

Stadsledningskontoret
Exploateringskontoret
Stadsbyggnadskontoret
Miljöförvaltningen
Trafikkontoret

Gemensamt tjänsteutlåtande
Dnr 124-1405/2016
Dnr E2016-03082
Dnr 2016-02209
Dnr 2016-15644
Dnr T2016-02769
Sida 1 (7)
2016-10-21

Handläggare
Stadsledningskontoret
Anton Västberg
Telefon: 08-508 29 305

Exploateringskontoret
Björn Dahlberg
Telefon: 08-508 26 572

Stadsbyggnadskontoret
Jenny Kihlberg
Telefon: 08-508 27 379

Miljöförvaltningen
Johannes Berg
Telefon: 08-508 28 927

Trafikkontoret
Pierre Savard
Telefon: 08-508 26 241

Till
Kommunstyrelsen

Exploateringsnämnden
2016-11-10

Stadsbyggnadsnämnden
2016-11-24

Miljö- och Hälsoskyddsnämnden
2016-11-15

Trafiknämnden
2016-11-10

Länsplan för transportinfrastrukturen 2018-2029. Förfrågan om prioriterade åtgärder samt avgränsningssamråd för miljökonsekvens- beskrivning

Remiss från Länsstyrelsen i Stockholms län - Åtgärdsbehov
länsplanen 342-33807-2016

Kontorens förslag till beslut

Kommunstyrelsen, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden och trafiknämnden beslutar var och en för sig följande.

1. Som svar på remissen ”Länsplan för transportinfrastrukturen 2018-2029. Förfrågan om prioriterade åtgärder samt avgränsningssamråd för miljökonsekvensbeskrivning” hänvisas till vad som anförs i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets, miljöförvaltningens och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Ingela Lindh
Stadsdirektör

Håkan Falk
Exploateringskontoret
Förvaltningschef

Anette Scheibe Lorentzi
Stadsbyggnadskontoret
Förvaltningschef

Gunnar Söderholm
Miljöförvaltningen
Förvaltningschef

Jonas Eliasson
Trafikkontoret
Förvaltningschef

Sammanfattning

Staden har fått remissen från Länsstyrelsen och svar ska vara Länsstyrelsen tillhanda senast fredagen den 16 december. Inkomna svar kommer att sammanställas av Länsstyrelsen och ett förslag till länsplan 2018-2029 kommer att remitteras under 2017.

Kontoren rekommenderar följande inför processen med nya Länsplanen:

- Huvuddragen i den inriktning som tagits fram tidigare av Länsstyrelsen stöds av staden att gälla även för ny Länsplan
- Att låsa upp angivna medel i enstaka stora objekt är inte bästa sättet att utnyttja dessa medel utan framförallt bör mindre åtgärder väljas, ex trimningsåtgärder av olika slag. Huvuddelen bör även fortsättningsvis användas till att främja kollektivtrafiken i länet
- Projektet Bussterminal Slussen bör tilldelas de medel som är möjligt i enlighet med intentionsavtalet som Landshövdingen undertecknade 2014 (Avsiktsförklaring om statlig medfinansiering i fråga om kollektivtrafikprojektet Bussterminal Slussen, dnr 342-22155-2014). Det innebär i

nuläget ytterligare ca 365 miljoner kronor utöver de 350 som redan är avsatta till projektet

- Kontoren stödjer Länsstyrelsens ambition att inte låsa upp alla medel under hela planperioden i objekt utan att skapa viss flexibilitet under slutet av perioden

Kontoren anser att följande nya objekt bör prioriteras i kommande länsplan, vilket preciseras i bilaga 1 i enlighet med Länsstyrelsens önskemål:

- Trimning Brommaplan
- Tredje körfält på Klarastrandsleden
- Danvikslösen
- Stomlinje Söderort (F.d. Stomlinje M)
- Spårväg City
- Dubbelledbuss på linje 4
- Cykelbro mellan Gamla stan och Tegelbacken

Kontoren anser att miljökonsekvensbeskrivningens föreslagna geografiska avgränsning och detaljeringsgrad är lämplig. Kontoren har dock en del medskick som utvecklas mer under ”Kontorens synpunkter och förslag” nedan.

Bakgrund

I oktober överlämnade regeringen en infrastrukturproposition till riksdagen. Den kommer att följas av direktiv att upprätta ny nationell plan samt regionala planer för transportinfrastrukturen, den så kallade länsplanen för vilken Länsstyrelsen ansvarar. Den nuvarande länsplanen gäller åren 2014-2025 och kommer i och med direktivet förlängas och gälla åren 2018-2029.

Staden har fått remissen från Länsstyrelsen och svar ska vara Länsstyrelsen tillhanda senast fredagen den 16 december. Inkomna svar kommer att sammanställas av Länsstyrelsen och ett förslag till länsplan 2018-2029 kommer att remitteras under 2017.

Ärendet

Enligt förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur ska Länsstyrelsen begära in förslag om vilka objekt som bör ingå i länsplanen från den regionala kollektivtrafikmyndigheten, kommuner, landstinget och andra berörda myndigheter.

Länsstyrelsen vill därför få in förslag på de högst prioriterade åtgärderna i länet. Det kan gälla små och stora åtgärder inom samtliga transportslag oavsett om åtgärderna är hemmahörande i länsplan, nationell plan eller faller inom ramen för landstingets investeringsansvar. Det finns även möjlighet att söka medfinansiering till större åtgärder i det kommunala vägnätet förutsatt att det bedöms vara av regional eller delregional betydelse.

Länsstyrelsen skriver i remissutskicket att man är medveten om att önskemålen av åtgärder i länets transportsystem är stora men precis som i föregående länsplan kommer medlen vara begränsade. Länsstyrelsen önskar därför få in väl avvägda och hårt prioriterade åtgärdsförslag från de tillfrågade aktörerna. Förslagen bör prioritera effektiva åtgärder som har stor nytta i förhållande till åtgärdens kostnad.

I utvärderingen av inkomna remissvar kommer Länsstyrelsen ta stöd av arbetet med RUFSS 2050, den storregionala systemanalysen inom En bättre sats samt Regional inriktning för transportsystemets utveckling i Stockholms län. Länsstyrelsen kommer således lägga stor vikt vid effektiva åtgärder som stöttar hållbart resande, bostadsbyggande och omställningen mot ett mer klimat- och miljöanpassat transportsystem.

Enligt miljöbalken 6 kap samt förordning (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar medför länstransportplaner betydande miljöpåverkan och ska därför miljöbedömas. Innan arbetet med miljöbedömning påbörjas ska ett avgränsningssamråd hållas med berörda parter. Syftet med avgränsningen är att koncentrera arbetet till de miljöaspekter som är mest relevanta för arbetet med den kommande länsplanen.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts gemensamt av stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen och trafikkontoret.

Kontorens synpunkter och förslag

Övergripande synpunkter

Länsstyrelsen har aviserat att det totalt i den nya länsplanen finns knappt 3 miljarder kronor att använda till nya objekt/åtgärder fram till 2029. Detta om anslagen blir som tidigare år, vilket infrastrukturpropositionen indikerat. Det är i sammanhanget små medel

som måste användas klokt för att ge så stor nytta som möjligt för regionen som helhet. Nedan presenterar kontoren sina rekommendationer inför processen med den nya länsplanen.

Huvuddragen i den inriktning som tagits fram tidigare av Länsstyrelsen bedöms fortfarande som aktuell och stöds därför av staden att gälla även för den nya länsplanen.

Kontoren anser att investeringsmedel inom ramen för länsplanen som finns kvar för nya objekt främst bör allokeras till mindre åtgärder, exempelvis trimningsåtgärder av olika slag. Att låsa upp detta belopp i enstaka stora objekt är enligt kontoren inte ett effektivt utnyttjande av länsplanens resurser. Huvuddelen bör liksom i nuvarande länsplan även fortsättningsvis användas till att främja kollektivtrafiken i länet.

Projektet Bussterminal Slussen bör tilldelas de medel som är möjligt i enlighet med intentionsavtalet som Landshövdingen undertecknade 2014 (Avsiktsförklaring om statlig medfinansiering i fråga om kollektivtrafikprojektet Bussterminal Slussen, dnr 342-22155-2014). Det innebär i nuläget ytterligare ca 365 miljoner kronor från länsplanen, utöver de 350 som redan är avsatta till projektet. Bussterminal Slussen är i högsta grad ett regionalt projekt som berör stora delar av regionen och är viktigt för att främja bostadsbyggandet i regionen och i synnerhet den expansiva ostsektorn.

Kontoren stödjer Länsstyrelsens uttalade ambition att inte låsa upp alla medel under hela planperioden i objekt utan att skapa viss flexibilitet under slutet av perioden. Det innebär att planen blir mer robust och bättre kan hantera förändringar som inträffar under en så pass lång period som det handlar om.

Hur förändringar av objekt som redan finns i planen ska hanteras behöver diskuteras och behandlas inom ramen för länsplanen. Objekt som blir dyrare än beräknat resulterar i att andra objekt skjuts framåt eller inte blir av, vilket är olyckligt och får följd-effekter. De flesta objekt inom ramen för länsplanen projektleds av antingen landstinget eller Trafikverket. Då det är dessa parter som även står för kalkylerna och är ägare av projekten anser kontoren att det så långt som det är möjligt borde vara de som också står för risken och att den i sådana fall borde ligga utanför länsplanen. För Trafikverkets del blir detta dock svårt i praktiken då deras investeringsbelopp regleras via Nationell plan samt länsplanerna.

Prioriterade objekt/åtgärder

Kontoren förutsätter att de objekt som redan finns med i befintlig länsplan men som ännu inte genomförts även ska finnas med i kommande länsplan. Hit hör exempelvis Bussterminal Slussen, Tvärspårväg Kista, Brommaplan bytespunkt, Gullmarsplan bytespunkt samt E4/E20 Essingeleden – Södra Länken (ramperna vid Åbymotet). Kontoren har därför inte med dem på bifogad lista då de förutsätts ligga kvar även i den nya planen.

Kontoren anser att följande nya objekt bör prioriteras i kommande länsplan, vilket preciseras i bilaga 1 i enlighet med Länsstyrelsens önskemål:

- Trimning Brommaplan
- Tredje körfält på Klarastrandsleden
- Danvikslösen
- Stomlinje Söderort (f.d. Stomlinje M)
- Spårväg City
- Dubbelledbuss på linje 4
- Cykelbro mellan Gamla stan och Tegelbacken

Dessa objekt stödjer samtliga den regionala inriktningen som Länsstyrelsen har tagit fram tillsammans med berörda aktörer i regionen. Exempelvis ska enligt denna ett tydligare fokus ligga på trimningsåtgärder, samhällsnytta och redundans. Objekten innebär nytta för regionen som helhet och är möjliga att genomförbara inom ramen för länsplanen, såväl ur ett ekonomiskt som ur ett genomförandeperspektiv.

Avgränsningssamråd för Miljökonsekvensbeskrivning av länsplan

Kontoren anser att miljökonsekvensbeskrivningens (MKB) geografiska avgränsning som omfattar Stockholms län är rimlig, då det är detta område som planen har rådighet över. Miljökonsekvenser av de åtgärder som ligger i nationell plan som ska genomföras inom Stockholms län bör dock även de ingå i MKB:n då de kan påverka konsekvenserna av åtgärderna i länsplanen.

Kontoren anser att MKB:s detaljeringsgrad är lämplig. Klimatpåverkan från enskilda objekt är generellt sett oftast begränsad. Däremot kan planens strategiska inriktning få konsekvenser för stadens möjligheter att nå mål om till exempel fossilbränslefrihet 2040.

visat att det är svårt att följa hur miljökonsekvenser av olika åtgärder och fördelning av planmedel har påverkat det slutgiltiga innehållet i planen. Kontoren anser därför att det är viktigt att MKB:n är integrerad i planarbetet, att målkonflikter synliggörs och att prioriteringar mellan olika mål tydligt motiveras.

I det fortsatta arbetet vill kontoren trycka på vikten av att ett så kallat noll-alternativ redovisas i enlighet med Miljöbalken kap 6 §12 punkt 2. Kontoren förespråkar att ett noll-alternativ väljs där ingen ny infrastruktur tillförs. Då skillnaderna mellan gällande plan och ny plan sannolikt blir små kommer ett sådant noll-alternativ att ge en tydligare bild av planens miljökonsekvenser. Kontoren vill även betona vikten av en tydlig redogörelse för de åtgärder som planeras för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som planen ger upphov till i enlighet med Miljöbalken kap 6 punkt 9.

Som svar på remissen ”Länsplan för transportinfrastrukturen 2018-2029. Förfrågan om prioriterade åtgärder samt avgränsningssamråd för miljökonsekvensbeskrivning” hänvisas till vad som anförts i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets, miljöförvaltningens och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande.

Bilagor

1. Stockholms stads önskemål och prioriteringar kring nya objekt i kommande Länsplan 2018-2029