnyare för näringslivet i hela landet. Staten bör därför ta större ansvar för finansieringen av infrastruktur i Stockholmsregionen. Vidare menar stadsledningskontoret att det inte är rimligt att stora projekt av nationell betydelse som Norra Länken och Citybanan skall ingå i ramarna för infrastrukturplanerna. Den typen av projekt bör ges en stabil finansiering i särskild ordning i likhet med finansieringen av Öresundsbron. På så sätt kan utrymme tryggas inom finansieringsramarna för övriga angelägna projekt som annars får stryka på foten.

Stadsbyggnadsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden anser att det är viktigt att Stockholmsregionen visar enighet kring den huvudsakliga inriktningen av åtgärder i transportinfrastrukturen. Det är en grundläggande förutsättning för att få inflytande och möjlighet att påverka inriktningen på den statliga infrastrukturplaneringen. Nämnderna förutsätter att Stockholmsregionen, på samma sätt som Region

Skåne och Västra Götalandsregionen, kommer att få möjlighet att delta i inriktningsplaneringen. Vidare är det värdefullt att visa på regional enighet, vilja och initiativförmåga för att nå ett positivt resultat för regionen i den pågående förhandlingen kring trafikinfrastruktur i Stockholmsregionen, ledd av regeringens förhandlingsman Carl Cederschiöld. Därutöver menar nämnderna att innehåll och inriktning i det regionala underlaget ligger mycket väl i linje med Stockholms stads långsiktiga ambitioner för stadens utveckling som det uttrycks i "Vision 2030 – Ett Stockholm i världsklass".

Mina synpunkter

Principen måste vara att statliga vägar finansieras av staten. Infrastrukturen i Stockholmsregionen har under en lång period varit eftersatt och idag är trängseln mycket påtaglig för regionens medborgare. Verket för näringslivsutveckling (Nutek) har i rapporten "Hur mycket kostar det att vänta" beräknat nuvärdet av det samhällsekonomiska intäktsbortfallet till 50 miljarder kronor vilket alltså är kostnaden för att åtgärderna i Dennispaketet inte genomförts.

I Stockholms stads vision 2030 planerar kommunen för en befolkningstillväxt kring 150 000 invånare. I hela regionen handlar det om cirka 400 000 nya invånare till 2020. Det är väsentligt att infrastruktursystemet klarar den utmaningen, och en inriktning i det arbetet är att även fortsättningsvis investera i effektiv kollektivtrafik. En sådan inriktning leder till minskad miljöpåverkan, vilket måste vara ett viktigt mål i inriktningsplaneringen.

Störst är problemen i regioncentrum, men betydande kapacitetsbrister i infrastruktursystemet finns på många andra platser. Detta drabbar kollektivtrafikresenärer, godstransporter samt de som färdas med egen bil. Systemet är mycket känsligt för störningar, och minsta incident leder till långa köer och omfattande förseningar. För den spårbundna trafiken får detta ofta verkningar långt utanför Stockholms gränser. En försening på några minuter vid centralen i Stockholm fortplantar sig till trafik från t.ex. Malmö.

För medborgarna innebär detta betydande välfärdsförluster vid resande till och från arbetet. På grund av trängseln och känsligheten för störningar är det nödvändigt för den enskilde individen att planera resandet så att eventuella köbildningar och förseningar kan klaras. I vardagslivet handlar det om att kunna få vardagen att fungera. Under vår-vintern 2006 var det mycket uppenbart att trafiksystemet i Stockholm inte fungerade. Återkommande och svåravhjälpta problem inom pendeltågstrafiken ledde till omfattande förseningar. Värst drabbat var Nynäshamn. Konsekvenserna var ökad stress, sena hämtningar på förskolan, sen ankomst till arbetsplatsen eller andra aktiviteter som präglar medborgarnas vardagsliv.

Arbetsmarknadsregionen runt Stockholm sträcker sig idag geografiskt långt utanför Stockholms läns gränser. Pendlare från Strängnäs och Eskilstuna har fått bli vana vid att inte kunna lita på trafiksystemen. För Stockholm är det nödvändigt att pendlingen ska fungera så att efterfrågan på arbetskraft i regioncentrum kan fungera smidigare. På motsvarande sätt är kommuner och län runt Stockholm beroende av att kunna erbjuda medborgare fungerande kommunikationer till och från arbetsplatsen. Detta ömsesidiga beroende har under flera år lett till ett fördjupat samarbete i Mälardalen.

I en allt mer globaliserad värld har konkurrensen blivit hårdare. Som Sveriges största region har Stockholm-Mälardalen regionen unika förutsättningar att bidra till att landets konkurrenskraft förblir stark. Det är tydligt att kvalificerade företagstjänster och högt kunskapsinnehåll i produktionen kommer att tillta i betydelse för hur ett land kan utveckla sitt välstånd. I Stockholm finns tre tydliga sektorer som präglas av högt förädlingsvärde. ICT, life-sciences och finans- och bank är tre områden där vi redan har en stark ställning internationellt. För att fortsatt kunna utveckla nya fram-

gångsrika företag som kan bygga vårt välbefinnande är ett fungerande trafiksystem mycket viktigt. Företagen själva rankar tillgänglighet och kommunikationer högst vid beslut om etablering. OECD har i sin regionala studie pekat på behovet att förbättra möjligheterna till arbetspendling och kommunikation runt Mälaren.

Integrationsaspekterna av infrastrukturens utveckling är stora. Även här har OECD pekat på att Sverige och Stockholm kan förbättra integrationen av invandrare i vårt samhälle, även om det sker med delvis andra verktyg. För Stockholm är emellertid möjligheterna att skapa övergångar och bryggor mellan bostadsområdena en nyckel. Inriktningen är i hög grad att bygga bort barriärer och variera upplåtelseformerna i boendet så att våra bostadsområden kan utvecklas i en positiv riktning. E18 är en i detta sammanhanget särskilt viktig infrastrukturens utveckling som för med sig en överdäckning där tillskottet av bostäder kommer att öka graden i variation av upplåtelseformer.

Den miljöpåverkan som allt trafikarbete leder till kan idag minska genom kloka och framåtsyftande kommunikationslösningar. Tvärbanan i Stockholm, som mötte kritik i ett tidigt skede, har blivit en framgång och ökar de tvärsektoriella sambanden i vår region och ersätter därmed annat resande, t.ex. med egen bil. Det är mycket angeläget att den här, och andra former av, kommunikationslösningar väger tungt i den framtida infrastrukturplaneringen. För vägtrafiken innebär minskade kötider stora vinster, inte minst miljövinster. Olika former av trimningsåtgärder är i det sammanhanget betydelsefulla att peka på, men också behovet av nya vägar för att leda trafiken i nya effektiva stråk.

Jag instämmer i stadsledningskontorets yttrande och föreslår att staden ställer sig bakom det regionala underlaget.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande

1. Stockholms stad ställer sig bakom det regionala underlaget "Inriktning av åtgärder i transportinfrastrukturen i Stockholms län under planeringsperioden 2010 – 2019".
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Stockholm den 4 oktober 2007

MIKAEL SÖDERLUND

Bilagor

Reservationer m.m.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

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

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta att

1. Delvis godkänna det regionala underlaget "Inriktning av åtgärder i transportinfrastrukturen i Stockholms län under planeringstiden 2010-2019" som svar på remissen
2. protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat
3. därutöver anför följande:

Sverige och världen står inför ett akut klimathot. Transportsektorn med ökande andel av de totala utsläppen av klimatgaser står därmed i fokus. Det stora problemet är den ökande väg-

trafiken. Det finns, särskilt i Stockholmsregionen med sin befolkningskoncentration, möjligheter att vända utvecklingen och positivt bidra till lösningar.

Med den nya planeringsprocessen för infrastrukturinvesteringar 2010-2019 finns möjlighet att göra ett reellt omtag, tänka nytt, omvärdera gamla sanningar och föreslå en inriktning och en plan som tar sikte på att nå de nuvarande nationella klimatmålen om 20 % minskade utsläpp till år 2020 jämfört med 1990. Siktet bör även vara inställt på betydligt mer skärpta utsläppsminskningar efter detta datum. I det ljuset är Vägverkets förslag på större kapacitetshöjande åtgärder helt otidsenliga. Inget i Vägverkets förslag tyder på att det utgår från de nationella klimatmålen.

Stockholm har enorma och eftersatta behov av ny infrastruktur för kollektivtrafik. Om planerna på att bygga Förbifart Stockholm skulle bli verklighet kommer detta enorma vägbygge att äta upp tillgängliga resurser, vilket i första hand drabbar viktiga och nödvändiga kollektivtrafiksatsningar i Stockholm samt i andra hand nödvändiga kollektivtrafiksatsningar i övriga landet.

Förbifart Stockholm är en klimatkatastrof och samhällsekonomiskt olönsam, dessutom har [Statens institut för kommunikationsanalys](#) (SIKA) visat att förslaget är sämre för tillgängligheten i regionen och ur jämställdhetssynpunkt än t ex kombinationsalternativet.

Vi är inte emot infrastrukturinvesteringar där näringslivet är med på ett hörn, men Offentlig-Privat Samverkans (OPS)-lösningar (när näringslivet bekostar infrastrukturens satsningar och sedan under ett antal decennier får rätten att ta betalt) där hela ansvaret lämnas över till näringslivet är inte bra för samhället, främst för att de omöjliggör senare korrigeringar av prisbildning samt om- och tillbyggnader. Dåliga exempel på OPS-lösningar är Arlandabanan och Öresundsbron. Där kör respektive bolag som de själva bestämmer tills koncessionen tar slut, oavsett omgivande behov från samhälle, kunder, andra aktörer osv. Därför är det mycket viktigt att staten tar det ekonomiska huvudansvaret för långsiktiga infrastrukturens satsningar.

SIKA har analyserat inriktningsplaneringen och funnit brister. Vi vill påpeka dessa. SIKA saknar i verkens underlag ett övergripande systemperspektiv på samhällets transportbehov och hur transportefterfrågan påverkas av olika åtgärder. SIKA anser också att trafikverkens underlag inte beaktar hur klimatfrågan påverkar transportefterfrågan. Vidare belyses ett antal brister i de nuvarande samhällsekonomiska kalkylmetoderna. Sammantaget innebär detta enligt SIKA att den nuvarande inriktningsplaneringen inte möjliggör en förutsättningslös identifiering av de samhällsekonomiskt mest effektiva lösningarna.

Investeringsmedlen är begränsade och en önskan om att bygga alla projekt som föreslagits är ingen vägledning för ett beslut. En mer konkret prioritering mellan olika projekt bör göras.

Förbifart Stockholm kan komma att tränga undan i stort sett samtliga övriga trafikobjekt. Konsekvensanalys av detta saknas. Det saknas även förslag på hur man med hjälp av fyrstegsprincipen skulle kunna minska investeringsbehoven i nya stora infrastrukturprojekt.

En klimatanalys saknas. Vi vet alla att vi har 15-20 år på oss att ställa om samhället i klimathållbar riktning. Vad får detta för konsekvenser för den långsiktiga infrastrukturplaneringen?

I övrigt hänvisar vi till de synpunkter som framförts i Björn Sigurdsons öppna brev till statens förhandlingsman Carl Cederschiöld den 20 september 2007.

Vi bilägger här de principer som vi tycker bör styra trafikinvesteringarna:

1. Största klimatnytta ska vara överordnad princip för trafikinvesteringar

2. Dagens kollektivtrafik ska fungera

Generellt krävs ökade resurser till:

- underhåll (rullande material samt stationer/hållplatser)
- reinvesteringar i signalsystem, bana och vagnmaterial (gäller pendeltåg, T-bana, Roslags-, Lidingö- och Saltsjöbanan)
- passagerarservice (bl a trygghet och trivsamt resmiljö)

3. Bygg nytt och/eller förtäta i anslutning till befintliga kollektivtrafikstråk

Gäller bostäder och verksamhetsfastigheter. Köpcentra motarbetas i externa lägen.

Övriga köpcentra ska ha god kollektivtrafikförsörjning.

4. Prioritera nya bostadsområden

I alla nya bostadsområden ska det finnas fungerande kollektivtrafik av något slag inom 500 meter när inflyttning påbörjas. Dessa krav ska in tidigt i planeringsprocessen och vara bindande detaljplanekrav.

5. Stärk möjligheterna till tvärresor och minska behovet av radiella resor

Utveckla smidiga omstigningsplatser mellan olika transportslag och minimera påverkan på de gröna kilarna.

6. Pröva ny teknik

Ny teknik och nydanande kombinationer för transporter av gods och resenärer ska provas vid alla nyinvesteringar.

7. Jämställdhet/ jämlikhet/ barnperspektiv

Kollektivtrafiken ska utvecklas utifrån ett jämställdhets- och jämlikhetsperspektiv.

8. Folkhälsonytta

Kollektivtrafiken ska utvecklas med ett perspektiv om folkhälsonytta.

För övrigt vill vi påpeka att det är märkligt att denna mycket viktiga remiss endast remitterades till två nämnder under ledning av samma borgarråd. Flera nämnder såsom miljö- och hälsoskyddsnämnden och exploateringsnämnden borde ha getts möjlighet att bedöma och ge synpunkter på remissen.

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

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

Att delvis bifalla förslaget

Att därutöver anför följande

I ett långsiktigt hållbart Stockholm satsas offensivt på en hållbar stadsstruktur och hållbara transporter. Det innebär en tydligare prioritering av järnvägen, och mindre satsningar på väg-utbyggnader. De satsningar som görs på vägarbeten bör därför i huvudsak gå till drift och underhåll av befintliga vägar och inte vägutbyggnader.

I en sådan strategi ingår inte storskaliga motorvägssatsningar som styckar sönder grönområden och leder till en utspridd stadsstruktur som ökar transportberoendet. Därför ska planerna på Förbifart Stockholm och Österleden skrinläggas. Storskaliga motorvägsbyggen är en gammalmodig trafiklösning utan förankring i dagens klimatdebatt.

Naturvårdsverket pekar i sitt yttrande på att förslag till ny infrastruktur ska vara utformad så att den minskar – inte motverkar – att nå gällande långsiktiga klimatmål. Vägverket presenterar ett planeringsunderlag för infrastruktur som bidrar till ökade utsläpp av bland annat växthusgaser. Det är inte acceptabelt. Naturvårdsverket vill att den fortsatta planeringen för byggande av nya vägar bör vara restriktiv så länge en helhetsbild saknas för hur samlade infrastruktur- och trafikpolitiska åtgärder kan bidra till minskade utsläpp av växthusgaser.

I underlaget hänvisas till förväntad tillväxt av Stockholmsregionen med 400.000 till 600.000 fram till 2030. En sådan tillväxt är inte ett självändamål. Näringslivets önskemål måste vägas mot andra önskemål, till exempel att bevara grön mark och kontakt med vatten, samt till exempel jämställdhet. En sammanställning som länsstyrelsens särskilda jämställdhetsgrupp har gjort visar att jämställdheten på flera sätt hotas av regionförstoring. Vänsterpartiet invänder mot det ensidiga betonandet av ekonomisk tillväxt utan att det balanseras av andra angelägna önskemål.

I texten nämns behovet av ökad tillgänglighet och bättre förbindelsen över Saltsjö-Mälarsnittet. Ökad tillgänglighet måste vägas mot andra krav och kan dessutom klaras genom andra åtgärder. En av dessa faktorer är 'trimningsåtgärder', det vill säga små åtgärder på befintligt vägsystem som kan öka kapaciteten. Dessa åtgärder bör analyseras i förhållande till kravet på nya dyra motorleder, vilket inte görs i underlaget.

Analysen om behovet av satsning på järnvägar är bra. Regionplane- och Trafikkontoret (RTK) påpekar behovet av T-bana och tvärbana, och att Banverket också bör inkludera detta i sitt arbete. T-banan Kungsträdgården-Nacka är ett exempel på en angelägen satsning som gör Österleden onödig och dessutom kan kopplas till tvärbanan vid Slussen och Saltsjöbanan på flera ställen. Ett mycket prioriterat projekt är Citybanan, som är avgörande för järnvägskapaciteten, inte bara i Stockholmsregionen utan i hela landet. Vi efterlyser också tydligare satsningar på cykeltrafiken.

Bromma flygplats måste läggas ner. En nedläggning av flygplatsen skulle förbättra miljön avsevärt för alla de stockholmare som i dagsläget störs av buller från flygplatsen samtidigt som det skapar möjlighet att bygga en modern, miljösmart och mänsklig stadsdel. Vi har mycket svårt att se att det behövs en citynära flygplats när det tar 20 min att ta sig med tåg till Arlanda.

I underlaget påpekas att det råder trängsel på vägarna och att kapaciteten inte är tillräckligt. Ingenstans står något om vägtrafikens stora bidrag till miljöförstörelsen eller att ökat bilåkande inte kan accepteras om man vill uppnå internationella, nationella eller lokala miljömål. Detta är ytterst märkligt. Den enda rimliga linjen är att trafikens miljöskador måste minskas genom att transporter förs över från väg till spår, från bil till tåg och T-bana. På så sätt kan trängseln på vägarna minska. Den kan helt försvinna om man anpassar trängselavgifterna till miljömålet. I texten står helt felaktigt: ”Trängelskatten minskar dock inte behovet av infrastrukturinvesteringar”.

RTK hänvisar till ’förluster’ på grund av uteblivna investeringar, bland annat på att Den- nisöverenskommelsen föll. Dessa analyser innehåller inga beräkningar av miljöskador. Vi anser att sådana beräkningar ska ingå och vill samtidigt påpeka att en studie från institutionen för samhällsplanering och miljö vid KTH har visat att Förbifart Stockholm inte är samhälls- ekonomiskt lönsam.

En annan aspekt av är att vägbyggen kan användas som ett argument för att, när vä- gen/järnvägen väl är på plats, bygga högt och tätt just där. I argumenteringen för Österleden visar man t ex hur modest tunnelmynningen vid Gärdet blir, men i praktiken kommer trycket att öka starkt på bebyggelse i Nationalstadsparken om Österleden byggs.

Vi vill lägga E18 i tunnel förbi Rinkeby/Hjulsta. Alla stockholmare har rätt till en god mil- jö, oavsett var de bor. Att som den borgerliga majoriteten föreslår lägga vägen i ytläge drab- bar de kringboende, som även i fortsättningen får en buller- och trafikstörd miljö. Detta är ett tecken på den miljöorättvisa som ofta drabbar områden med sämre socioekonomiska förut- sättningar. Genom att lägga vägen i tunnel skulle barriären till Järvafältet försvinna, dessutom med möjligheten att bygga nya bostäder.

Särskilt uttalande gjordes av borgarrådet *Roger Mogert* (s) enligt följande.

Vi delar i stort de resonemang som förs fram i det regionala underlaget till remissvar. Inte minst delar vi uppfattningen att vi inte nog kan betona vikten av ökade satsningar på spårtra- fiken för att inte kollektivtrafikandelen i regionen ska minska, något som också har avgörande betydelse för att minska trängseln på vägnätet. Vi vill dock framhålla fyra faktum av betydel- se som inte lyfts fram i ärendet.

För det första menar vi att det regionala underlaget ger en felaktig bild av Cederschiölds, statens förhandlingsmans, uppdrag. Det är formulerat på följande vis:

”Förhandlingen ska ske inom den finansieringsram som gällande infrastrukturplaner för lä- net utgör. Som komplement härtill kan intäkter från vägavgifter i form av trängselskatt, of- fentlig- privat samverkan samt lokal och regional medfinansiering användas.”

Mot den bakgrunden kan man lätt konstatera att de inblandade parterna från den kommuna- la nivån knappast kan vänta sig någon annan fördel av detta arbete än en möjlighet att, an- tingen påverka vilka projekt som ska bortprioriteras till följd av fördyringar och spräckta ramar, eller helt enkelt betala mer själva. Det regionala underlagets uppfattning att utgången av förhandlingen har stor betydelse för de kommande infrastrukturplanernas slutliga ramar för investeringar i regionen är alltså till synes fåfäng.

För det andra kan vi konstatera att Norra länken - ett projekt som beklagligt nog avstannade under förförre mandatperioden, sedan tog fart igen under den förra mandatperioden, och nu har kunnat byggstartas – i enlighet med socialdemokraternas budgetmotion i riksdagen bör lånefinansieras. Idag har Vägverket i sina underlag redovisat att inga andra projekt kan bygg-

startas under Norra länkens genomförande om inte förutsättningarna ändras, men regeringen agerar inte. Det har bland annat lett till att E18- projektet inte kan byggstartas. Det är inte acceptabelt.

För det tredje kan vi konstatera att Citybanan, det mest angelägna spårprojektet i regionen och landet, fortfarande är utan finansiering. Den kunde dock fortsätta byggas tack vare att regionen ökade sin medfinansiering till detta nationella projekt. Regeringen har dock fortfarande inte tagit ställning till överenskommelsen, och oaktat detta saknas fortfarande flera miljarder.

För det fjärde anser vi att regeringen bör beakta den socialdemokratiska budgetmotionen och prioritera att öka anslagen till nödvändiga infrastrukturinvesteringar framför orättvisa skattesänkningar.

Kommunstyrelsen

Reservation anfördes av *Stefan Nilsson* (mp) med hänvisning till reservationen av (mp) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av *Ann-Margarethe Livh* (v) med hänvisning till reservationen av (v) i borgarrådsberedningen.

Särskilt uttalande gjordes av *Roger Mogert, Tomas Rudin, Teres Lindberg* och *Malte Sigemalm* (alla s) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (s) i borgarrådsberedningen.

Ersättaryttrande gjordes av *Per Ankersjö* (c) enligt följande:

Jag delar huvudsakligen inriktningen i underlaget.

För Centerpartiet i Stockholm stad är en hållbar tillväxt i Stockholmsregionen ett centralt mål. Vår vision är att Stockholmsregionen ska vara internationellt ledande i att kombinera dynamisk tillväxtkraft och miljömässig hållbarhet. En viktig faktor för att uppnå målet är att omfattande investeringar görs i infrastruktur, både spår och vägar. Det är också en viktig frihetsfråga att kunna resa så obehindrat och effektivt i länet som möjligt. Centerpartiet anser att en stor del av infrastrukturen i Stockholmsregionen har karaktären av riksintresse, vilket bör avspeglas i de beslut som fattas på riksnivå när det exempelvis gäller finansiering.

I enlighet med Centerpartiets värderingar, vill vi att Stockholmsregionen ska ha större makt att själva besluta om prioriteringar när det gäller investeringar i infrastruktur.

Beträffande vägprojektet Östlig förbindelse avvisar Centerpartiet sträckningen Österleden eftersom den fungerar som en infart till Östermalm snarare än en förbifart till Stockholm. Det är också uteslutet av politiska, miljömässiga och juridiska skäl att bygga denna motorled genom Nationalstadsparken.

ÄRENDET

Regeringen har uppdragit åt Vägverket, Banverket, SIKa (Statens institut för kommunikationsanalys), Luftfartsstyrelsen och Sjöfartsverket att utarbeta underlag inför regeringens kommande proposition om inriktning av åtgärderna i järnvägs- och väginfrastrukturen under planeringsperioden 2010-2019. Underlagen har skickats ut på remiss.

Landstingets Regionplane- och trafiknämnd och Länsstyrelsen i Stockholms län har i juni 2007 lämnat ett gemensamt underlag till regeringen vars syfte är att tydliggöra de särskilda förutsättningarna och utmaningarna för transportsystemet i Stockholms län inför arbetet med inriktningen av den statliga infrastrukturplaneringen 2010-2019. Rapporten beskriver Stockholmsregionens särskilda förhållanden och behov samt önskad inriktning och nödvändiga åtgärder.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, stadsbyggnadsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 24 september 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Bakgrund

Regionens infrastruktur kännetecknas av mycket stora och ökande resandemängder som leder till kapacitetsbrister i stora delar av det befintliga transportsystemet. En stor andel av trafikarbetet sker på kommunala gator och vägar jämfört med övriga landet. Den intensiva användningen under rusningstrafik ställer höga krav på drift, underhåll och tillförlitlighet. Sårbarheten i transportsystemet är hög, inte minst i Saltsjö-Mälarsnittet.

Det sker också en snabb regionförstoring inom Mälarregionen och växande utbyte med övriga delar av Sverige och Östersjöområdet. Investeringar i både transportinfrastruktur och bostäder släpar kraftigt efter och förmår inte möta det stora behovet av att hålla samman regionen och försörja växande områden.

Det finns en växande enighet bland regionens aktörer om problemen och åtgärderna i transportsystemet. Landstingets Regionplane- och trafiknämnd och Länsstyrelsen i Stockholms län har i juni 2007 lämnat ett gemensamt underlag till regeringen vars syfte är att tydliggöra de särskilda förutsättningarna och utmaningarna för transportsystemet i Stockholms län inför arbetet med inriktningen av den statliga infrastrukturplaneringen 2010-2019. Rapporten beskriver Stockholmsregionens särskilda förhållanden och behov samt önskad inriktning och nödvändiga åtgärder.

Ärendet

Regeringen har uppdragit åt Vägverket, Banverket, SIKa (Statens institut för kommunikationsanalys), Luftfartsstyrelsen och Sjöfartsverket att utarbeta underlag inför regeringens kommande proposition om inriktning av åtgärderna i järnvägs- och väginfrastrukturen under planeringsperioden 2010-2019. En ny infrastrukturproposition kommer att skrivas under hösten 2007 och tas i riksdagen våren 2008.

Redovisningar från Banverket, Vägverket och SIKa har nu skickats ut på remiss. Luftfartsstyrelsen och Sjöfartsverket har bistått med fakta och bedömningar om luftfartens respektive sjöfartens utvecklingsmöjligheter och behov. Regionala underlag från Region Skåne och Västra Götalandsregionen ingår också som en del av inriktningsunderlaget.

Ärendets beredning

Detta ärende har beretts inom stadsdirektörens stab.

Stadsledningskontorets synpunkter och förslag

Stadsledningskontoret anser att kommunstyrelsen bör ställa sig bakom det regionala underlaget och överlämna rapporten i sin helhet som en del av sitt remissvar på inriktningsun-

derlagen.

Innehåll och inriktning i det regionala underlaget ligger mycket väl i linje med Stockholms stads långsiktiga ambitioner för stadens utveckling som de uttrycks i "Vision 2030 – Ett Stockholm i världsklass".

Stadsledningskontoret anser att vid fördelning av nationella resurser till infrastruktursatsningar måste storstädernas speciella förutsättningar uppmärksammas. Stockholmsregionen har landets största och snabbast växande folkmängd och ekonomi. Regionen har ett kunskapsintensivt och specialiserat näringsliv som fungerar som en motor och förnyare för näringslivet i hela landet.

I Stockholms län används marken intensivt och många människor lever på en begränsad yta. Under den innevarande och kommande perioden för infrastrukturplanerna, d.v.s. mellan 2004 och 2019, kommer befolkningen i Stockholms län att växa motsvarande en stad i Malmös storlek. Kollektivtrafikresandet per invånare och marknadsandelen för kollektivtrafik är högre i hela Stockholm - Mälarregionen än resten av landet. Jämfört med Västra Götaland och Skåne är andelen resor med kollektivtrafik ungefär dubbelt så hög.

Den långsiktiga tillväxten i regionen leder till stora investeringsbehov. Regionen själv bidrar också till att täcka kostnaderna i trafiksystemet i högre grad än andra delar av landet. Samtidigt är detta en förutsättning för att hela trafiksystemet, även de statliga delarna, ska fungera.

Staten bör därför ta större ansvar för finansieringen av infrastruktur i Stockholmsregionen. Det är inte rimligt att stora projekt av nationell betydelse som Norra Länken och Citybanan skall ingå i ramarna för infrastrukturplanerna. Den typen av projekt bör ges en stabil finansiering i särskild ordning i likhet med finansieringen av Öresundsbron. På så sätt kan utrymme tryggas inom finansieringsramarna för övriga angelägna projekt som annars får stryka på foten.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 27 september 2007 att som svar på remissen överlämna och återropa förvaltningens förslag till beslut.

Reservation anfördes av ledamoten Cecilia Obermüller m.fl. (mp), *bilaga*.

Reservation anfördes av ersättaren Anders Nordenskiöld (v), *bilaga*.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Teres Lindberg m.fl. (s), *bilaga*.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 25 september 2007 att som svar på remissen överlämna och återropa förvaltningens förslag till beslut.

Reservation anfördes av ledamoten Torhild Lamo (v), *bilaga*.

Reservation anfördes av ledamoten Mats Lindqvist (mp), *bilaga*.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Jan Valeskog m.fl. (s), *bilaga*.

Ersätтарыttrande gjordes av ersättaren Kajsa Stenfelt (v), *bilaga*.

Stadsbyggnadskontorets och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 11 september 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

Regeringen har uppdragit åt Vägverket, Banverket, SIKa (Statens institut för kommunikationsanalys), Luftfartsstyrelsen och Sjöfartsverket att utarbeta underlag inför regeringens kommande proposition om inriktning av åtgärderna i järnvägs- och väginfrastrukturen under planeringsperioden 2010-2019. Underlagen har skickats ut på remiss.

Landstingets Regionplane- och trafikinämnd och Länsstyrelsen i Stockholms län har i juni 2007 lämnat ett gemensamt underlag till regeringen vars syfte är att tydliggöra de särskilda förutsättningarna och utmaningarna för transportsystemet i Stockholms län inför arbetet med inriktningen av den statliga infrastrukturplaneringen 2010-2019. Rapporten beskriver Stockholmsregionens särskilda förhållanden och behov samt önskad inriktning och nödvändiga åtgärder.

Stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret anser att Stockholms stad bör ställa sig bakom det regionala underlaget och överlämna rapporten i sin helhet som en del av sitt remissvar på inriktningsunderlagen. Detta är angeläget av flera skäl:

- Det är viktigt att Stockholmsregionen visar att den är enad kring den huvudsakliga inriktningen av åtgärder i transportinfrastrukturen. Det är en grundläggande förutsättning för att få inflytande och möjlighet att påverka inriktningen på den statliga infrastrukturplaneringen.
- Det är rimligt att Stockholmsregionen, på samma sätt som Region Skåne och Västra Götalandsregionen, får möjlighet att delta i inriktningsplaneringen.
- Det är också värdefullt att visa på regional enighet, vilja och initiativförmåga för att nå ett positivt resultat för regionen i den pågående förhandlingen kring trafikinfrastruktur i Stockholmsregionen, ledd av regeringens förhandlingsman Carl Cederschiöld.
- Innehåll och inriktning i det regionala underlaget ligger mycket väl i linje med Stockholms stads långsiktiga ambitioner för stadens utveckling som de uttrycks i "Vision 2030 – Ett Stockholm i världsklass", antagen av kommunfullmäktige i juni 2007.

Stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret anser att Banverket och Vägverket borde sträva efter en mer gemensam inriktning samt tydligare struktur i sina underlag. Verken har idag egna – och olika – visioner för utvecklingen av transportsystemet. Gemensamma alternativscenarion och en enhetlig utvärdering av måluppfyllelse hade varit önskvärt. Det som dock tydligt framgår av båda underlagen är att drift och underhållsåtgärder ska prioriteras högre och att både Banverket och Vägverket anser att mer pengar bör satsas på infrastrukturinvesteringar, vilket kontoren ställer sig bakom.

Banverket och Vägverket redovisar i sina underlag flera olika ekonomiska nivåer (med ett ekonomiskt spann från -50 % till +50 % jämfört med dagens finansiella ramar). För att fortsättningsvis ha en effektiv trafikinfrastruktur som även klarar av de framtida trafikökningarna krävs enligt kontoren en nivå motsvarande nivån +50, särskilt för den spårbundna kollektivtrafiken. Kontoren anser vidare att bidragen till investeringar i spårväg och tunnelbana behöver utgöra en mycket större andel av Banverkets investeringsplaner. I Stockholmsregionen finns åtskilliga sådana projekt med storregional betydelse i flermiljardklassen som är helt beroende av statlig medfinansiering för genomförande. Den höga ekonomiska nivån bör enligt kontoren även gälla för drift och underhåll som är viktig för att ta hand om och effektivisera dagens trafikinfrastruktur.

Idag råder en uppenbar obalans i finansieringssituationen nationellt. I Stockholmsregionen betalar idag både landsting och kommuner en mycket högre andel av satsningarna på infrastruktur än i landet i övrigt. De statliga verken behöver höja sin ambitionsnivå såväl vad det gäller finansiering som delaktighet i planeringen för att kunna ta sin del av ansvaret och svara mot regionens insats och viljeinriktning. Stadens egen medverkan i stora infrastrukturprojekt bör ske på ett sådant sätt att stadens risk för oförutsedda fördyringar minimeras. Eventuell medfinansiering bör därför utformas som riktade bidrag med takbelopp.

Remissen

Regeringen har uppdragit åt Vägverket, Banverket, Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA), Luftfartsstyrelsen och Sjöfartsverket att utarbeta underlag inför regeringens kommande proposition om inriktning av åtgärderna i järnvägs- och väginfrastrukturen under planeringsperioden 2010-2019. En ny infrastrukturproposition kommer att utarbetas under

hösten 2007 och tas i riksdagen våren 2008.

Redovisningar från Banverket, Vägverket och SIKA har nu skickats ut på remiss. Luftfartsstyrelsen och Sjöfartsverket har bistått med fakta och bedömningar om luftfartens respektive sjöfartens utvecklingsmöjligheter och behov. Regionala underlag från Region Skåne och Västra Götalandsregionen ingår också som en del av inriktningsunderlaget. Remisstiden pågår t.o.m. den 10 oktober 2007. Tiden för att göra regionala sammanställningar/redovisningar pågår dock t.o.m. den 17 oktober 2007. Huvudrapporterna i underlaget finns att hämta på regeringens webbsida <http://www.regeringen.se/infrastruktur>. Där finns också länkar till det fullständiga materialet som finns upplagt på Vägverkets, Banverkets och SIKA:s respektive hemsidor.

Kommunstyrelsen har internt remitterat ärendet till stadsbyggnadsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden för yttrande senast den 27 september 2007.

Carl Cederschiöld har av regeringen utsetts till förhandlingsman för Stockholmsregionen. Han har i uppdrag att fram till den 1 december 2007 finna en samlad trafiklösning för att skapa förutsättningar att uppnå en förbättrad miljö och tillväxt i landet och Stockholmsregionen. Förhandlingen tas inte upp i inriktningsunderlaget, men utfallet av förhandlingen kommer ha stor betydelse för hur de slutliga investeringsramarna för Stockholmsregionen 2010-2019 ser ut.

Bakgrund

Regional enighet kring satsningar på infrastruktur

Det finns en växande enighet bland regionens aktörer om problemen och åtgärderna i transportsystemet. Landstingets Regionplane- och trafikkommitté och Länsstyrelsen i Stockholms län har i juni 2007 lämnat ett gemensamt underlag till regeringen, se bilaga 1. Rapporten har utarbetats gemensamt av Regionplane- och trafikkontoret och Länsstyrelsen. Stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret har tillsammans med SL m.fl. beretts möjlighet att diskutera och påverka innehållet i rapporten. Syftet med rapporten är att tydliggöra de särskilda förutsättningarna och utmaningarna för transportsystemet i Stockholms län inför arbetet med inriktningen av den statliga infrastrukturplaneringen 2010-2019.

Rapporten beskriver Stockholmsregionens särskilda förhållanden och behov samt önskad inriktning och nödvändiga åtgärder. Rapportens innehåll sammanfattas kortfattat i följande två avsnitt.

Stockholmsregionens tillväxt ställer stora krav på transportsystemet

Vid fördelning av nationella resurser till infrastrukturens satsningar måste storstädernas speciella förutsättningar uppmärksammas. Stockholmsregionen har landets största och snabbast växande folkmängd och ekonomi. Regionen har ett kunskapsintensivt och specialiserat näringsliv som fungerar som en motor och förnyare för näringslivet i hela landet.

Marken används intensivt och många människor lever på en begränsad yta. Under den innevarande och kommande perioden för infrastrukturplanerna, d.v.s. mellan 2004 och 2019, kommer befolkningen i Stockholms län att växa motsvarande en stad i Malmös storlek. Kollektivtrafikresandet per invånare och marknadsandelen för kollektivtrafik är högre i hela Stockholm - Mälarenregionen än resten av landet. Jämfört med Västra Götaland och Skåne är andelen resor med kollektivtrafik ungefär dubbelt så hög.

Regionens infrastruktur kännetecknas av mycket stora och ökande resandemängder som leder till kapacitetsbrister i stora delar av det befintliga transportsystemet. En stor andel av trafikarbetet sker på kommunala gator och vägar jämfört med övriga landet. Den intensiva användningen under rusningstrafik ställer höga krav på drift, underhåll och tillförlitlighet. Sårbarheten i transportsystemet är hög, inte minst i Saltsjö-Mälarsnittet.

Det sker en snabb regionförstoring inom Mälarenregionen och växande utbyte i ett stort område i Sverige och Östersjöområdet. Investeringar i både transportinfrastruktur och bostäder släpar kraftigt efter och förmår inte möta det stora behovet av att hålla samman regionen och försörja växande områden.

Den långsiktiga tillväxten i regionen leder till stora investeringsbehov. Regionen bidrar också till att täcka kostnaderna i trafiksystemet i högre grad än andra delar av landet. Samtidigt är detta en förutsättning för att hela trafiksystemet, även de statliga delarna, ska fungera.

Traditionella samhällsekonomiska kalkyler underskattar nyttor och bortser från kostnader som råder i en tät storstad. De har exempelvis svårt att beskriva effekten av trängsel, en bättre fungerande arbetsmarknad, nyttan av exploateringsmöjligheter samt intrångseffekter. I

den kommande infrastrukturplaneringen bör sådana effekter lyftas fram för särskild bedömning.

Målet - Ett transportsystem för Europas mest attraktiva storstadsregion

Stockholmsregionens och Sveriges internationella konkurrenskraft ska stärkas genom våra väl fungerande kommunikationer. Kommunikationerna ska:

- bidra till en öppen och tillgänglig region för alla människor.
- bidra till en innovativ miljö genom att stimulera till samverkan mellan människor och verksamheter i regionen.
- ge förutsättningar för en god livsmiljö för nuvarande och kommande generationer.
- vara resurseffektiva.

Tyngdpunkten fram till 2020 bör ligga på en ökad kapacitet i det befintliga transportsystemet och att bygga bort felande länkar. Investeringarna ska bidra till god tillgänglighet till den centrala regionkärnan och stimulans till täthet och tillväxt i nya yttre kärnor. Förbättrad kapacitet över Saltsjö-Mälarsnittet är en förutsättning för regionens tillväxt. Framförallt tillgängligheten med kollektivtrafik behöver förbättras kraftfullt genom investeringar som leder till ökad kapacitet samt förbättrad tillgänglighet i spårtrafiksystemen på järnväg, tunnelbana och spårväg. Investeringar i spårsystemen minskar även trängseln i vägnätet. Det är även nödvändigt att bygga ut anslutande väg- och järnvägsnät till kombiterminaler och hamnar och öka tillgängligheten till Arlanda.

I högtrafik är transportsystemet intensivt utnyttjat och starkt störningskänsligt. För att höja kvaliteten och öka pålitligheten måste särskilda satsningar genomföras på drift- och underhåll, trimningsåtgärder i vägtrafiken och på åtgärder i järnvägssystemet. För att ha en flexibilitet för var och när åtgärderna ska genomföras är det lämpligt med medel i åtgärdsplaner. Medel måste reserveras för såväl mindre som större åtgärdsåtgärder i kollektivtrafiken. Banverket måste ta ett större ansvar för investeringar i det stora och intensivt utnyttjade regionala och lokala spårtrafiksystemet, utöver investeringarna i det nationella järnvägsnätet.

Vision Stockholm 2030 – Ett Stockholm i världsklass

”Vision Stockholm 2030 – Ett Stockholm i världsklass”, är en långsiktig samlad vision för Stockholms stads utveckling och antogs av kommunfullmäktige juni 2007.

I visionen poängteras att ett välfungerande transportsystem med minimal klimatpåverkan är en avgörande förutsättning för att Stockholm-Mälarenregionen ska kunna utgöra en gemensam arbets-, bostads- och utbildningsmarknad och för regionens internationella tillgänglighet och konkurrenskraft.

De viktigaste slutsatserna som rör det framtida transportsystemet beskrivs i den långsiktiga visionen som följande:

Företagande i världsklass

- Företagandet stöds av en högklassig infrastruktur. I regionen finns ett välfungerande väg- och järnvägsnät, utbyggda flygplatser och hamnar.

Centrum i en stark och växande region

- Genom ett välfungerande och attraktivt transportsystem är regionen en gemensam arbets-, bostads- och utbildningsmarknad som ger människor unika möjligheter att utnyttja hela regionens kvaliteter.

Internationell mötesplats

- Stockholm-Mälarenregionens funktion som internationell mötesplats stöds av att regionen erbjuder bekväma flyg-, båt- och tågförbindelser till hela världen.
- En ny snabb tågförbindelse har också utvecklats som gör det enkelt att ta sig mellan Stockholm och övriga Nordeuropa.

Ekologiskt hållbar storstad

- Stockholm är den stad i världen där invånarna använder kollektivtrafiken mest.

Ett välfungerande transportsystem

- Nya förbifarter väster och öster om staden och utbyggnaden av Norra Länken och E18 gör att tillgängligheten är god.
- Stora satsningar har även gjorts på att utveckla den spårbundna kollektivtrafiken, exempelvis genom fler spårvägar. Regionen har knutits ihop genom utbyggnaden av Citybanan och förlängningen av tvärbanan och av tunnelbanan. De nya förbindelserna gör att allt

fler väljer kollektivtrafiken.

Kontorens synpunkter

Stockholms stad bör stå bakom det regionala underlaget

Stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret anser att Stockholms stad bör ställa sig bakom det regionala underlaget och överlämna rapporten i sin helhet som en del av sitt remissvar på inriktningsunderlagen. Detta är angeläget av flera skäl:

- Det är viktigt att Stockholmsregionen visar enighet kring den huvudsakliga inriktningen av åtgärder i transportinfrastrukturen. Det är en grundläggande förutsättning för att få inflytande och möjlighet att påverka inriktningen på den statliga infrastrukturplaneringen.
- Region Skåne och Västra Götalandsregionen har, efter erbjudan från regeringen, bidragit med sammanhållna regionala underlag som har beaktats av trafikverken vid utarbetandet av inriktningsunderlaget. Vi förutsätter att även Stockholmsregionen på samma sätt kommer få möjlighet att delta i inriktningsplaneringen.
- Det är också värdefullt att visa på regional enighet, vilja och initiativförmåga för att nå ett positivt resultat för regionen i den pågående förhandlingen kring trafikinfrastruktur i Stockholmsregionen, ledd av regeringens förhandlingsman Carl Cederschiöld.
- Innehåll och inriktning i det regionala underlaget ligger mycket väl i linje med Stockholms stads långsiktiga ambitioner för stadens utveckling som de uttrycks i "Vision 2030 – Ett Stockholm i världsklass".

Övergripande synpunkter på Banverkets och Vägverkets inriktningsunderlag

Tydlig inriktning saknas

Trafikverkens inriktningsunderlag är synnerligen omfattande, över 2000 sidor totalt. Ändå är det svårt att få grepp om vilken inriktning som föreslås för den statliga infrastrukturplaneringen. Banverket, Vägverket och SIKa har lämnat tre separata underlag som, med undantag för ett fåtal korta och allmänt hållna gemensamma kapitel, är helt fristående från varandra. Banverket och Vägverket har egna – och olika – visioner för utvecklingen av transportsystemet. Underlagen saknar både gemensam inriktning och struktur. Det finns inga gemensamma alternativscenarion eller enhetlig utvärdering av måluppfyllelse. Det som dock tydligt framgår av båda underlagen är att drift och underhållsåtgärder ska prioriteras högre och att både Banverket och Vägverket anser att mer pengar bör satsas på infrastrukturinvesteringar.

SIKA:s underlag fokuserar mer på kalkyler, metoder samt på själva planeringsprocessen. I flera stycken är SIKa kritiska mot processen, bl.a. avseende att trafikverkens sektoriella ansvar medför starkt fokus på de egna trafikslagen. Detta medför att inga transportslagsövergripande åtgärdsalternativ utformats och att fyrstegsprincipen inte kan tillämpas fullt ut. Fyrstegsprincipen är en planeringsmetod för att hushålla med resurser och minska vägtransportssystemets miljöpåverkan. Den går ut på att steg för steg analysera hur ett trafikproblem bäst kan lösas – i första hand genom att påverka behovet av transporter, i sista hand genom stora nybyggen. Principens första två steg betonades särskilt av regeringen i dess uppdrag till trafikverken angående inriktningsunderlaget. SIKa saknar i verkens underlag ett övergripande systemperspektiv på samhällets transportbehov och hur transportefterfrågan påverkas av olika åtgärder. SIKa anser också att trafikverkens underlag inte beaktar hur klimatfrågan påverkar transportefterfrågan. Vidare belyses ett antal brister i de nuvarande samhällsekonomiska kalkylmetoderna. Sammantaget innebär detta enligt SIKa att den nuvarande inriktningsplaneringen inte möjliggör en förutsättningslös identifiering av de samhällsekoniskt mest effektiva lösningarna. Ett flertal förslag lämnas också på hur inriktningsplaneringen kan förbättras.

SIKA har enligt stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret flera poänger i sin kritik av in-

Fyrstegsprincipen

1. Åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt
2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt transportsystem och fordon
3. Begränsade ombyggnadsåtgärder
4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

riktningsplaneringen. Kontoren instämmer i stort i SIKA:s synpunkter och förslag till förbättringar.

Kontorens syn på de olika investeringsnivåerna

Kontoren anser det positivt att trafikverken redovisar flera olika ekonomiska nivåer (med ett ekonomiskt spann från -50 % till +50 % jämfört med dagens finansiella ramar). Nivån 0 innebär samma som dagens finansiella ramar men utan indexuppräknings, vilket i praktiken innebär en minskning med 16-17 % jämfört med idag. Det är välkommet att verken inom respektive nivå presenterar vad som kan åstadkommas samt vad som inte kan ske under gällande period. I och med en sådan redovisning ges en tydligare bild om vad olika statliga investeringsbelopp kommer att innebära rent konkret.

Kontoren ser också positivt på att verken satsar mer resurser på drift och underhåll gentemot tidigare perioder. Drift och underhåll är viktigt för att ta hand om och effektivisera den befintliga trafikinfrastrukturen. Kontoren anser att den högre driftsnivån (nivå 3) är den satsning som behövs för att på ett trovärdigt sätt åstadkomma en effektiv trafikinfrastruktur.

Samtliga investeringsnivåer under nivån +25 %, eller motsvarande, är enligt kontoren oacceptabla då investeringarna understiger gällande investeringsplan, vilken redan är otillräckligt för att uppfylla regionens behov och framtida tillväxt. Om detta minskas ytterligare får det negativa konsekvenser såväl för medborgare som för näringsliv. Möjligheten att välja jobb och bostad begränsas vilket leder till att arbetsmarknaden fungerar sämre. Köer och trängsel på vägar och i kollektivtrafiken förvärras ytterligare, godstransporter försenas och fler fordon och förare krävs för att klara varudistributionen. Uteblivna satsningar på spårtrafiken innebär även att kollektivtrafikandelarna riskerar att minska med ökad biltrafik som följd. I och med detta ökar luftföroreningar, buller och koldioxidutsläpp, vilket motverkar målen om en hållbar utveckling. Svårigheter att trafikförsörja nya bostadsområden, framförallt med kollektivtrafik, samt svårigheter att uppfylla miljökvalitetsnormerna påverkar bostadsbyggandet negativt med högre bostadspriser som följd. Sammantaget innebär allt detta att regionens utveckling hämmas.

Till detta kommer att befolkningen i länet väntas öka med mellan 400 000-600 000 nya invånare till år 2030. Fler invånare och arbetsplatser ger upphov till fler resor och förflyttningar, vilket ställer ytterligare krav på stadens och regionens redan hårt belastade trafiksystem. Det som behövs är inte bara att se över det system som vi redan har utan samtidigt bygga ut morgondagens för att klara av att möta det framtida resandet på ett effektivt och hållbart sätt. NUTEK har i rapporten "Hur mycket kostar det att vänta? – en kontrafaktisk analys" undersökt vad det samhällsekonomiska intäktsbortfallet blir i och med att infrastruktursatsningarna enligt Dennisöverenskommelsen inte genomförts. Resultat fram till år 2020 uppgår för Stockholmsregionen till närmare 50 miljarder kronor.

För att fortsättningsvis ha en effektiv trafikinfrastruktur som även klarar av de framtida trafikökningarna krävs enligt kontoren en nivå motsvarande +50 %, särskilt för den spårbundna kollektivtrafiken.

Verkens prioriteringar

Det är inte bara storleken på infrastruktursatsningarna som är betydelsefullt utan även hur de används. I trafikverkens underlag – och då särskilt Banverkets – prioriteras huvudsakligen verkens egen infrastruktur. Ett tydligt fokus på regional utveckling saknas i Banverkets underlag och bidragen till regionala spårinvesteringar är extremt små. Verket skriver själv att det inte ens analyserat omfattningen på statsbidrag till regional infrastruktur. De avsatta summorna är följaktligen fullständigt otillräckliga för att kunna rymma 50 procentiga statsbidrag ens till de spårprojekt som kommit mycket långt i planeringen, som Saltsjöbanans modernisering och hopkoppling med Tvärbanan eller Tvärbanans förlängning mot Solna och Kista. Än mindre till planerade tunnelbaneförlängningar och andra spårinvesteringar. Samtliga av dessa är projekt i flermiljardklassen med storregional betydelse och helt beroende av statlig medfinansiering.

Kontoren ställer sig frågande till varför ingen analys har gjorts av bidrag till regionala kollektivtrafikinfrastrukturprojekt, trots att dessa i flera fall är väl så stora eller större än Banverkets egna projekt. Detta är en del av verkets sektorsansvar, där spårväg och tunnelbana särskilt pekades ut i samband med att Banverkets instruktion ändrades 2002. Kontoren anser

att bidragen till investeringar i spårväg och tunnelbana behöver utgöra en mycket större andel av verkets investeringsplaner. Det skulle vara väl satsade pengar av Banverket eftersom de 50 procentiga statsbidragen förutsätter en lika stor regional medfinansiering, pengar som annars inte skulle komma transportinfrastrukturen till godo.

Positivt i Banverkets underlag är dock satsningar på förbättrad kvalitet för trafik i Mälardalen samt att både Mälärbanan och Svealandsbanan kan inrymmas även i de lägre investeringsnivåerna.

Vägverket har i sitt underlag visat större lyhördhet för önskemål framförda från regionerna. Regional utveckling lyfts fram tydligare och ett storstadsperspektiv kan anas, där Vägverket betonar att storstäderna har särskilda förutsättningar och kräver särskild uppmärksamhet. Det är positivt att mer pengar avsätts för vissa bidrag till kommunerna, för flexibla åtgärdsplaner och för infrastruktur kopplat till bostadsprojekt.

Det finns vissa problem med att samma myndigheter som även är väg- och banhållare har det huvudsakliga ansvaret för den långsiktiga investeringsplaneringen. Det framgår av föreliggande underlag från trafikverken att Banverket och Vägverket har svårt att ta ett gemensamt helhetsgrepp om den statliga investeringsplaneringen, något som även SIK uttrycker. Dessutom saknas i hög grad förståelse för det regionala perspektivet och för storstadens specifika förutsättningar och möjligheter. Regionerna skulle behöva involveras tidigare i processen och beredas större inflytande. Kontoren anser det vara anmärkningsvärt och förvånande att idag endast Region Skåne och Västra Götalandsregionen erbjudits detta.

Banverkets, Vägverkets och Boverkets generaldirektörer skrev, tillsammans med kommunalråd från tre städer, i debattartikeln "Bygg tätare i storstäderna så minskar växthusgaserna" på DN Debatt den 16 augusti 2007 om förutsättningar för hållbart stadsbyggande och trafik:

"När stadsmiljön är en lokal angelägenhet och samtidigt en avgörande faktor för den nationella tillväxten, krävs gemensamma investeringar för infrastrukturen i staden. När regionförstoringen drivs av städer i nätverk dit den ekonomiska aktiviteten koncentreras och där fungerande väg- och tågtrafik kan knyta ihop regionen, så krävs gemensamma investeringar i infrastruktur både i och mellan städerna."

Stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret välkomnar sådana intentioner från de statliga verken. Stockholms stad har sedan länge en stadsbyggnadsstrategi som går ut på att förtäta och bygga staden inåt. Verken goda intentioner måste dock synas konkret i deras arbete, vilket enligt kontorens förmenande inte riktigt är fallet i de föreliggande inriktningsunderlagen.

Hantering av stora infrastrukturprojekt

En viktig fråga som kontoren anser att verken inte belyst tillräckligt är hur de har tänkt sig att hantera riktigt stora infrastrukturprojekt under den kommande perioden. Hit hör exempelvis Norra länken, Förbifart Stockholm, Östlig förbindelse, Citybanan, Mälärbanan och Svealandsbanan för att nämna några. Enbart Förbifart Stockholm beräknas kosta cirka 25 miljarder kronor. Projekt av denna storlek kan knappast inrymmas under kommande tidsperiod utan att tränga undan i stort sett samtliga övriga trafikobjekt. Det som saknas är ett resonemang för hur dessa projekt ska kunna finansieras på ett realistiskt sätt utan att senarelägga eller förhindra övriga trafikobjekt. Idag saknas en sådan strategi, vilket gör att staten riskerar att tappa i trovärdighet som avtalspart när den i flera fall inte klarar av att uppfylla sin del av ingångna avtal om gemensam statlig och regional finansiering.

Som staden tidigare uttryckt behöver staten ta större ansvar för finansieringen av infrastruktur i Stockholmsregionen. Det är inte rimligt att stora projekt av nationell betydelse som Norra Länken och Citybanan skall ingå i ramarna för infrastrukturplanerna. Den typen av projekt bör ges en stabil finansiering i särskild ordning i likhet med finansieringen av Öresundsbron. På så sätt kan utrymme tryggas inom finansieringsramarna för övriga angelägna projekt som annars får stryka på foten.

Stadens ansvar för infrastruktur

Idag råder en uppenbar obalans i finansieringssituationen. I Stockholmsregionen betalar idag både landsting och kommuner en mycket högre andel (60%) av investering och drift av infrastruktur än i Sverige i genomsnitt (40%). 1988 beslutade riksdagen att staten genom Vägverket skulle ansvara för väghållningen för det övergripande vägnätet även inom tätorter

där kommunen var väghållare för det allmänna vägnätet. Stockholms stad kom dock i samband med den s.k. Ag-överenskommelsen från 1990 att kvarstå som väghållare för stora delar av det övergripande vägnätet, t.ex. Nynäsvägen, Huddingevägen, Klarastrandsleden, Centralbron, Klaratunneln, Söderledstunneln och Johanneshovsbron m.fl. Vägverket fick 1997 i uppdrag att se över väghållaransvaret för de övergripande vägarna i Stockholms län. I samband med detta var Stockholms stad och Vägverket överens om att staten skulle ta över ansvaret för ett antal av de större vägarna, vilket också föreslogs för regeringen. Något beslut fattades dock aldrig i frågan. Staden har alltså fortfarande ett väghållaransvar för det regionala/nationella vägnätet som vida överstiger de flesta kommuners. Förutom detta har staden ett stort ekonomiskt åtagande att åtgärda eftersatt underhåll samt att utveckla sin del av vägsystemet.

Förutom att svara för investeringar och drift i ett exceptionellt stort kommunalt vägnät bidrar Stockholms stad med ca 4,4 miljarder kronor till de statliga infrastrukturprojekten Citybanan, E 18 och Norra länken. De statliga verken behöver höja sin ambitionsnivå såväl vad det gäller finansiering som delaktighet i planeringen för att kunna ta sin del av ansvaret och svara mot regionens insats och viljeinriktning.

Stadens egen medverkan i stora infrastrukturprojekt bör ske på ett sådant sätt att stadens risk för oförutsedda fördyringar minimeras. Detta konstaterades också av stadens revisionskontors revisionsrapport "Staden som medfinansiär i stora infrastrukturprojekt" från november 2006. Om staden deltar med medfinansiering i liknande projekt, så bör den därför utformas som riktade bidrag med takbelopp. Risken är annars att staden i ett senare skede ändå får bära största delen av anslutningskostnader, som t.ex. i fallet med Norra länken. Eventuell medfinansiering i statliga infrastrukturprojekt bör också tydligare kopplas till medinflytande för staden över planering och utformning av projekten samt uppföljning under byggtiden. Avtalen bör utformas så att alla parter har incitament att hålla kostnaderna nere. Bidrag från staden bör inte ges till framtida driftskostnader för den statliga delen av väghållaransvaret.

Kontorens förslag

Stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret anser att Stockholms stad bör ställa sig bakom det regionala underlaget framtaget av Länsstyrelsen och Regionplane- och trafikkontoret och överlämna rapporten i sin helhet som en del av sitt remissvar på inriktningsunderlagen.

Staten bör ta större ansvar för finansieringen av infrastruktur i Stockholmsregionen. Det är inte rimligt att stora projekt av nationell betydelse som Norra Länken och Citybanan skall ingå i ramarna för infrastrukturplanerna. Den typen av projekt bör ges en stabil finansiering i särskild ordning i likhet med finansieringen av Öresundsbron. På så sätt kan utrymme tryggas inom finansieringsramarna för övriga angelägna projekt som annars får stryka på foten.

För att fortsättningsvis ha en effektiv trafikinfrastruktur som även klarar av de framtida trafikökningarna krävs enligt kontoren en finansieringsram för den statliga investeringsplaneringen motsvarande den föreslagna nivån +50 %, särskilt för den spårbundna kollektivtrafiken. Kontoren anser vidare att bidragen till investeringar i spårväg och tunnelbana behöver utgöra en mycket större andel av Banverkets investeringsplaner.

Stadens egen medverkan i stora infrastrukturprojekt bör ske på ett sådant sätt att stadens risk för oförutsedda fördyringar minimeras. Om staden deltar med medfinansiering i dylika projekt, så bör den därför utformas som riktade bidrag med takbelopp.

Slut

RESERVATIONER M.M.

Trafik- och renhållningsnämnden

Reservation anfördes av ledamoten Torhild Lamo (v) enligt följande.

I ett långsiktigt hållbart Stockholm satsas offensivt på en hållbar stadsstruktur och hållbara transporter. Det innebär en tydligare prioritering av järnvägen, och mindre satsningar på väg-utbyggnader. De satsningar som görs på vägarbetens bör därför i huvudsak gå till drift och underhåll av befintliga vägar och inte vägutbyggnader.

I en sådan strategi ingår inte storskaliga motorvägssatsningar som styckar sönder grönområden och leder till en utspridd stadsstruktur som ökar transportberoendet. Därför ska planerna på Förbifart Stockholm och Österleden skrinläggas. Storskaliga motorvägsbyggen är en gammalmodig trafiklösning utan förankring i dagens klimatdebatt.

Ett mycket prioriterat projekt är Citybanan, som är avgörande för järnvägskapaciteten, inte bara i Stockholmsregionen utan i hela landet.

Bromma flygplats måste läggas ner. En nerläggning av flygplatsen skulle förbättra miljön avsevärt för alla de stockholmare som i dagsläget störs av buller från flygplatsen samtidigt som det skapar möjlighet att bygga en modern, miljösmart och mänsklig stadsdel. Vi har mycket svårt att se att det behövs en citynära flygplats när det tar 20 min att ta sig med tåg till Arlanda.

En av Stockholms stora miljöutmaningar är luftkvaliteten. Vägtrafiken är den största källan till luftföroreningar, buller och klimatpåverkan i staden och dagligen överskrider miljökvalitetsnormerna. Partiklar leder till stora hälsoproblem. Dubbdäck förstör asfalten och river upp partiklar i mycket större grad än vad dubbfria vinterdäck gör samtidigt som de leder till ökat buller. Det behövs därför krafttag för att lösa problemen och det måste därför bli möjligt för kommuner att införa avgiftssystem för dubbdäck.

Reservation anfördes av ledamoten Mats Lindqvist (mp) enligt följande.

Stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret har lämnat ett mycket motstridigt tjänsteutlåtande.

Kontoren säger sig stödja SIKA:s analys av brister i inriktningsplaneringen. SIKA saknar i verkens underlag ett övergripande systemperspektiv på samhällets transportbehov och hur transportefterfrågan påverkas av olika åtgärder. SIKA anser också att trafikverkens underlag inte beaktar hur klimatfrågan påverkar transportefterfrågan. Vidare belyses ett antal brister i de nuvarande samhällsekonomiska kalkylemtonerna. Sammantaget innebär detta enligt SIKA att den nuvarande inriktningsplaneringen inte möjliggör en förutsättningslös identifiering av de samhällsekonomiskt mest effektiva lösningarna.

Tjänsteutlåtandet tar också upp fyrstegsprincipen, samt det faktum att de första två stegen betonades särskilt av regeringen i dess uppdrag till trafikverken angående inriktningsunderlaget.

Trots dessa konstateranden har inte kontoren kommit med några förslag på hur fyrstegsprincipen skulle kunna tillämpas i Stockholmsregionen. Man har inte heller låtit sitt instämmande i SIKA:s kritik mot inriktningsplaneringen påverka synen på vilka åtgärder som behövs. Kontoren föreslår en investeringsnivå på +50% jämfört med dagens finansiella ramar. Tjänsteutlåtandet saknar förslag på hur man med hjälp av fyrstegsprincipen skulle kunna minska investeringsbehoven i nya stora infrastrukturprojekt.

Investeringsmedlen är begränsade och en önskan om att bygga alla projekt som föreslagits är ingen vägledning för ett beslut. Kontoren bör återkomma med en mer konkret prioritering mellan olika projekt, än en önskan om en generell investeringsnivå på +50%, "särskilt för den spårbundna kollektivtrafiken". T.ex. konstaterar kontoren att Förbifart Stockholm kan komma att tränga undan i stort sett samtliga övriga trafikobjekt. Konsekvensanalys av detta saknas.

En klimatanalys från kontoren saknas. Vi vet alla att vi har 15-20 år på oss att ställa om samhället i klimathållbar riktning. Vad anser kontoren att detta bör få för konsekvenser för den långsiktiga infrastrukturplaneringen?

I övrigt hänvisar vi till de synpunkter som framförts i Björn Sigurdsons öppna brev till statens förhandlingsman Carl Cederschiöld av den 20 september 2007.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Jan Valeskog m.fl. (s) enligt följande.

Vi delar i stort de resonemang som förs i förslaget till remissvar. Inte minst behovet av ökade spårsatsningar för att inte minska kollektivtrafikandelen i regionen och för dess betydelse för att minska trängseln på vägnätet.

Vi menar dock att ärendet ger en felaktig bild av Cederschiöld, statens förhandlingsmans, uppdrag. Det är formulerat på följande vis:

”Förhandlingen ska ske inom den finansieringsram som gällande infrastrukturplaner för länet utgör. Som komplement härtill kan intäkter från vägavgifter i form av trängselskatt, of-fentlig- privat samverkan samt lokal och regional medfinansiering användas.”

Mot den bakgrunden kan man lätt konstatera att de inblandade parterna från den kommunala nivån knappast kan vänta sig någon annan fördel av detta arbete än en möjlighet att, antingen påverka vilka projekt som ska bortprioriteras till följd av fördyringar och spräckta ramar, eller helt enkelt betala mer själva.

Ersätтарыttrande gjordes av ersättaren Kajsa Stenfelt (v) enligt följande.

I ett långsiktigt hållbart Stockholm satsas offensivt på en hållbar stadsstruktur och hållbara transporter. Det innebär en tydligare prioritering av järnvägen, och mindre satsningar på väg-utbyggnader. De satsningar som görs på vägarbetens bör därför i huvudsak gå till drift och underhåll av befintliga vägar och inte vägutbyggnader.

I en sådan strategi ingår inte storskaliga motorvägssatsningar som styckar sönder grönområden och leder till en utspridd stadsstruktur som ökar transportberoendet. Därför ska planerna på Förbifart Stockholm och Österleden skrinläggas. Storskaliga motorvägsbyggen är en gammalmodig trafiklösning utan förankring i dagens klimatdebatt.

Ett mycket prioriterat projekt är Citybanan, som är avgörande för järnvägskapaciteten, inte bara i Stockholmsregionen utan i hela landet.

Bromma flygplats måste läggas ner. En nerläggning av flygplatsen skulle förbättra miljön avsevärt för alla de stockholmare som i dagsläget störs av buller från flygplatsen samtidigt som det skapar möjlighet att bygga en modern, miljösmart och mänsklig stadsdel. Vi har mycket svårt att se att det behövs en citynära flygplats när det tar 20 min att ta sig med tåg till Arlanda.

En av Stockholms stora miljöutmaningar är luftkvaliteten. Vägtrafiken är den största källan till luftföroreningar, buller och klimatpåverkan i staden och dagligen överskrider miljökvälitetsnormerna. Partiklar leder till stora hälsoproblem. Dubbdäck förstör asfalten och river upp partiklar i mycket större grad än vad dubbfria vinterdäck gör samtidigt som de leder till ökat buller. Det behövs därför krafttag för att lösa problemen och det måste därför bli möjligt för kommuner att införa avgiftssystem för dubbdäck.

Stadsbyggnadsnämnden

Reservation anfördes av ledamoten Cecilia Obermüller m.fl. (mp) enligt följande.

Det är märkligt att denna mycket viktiga remiss enkom remitteras till två nämnder under ledning av samma borgarråd. Att exkludera andra relevanta nämnder såsom miljö och hälsoskyddsnämnden och exploateringsnämnden är inte bra.

Stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret har lämnat ett mycket motstridigt tjänsteutlåtande.

Kontoren säger sig stödja SIKA:s analys av brister i inriktningsplaneringen. SIKA saknar i verkens underlag ett övergripande systemperspektiv på samhällets transportbehov och hur transportefterfrågan påverkas av olika åtgärder. SIKA anser också att trafikverkens underlag

inte beaktar hur klimatfrågan påverkar transportefterfrågan. Vidare belyses ett antal brister i de nuvarande samhällsekonomiska kalkylemoderna. Sammantaget innebär detta enligt SIKAs att den nuvarande inriktningsplaneringen inte möjliggör en förutsättningslös identifiering av de samhällsekonomiskt mest effektiva lösningarna.

Tjänstutlåtandet tar också upp fyrstegsprincipen, samt det faktum att de första två stegen betonades särskilt av regeringen i dess uppdrag till trafikverken angående inriktningsunderlaget.

Trots dessa konstateranden har inte kontoren kommit med några förslag på hur fyrstegsprincipen skulle kunna tillämpas i Stockholmsregionen. Man har inte heller låtit sitt instämmande i SIKAs kritik mot inriktningsplaneringen påverka synen på vilka åtgärder som behövs. Kontoren föreslår en investeringsnivå på +50% jämfört med dagens finansiella ramar. Tjänstutlåtandet saknar förslag på hur man med hjälp av fyrstegsprincipen skulle kunna minska investeringsbehoven i nya stora infrastrukturprojekt.

Investeringsmedlen är begränsade och en önskan om att bygga alla projekt som föreslagits är ingen vägledning för ett beslut. Kontoren bör återkomma med en mer konkret prioritering mellan olika projekt, än en önskan om en generell investeringsnivå på +50%, "särskilt för den spårbundna kollektivtrafiken". T.ex. konstaterar kontoren att Förbifart Stockholm kan komma att tränga undan i stort sett samtliga övriga trafikobjekt. Konsekvensanalys av detta saknas.

En klimatanalys från kontoren saknas. Vi vet alla att vi har 15-20 år på oss att ställa om samhället i klimathållbar riktning. Vad anser kontoren att detta bör få för konsekvenser för den långsiktiga infrastrukturplaneringen?

Vi bilägger här de principer som bör styra trafikinvesteringar och den prioritering i infrastruktursatsningarna som miljöpartiet i Stockholms län anser bör genomföras.

Prioriterade kollektivtrafiklösningar för Miljöpartiet i Stockholms stad, Stockholms län och Stockholms läns landsting

Generella principer

1. Största klimatnytta ska vara överordnad princip för trafikinvesteringar

2. Dagens kollektivtrafik ska fungera

Generellt krävs ökade resurser till

- ✓ underhåll (rullande material samt stationer/hållplatser)
- ✓ reinvesteringar i signalsystem, bana och vagnmaterial (gäller pendeltåg, T-bana, Roslags-, Lidingö- och Saltsjöbanan)
- ✓ passagerarservice (bl.a. trygghet och trivsam resmiljö)

3. Bygg nytt och/eller förtäta i anslutning till befintliga kollektivtrafikstråk

Gäller bostäder och verksamhetsfastigheter. Köpcentra motarbetas i externa lägen. Övriga köpcentra ska ha god kollektivtrafikförsörjning.

4. Prioritera nya bostadsområden

I alla nya bostadsområden ska det finnas fungerande kollektivtrafik av något slag inom 500 meter när inflyttning påbörjas. Dessa krav ska in tidigt i planeringsprocessen och vara bindande detaljplanekrav.

5. Stärk möjligheterna till tvärresor och minska behovet av radiella resor

Utveckla smidiga omstigningsplatser mellan olika transportslag och minimera påverkan på de gröna kilarna.

6. Prova ny teknik

Ny teknik och nydanande kombinationer för transporter av gods och resenärer ska prövas vid alla nyinvesteringar.

7. Jämställdhet/jämlikhet/barnperspektiv

Kollektivtrafiken ska utvecklas utifrån ett jämställdhets- och jämlikhetsperspektiv.

8. Folkhälsonytta

Kollektivtrafiken ska utvecklas med ett perspektiv om folkhälsonytta.

Investeringar i kollektivtrafik

Följande investeringar är prioriterade. De är uppdelade i två grupper, där första gruppen omfattar objekt som har något högre prioritet än de som finns i den andra gruppen.

Prioriteringsgrupp 1

Citybanan med förlängning till Kallhäll

- ✓ Citybanan; fullfölj åtagandet
 - ✓ Mälarbanan, ytterligare två spår. Invänta Banverkets utredning innan ställningstagande.
- ##### **Nynäsbanan**

- ✓ Mötesspår och förlängda plattformar Västerhaninge – Nynäshamn.
- Stämman uttalar att Miljöpartiet säger nej till Norviks hamn.

Södertälje Centrum

- ✓ Bygg en automatisk skyttel (spårtaxi/spårbil) Södertälje Syd – Södertälje Centrum - Östertälje.

Låt pendeltåget gå hela sträckan Märsta-Gnesta (med möjlig delning i Järna mot Hölö/Vagnhärad).

Övriga spårlösningar

- ✓ Förlängning Sickla – Slussen och konvertering av Saltsjöbanan till modern tvärspårsväg. Förbättrar befintligt system, möjliggör nya bostadsområden vid Henriksdal (Danvikslösen)
- ✓ Förlängning Alvik – Kista – Sollentuna – Häggvik. Viktig tvärförbindelse. Lång gången i plan är nya bostadsområden i Ursvik (Sundbyberg), expanderande arbetsområde i Kista samt bostäder/arbetsområde i västra Häggvik (Sollentuna).
- ✓ Tvärbanan förlängning Alvik – Solna (finns i plan, viktig tvärförbindelse och nya bostadsområden) med vidare förlängning mot Bergshamra (via Ballongberget eller Nya nationalarenan) – Universitetet (– Ropsten).
- ✓ Campuslänken – här vill vi pröva en automatbanelösning i första hand, en tvärbanelösning i andra hand. Sträckning Solna stn – Nya Karolinska – Norra stn – KTH - Sthlms Universitet.

Prioriteringsgrupp 2

Förbättrad kollektivtrafikkapacitet oststråket

- ✓ Spårförbindelse mot Nacka – Värmdö utifrån utredningen ”Kollektivtrafikstudie Ost”.

Förbättrad kollektivtrafikkapacitet nordoststråket

- ✓ Upprustad Roslagsbana med dubbelspår till Vallentuna och Täby/Arninge, ny station i Arninge och förlängning från Kårsta till Rimbo på lång sikt.

Övriga spårlösningar

- ✓ Påbörja spårförbindelse Syd; Farsta/Hagsåtra – Älvsjö – Fruängen – Skärholmen – Kungens kurva – Flemingsberg. Viktig tvärförbindelse med flera stora expanderande bostadsområden och arbetsplatser.

Spårförbindelser i Stockholms innerstad

- ✓ Modern spårvagn Djurgården – Norrmalmstorg – Centralen med möjlig förlängning till västra Kungsholmen.
- ✓ Konvertera stombussar till spårvagn med början av stombuss 4.
- ✓ Spårlösning för Hjorthagen - Värtan med anslutning till övriga spårssystem.

Utnyttja Stockholms inre vatten för båttrafik

- ✓ Pendelbåt Hammarby sjöstad – Danvikstull – Kvarnberget – Saltsjökvarn – Nybroviken
- ✓ Pendelbåt Nacka strand – Nybroviken
- ✓ Pendelbåt Stadshuset – Essinge – Gröndal – Ekerö C – Stenhamra - Vårby
- ✓ Färja Nacka – Lidingö – Bogesundlandet
- ✓ Färja Nacka – Värtan

Reservation anfördes av ersättaren Anders Nordenskiöld (v) enligt följande.

I ett långsiktigt hållbart Stockholm satsas det offensivt på en hållbar stadsstruktur och hållbara transporter. Det innebär en tydligare prioritering av järnvägen, och mindre satsningar på vägutbyggnader. De vägsatsningar som görs bör i huvudsak gå till drift och underhåll av befintligt vägnät istället för till utbyggnad.

I en strategi för hållbarhet ingår inte storskaliga motorvägssatsningar som styckar sönder grönområden och leder till en utspridd stadsstruktur som ökar transportberoendet. Därför ska planerna på Förbifart Stockholm och Österleden skrinläggas. Storskaliga motorvägsbyggen är en gammalmodig trafiklösning utan förankring i dagens klimatdebatt.

Ett mycket prioriterat projekt är Citybanan, som är avgörande för järnvägskapaciteten, inte bara i Stockholmsregionen utan i hela landet.

Bromma flygplats måste läggas ner. En nerläggning av flygplatsen skulle förbättra miljön avsevärt för alla de stockholmare som i dagsläget störs av buller från flygplatsen samtidigt som det skapar möjlighet att bygga en modern, miljösamt och mänsklig stadsdel. Vi har

mycket svårt att se att det behövs en citynära flygplats när det tar 20 min att ta sig med tåg till Arlanda.

En av Stockholms stora miljöutmaningar är luftkvaliteten. Vägtrafiken är den största källan till luftföroreningar, buller och klimatpåverkan i staden och dagligen överskrider miljökvalitetsnormerna. Partiklar leder till stora hälsoproblem. Dubbdäck förstör asfalten och river upp partiklar i mycket större grad än vad dubbfria vinterdäck gör samtidigt som de leder till ökat buller. Det behövs därför krafttag för att lösa problemen och det måste därför bli möjligt för kommuner att införa avgiftssystem för dubbdäck.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Teres Lindberg m.fl. (s) enligt följande.

Vi delar i stort de resonemang som förs i förslaget till remissvar. Inte minst behovet av ökade spårsatsningar för att inte minska kollektivtrafikandelen i regionen och för dess betydelse för att minska trängseln på vägnätet.

Vi menar dock att ärendet ger en felaktig bild av Cederschiöld, statens förhandlingsmans, uppdrag. Det är formulerat på följande vis:

”Förhandlingen ska ske inom den finansieringsram som gällande infrastrukturplaner för länet utgör. Som komplement härtill kan intäkter från vägavgifter i form av trängselskatt, offentlig- privat samverkan samt lokal och regional medfinansiering användas.”

Mot den bakgrunden kan man lätt konstatera att de inblandade parterna från den kommunala nivån knappast kan vänta sig någon annan fördel av detta arbete än en möjlighet att, antingen påverka vilka projekt som ska bortprioriteras till följd av förordningar och spräckta ramar, eller helt enkelt betala mer själva.