

PM 2016:204 RI+VII (Dnr 124-1405/2016)

**Länsplan för transportinfrastrukturen 2018-2029.
Förfrågan om prioriterade åtgärder samt
avgränsningssamråd för miljökonsekvensbeskrivning**

Remiss från Länsstyrelsen i Stockholms län
Remisstid den 16 december 2016

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar 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 promemorian.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Föredragande borgarråden Karin Wanngård och Daniel Helldén anför följande.

Ärendet

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 i Stockholms län. Inkomna svar kommer att sammanställas av Länsstyrelsen och ett förslag till länsplan 2018-2029 kommer att remitteras under 2017.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden och Stockholms Stadshus AB. Stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, och trafiknämnden har inkommit med ett gemensamt svar.

Stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden och trafiknämnden har ett antal synpunkter inför processen med nya Länsplanen:

- Huvuddragen i den inriktning som tagits fram tidigare av Länsstyrelsen i Stockholms län 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 miljoner kr 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.

Stadsledningskontoret och nämnderna anser därutöver att följande nya objekt bör prioriteras i kommande länsplan: Trimning Brommaplan, ett tredje körfält på Klarastrandsleden, danvikslösen, stomlinje Söderort (F.d. Stomlinje M), spårväg City, dubbelledbuss på linje 4 samt cykelbron mellan Gamla Stan och Tegelbacken

Stadsledningskontoret och nämnderna anser vidare att miljökonsekvensbeskrivningens föreslagna geografiska avgränsning och detaljeringsgrad är lämplig.

Stockholms Stadshus AB anser att kommande länsplan för transportinfrastrukturen 2018-2029 bör prioritera kollektivtrafik, nyttotrafik, gång och cykel. Bolagens remissvar lyfter fram att farleder för sjöfartstrafiken samt landanslutningar till hamnområden bör ses över och att länsplanen kan medverka till fler cykel- och infartsparkeringar om medel för detta avsätts. Vidare bör länsplanens miljökonsekvensbeskrivning redovisa påverkan på vattentäkter, reservvattentäkter, dagvatten, föroreningar till sjöar, avloppsverk, avloppsvattenströmmen i skärgården och framtida behov av nya huvudsystem för VA som t.ex. tunnlar.

Våra synpunkter

Staden stödjer huvuddragen i den inriktning till ny Länsplan som tidigare har beslutats av länsstyrelsen. Huvuddelen bör liksom i nuvarande länsplan användas till att främja kollektivtrafiken i länet samt stödja utbyggnaden av den regionala cykelplanen. De investeringsmedel inom ramen för länsplanen som finns kvar för nya objekt bör främst allokeras till mindre åtgärder som exempelvis trimningsåtgärder av olika slag. Vidare stödjer staden Länsstyrelsens ambition att inte låsa upp alla medel under hela planperioden i objekt utan att skapa viss flexibilitet under slutet av perioden.

Staden förutsätter att de objekt som redan finns med i den befintliga länsplanen men som ännu inte genomförts även ska finnas med i kommande länsplan. Det är särskilt viktigt att projektet Bussterminal Slussen tilldelas de medel som är möjligt i enlighet med intentionsavtalet som Landshövdingen undertecknade år 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 miljoner kronor som redan är avsatta till projektet. Utöver projekt som är med i befintliga länsplan lyfter förvaltningarna i det

gemensamma yttrandet ett antal nya objekt som är av stor vikt för regionens framkomlighet och bör prioriteras i kommande länsplan. Dessa objekt är utan inbördes prioritering. Ett av de nya objekten är ett tredje körfält på Klarastrandsleden, i planeringen ska utgångspunkten vara att detta körfält ska vara prioriterat för kollektivtrafik.

Staden anser att miljökonsekvensbeskrivningens (MKB) detaljeringsgrad är lämplig. Den geografiska avgränsningen till att omfatta 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 även de ingå i MKB:n då de kan påverka konsekvenserna av åtgärderna i länsplanen.

Vi föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Länsplan för transportinfrastrukturen 2018-2029. Förfrågan om prioriterade åtgärder samt avgränsningsområdet för miljökonsekvensbeskrivning” hänvisas till vad som anförs i promemorian.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Stockholm den 1 december 2016

KARIN WANNGÅRD

DANIEL HELLDÉN

Bilagor

1. Stockholms stads önskemål och prioriteringar kring nya objekt i kommande Länsplan 2018-2029
2. Remiss från Länsstyrelsen i Stockholms län - Åtgärdsbehov länsplanen 342-33807-2016

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Remissammanställning

Ärendet

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 i Stockholms län och svar ska vara Länsstyrelsen tillhanda senast fredagen den 16 december 2016. Inkomna svar kommer att sammanställas av Länsstyrelsen och ett förslag till länsplan 2018-2029 kommer att remitteras under 2017.

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 RUF5 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.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden och Stockholms Stadshus AB. Stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, och trafiknämnden har inkommit med ett gemensamt yttrande.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 21 oktober 2016 har i huvudsak följande lydelse.

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 fördyringar 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.

Grunden för en MKB är att miljökonsekvenser ska identifieras, beskrivas och bedömas. Tidigare granskningar av länsplaner har 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 enligt 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 anförs i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets, miljöförvaltningens och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 10 november 2016 följande.

1. Exploateringsnämnden beslutar att som svar på remissen ”Länsplan för transportinfrastrukturen 2018-2029. Förfrågan om prioriterade åtgärder samt avgränsningssamråd för miljökonsekvensbeskrivning” hänvisas till vad som anförs i kontorens gemensamma tjänsteutlåtande.
2. Exploateringsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 21 oktober 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Se ovan.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 15 november 2016 följande.

1. Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att som svar på remissen ”Länsplan för transportinfrastrukturen 2018-2029. Förfrågan om prioriterade åtgärder samt avgränsningssamråd för miljökonsekvensbeskrivning” hänvisa till vad som anförs i förvaltningarnas gemensamma tjänsteutlåtande.
2. Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 21 oktober 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Se ovan.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 24 november 2016 följande.

1. Stadsbyggnadsnämnden beslutar att överlämna kontorens gemensamma tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Stadsbyggnadsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 21 oktober 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Se ovan.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 10 november 2016 följande.

1. Trafiknämnden godkänner och överlämnar kontorens gemensamma tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 21 oktober 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Se ovan.

Stockholms Stadshus AB

Stockholms Stadshus AB:s yttrande daterat den 1 november 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholm Vatten Holding AB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Länsplanens miljökonsekvensbeskrivning bör redovisa påverkan på:

Vattentäkter, reservvattentäkter, dagvatten, föroreningar till sjöar, avloppsverk, avloppsvattenströmmen i skärgården och framtida behov av nya huvudsystem för VA som t.ex. tunnlar.

Miljökonsekvensbeskrivningen bör således belysa påverkan på:

1. Reservvattentäkt Bornsjön inklusive hela vattenskydds- och tillrinningsområdet.
2. Framtida möjliga reservvattentäkter som ännu ej exploaterade grusåsar, grundvattentäkter och sjön Yngern.
3. Mälarens del som utgörs av Östra Mälarens vattenskyddsområde. Således förändrad föroreningsbelastning och risk för förändrade vattenströmmar i Mälaren.
4. Södra Mälarens vattenskyddsområde. Detta område ligger i direkt anslutning till Östra Mälarens vattenskyddsområde. Området berörs även av Sjöfartsverkets projekt farled Mälaren och av framtida ökade sjötransporter.
5. Påverkan på de inåtgående och utåtgående strömmarna i skärgården. Således påverkan på avloppsvattenströmmen, från avloppsverkens utsläppspunkter i Strömmen/Saltsjön av renat avlopp, genom skärgården till Östersjön. Trafikverkets Östlig förbindelse planeras att anläggas som antingen sänktunnel eller bergtunnel inom aktuellt område. Alternativ sänktunnels påverkan på dessa strömmar bör belysas.
6. Mälarens föroreningstillförsel, reglering och avtappningsmöjligheter under byggskedet av infrastruktur. Här påverkas Mälaren av bl.a. byggscheden i form av tillfälliga hamnar och sjötransporter vid byggande av Förbifarten m.m.
7. Avledning av dagvatten från väg till sjöar, vattendrag och Saltsjön. Omfattning, föroreningar samt på behov av dagvattenrenings- och skyddsåtgärder.
8. Möjligheten att uppfylla vattendirektivet, således påverkan på de lokala åtgärdsprogrammets behov av åtgärder.
9. Stockholm Vatten Holding AB:s möjligheter och förändrade kostnader för att kunna bygga ut sina huvudsystem för VA (t.ex. utbyggnad av Henriksdals avloppsreningsverk och tunnlar) för att klara va-försörjningen på grund av en mycket snabbt växande Stockholmsregion.
10. VA-systemet berörs även av utbyggnad av annan infrastruktur som projektet Stockholms ström, utbyggnad av elstamnätet (220-400 kV) i Stockholmsregionen.
11. Översvämningsrisker på grund av förändrat klimats påverkan på regn (ökad mängd och intensivare regn) och behov av omhändertagande/avledning av större dagvattenmängder.
12. Vattentäkters och reservvattentäkters värden, risker, konsekvenser och behov av skyddsåtgärder i Stockholmsregionen (bilaga 1).

Stockholms Hamn AB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Arbetet med den nya godshamnen för container- och rorotrafik, Stockholm Norvik, påbörjades 2016. Den nya hamnen kommer innebära nya godsflöden i regionen och är något som bör tas hänsyn till i framtagande av såväl länsplan som nationell plan.

Stockholms Hamnar bygger järnväg för att koppla ihop Stockholm Norvik med Nynäsbanan. En bedömning är att det inledningsvis kommer gå ett tåg i varje riktning per dygn till Norvik. När hamnen är fullt utbyggd kan det gå sex tåg i varje riktning per dygn. Det är viktigt att Trafikverket tar med denna nya trafik när det gäller kapacitet i form av dubbelspår samt eventuella andra flaskhalsar på andra håll i systemet. Det behövs också vägförbindelser mellan väg 73 och E4. Planering för Tvärförbindelse Södertörn pågår med preliminär byggstart 2020. Eftersom Stockholm Norvik kommer tas i drift under 2020 är det önskvärt att detta tidigareläggs.

Stockholm är av de viktigaste destinationerna i Östersjön för kryssningsfartyg och är en av de ledande hamnarna för färjetrafik. Det finns en tydlig trend att kryssningsfartygen blir

allt större och i dag går fartygen en lång omväg in till Stockholm via Furusundsleden. En kortare insegling som kopplas ihop med Sandhamnsleden kan innebära ökad säkerhet i farlederna och därmed minskade utsläpp från fartygen samt en avlastning av Furusundsleden.

I nu gällande nationell plan för transportsystemet för farlederna 2014-2025 finns Horstensleden med som en namngiven brist. Det är angeläget att säkerställa modernt utrustade farleder för att skapa förutsättningar för framtida utveckling av färje- och kryssningstrafik. Kortare och säkrare farleder med god kapacitet kan även innebära att mörker- och vindrestriktioner lättas och att säsongen förlängs och att fler kryssningsfartyg kan anlöpa Stockholm på ett säkert och hållbart sätt.

Färjetrafiken i Värtahamnen och Frihamnen genererar trafik som ska ta sig till och från hamnområdet, de senaste fem åren har i snitt 400 000 fordon (lastbilar, släpfordon, bussar och personbilar) årligen trafikerat Värtahamnen och Frihamnen. Gods- och passagerartrafiken från hamnområdet måste på ett smidigt sätt kunna ta sig ut i det nationella vägsystemet (*bilaga 2*).

Stockholm Stads Parkerings AB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Bolaget anser att infartsparkering och cykelparkering kan bidra till en minskad miljöpåverkan och minskad trängsel i trafiken, i synnerhet under rusningstrafik då medborgarna färdas till och från arbetet.

Medborgarnas incitament torde kunna öka genom att bytet från bil till kollektiva färdmedel underlättas, eller genom att möjligheten finns att ställa sin cykel i en säker och trygg cykelparkering.

Erfarenheten visar att medborgarnas betalningsvilja för infartsparkering och cykelparkering är relativt låg. Bolaget vill därför framföra att extra medel bör avsättas för att främja ändamålen i kommande länsplan för transportinfrastruktur 2018-2029.

Bolaget är gärna behjälpligt med att bistå med kunskap och erfarenhet vid planering och upprättande av såväl cykel- som infartsparkeringar (*bilaga 3*).

Koncernledningens synpunkter

Koncernledningen välkomnar Länsstyrelsens förfrågan om prioriterade åtgärder samt avgränsningssamråd för miljökonsekvensbeskrivning för kommande länsplan för transportinfrastrukturen 2018-2029.

Tillsammans med stadens mål om 140 000 nya bostäder till 2030 ska berörda nämnder och bolagsstyrelser säkerställa att den planerade stadsutvecklingen innebär ett mer hållbart resande och miljöeffektiva transporter. De i remissen föreslagna prioriteringarna om länsplanen ska stötta hållbart resande, bostadsbyggande och omställning mot ett mer klimat- och miljöanpassat transportsystem ligger därför i linje med stadens ambitioner.

Sammantaget ställer sig koncernledningen positiv till att Länsstyrelsen i bedömningsgrunderna planerar att fokusera på de områden där transportinfrastrukturen har störst potential att påverka miljön. Det är också bra att miljökonsekvensbeskrivningen ska fokusera på länsplanens strategiska inriktning och avväganden och ge övergripande strategiska råd och rekommendationer. Koncernledningen anser att både den strategiska och geografiska avgränsningen på miljökonsekvensbeskrivningen, som omfattar Stockholms län, är rimlig. Klimatpåverkan från enskilda objekt är generellt sett oftast begränsad.

Det är nödvändigt att fokusera på de områden som ger störst nytta om stadens transporter ska få mindre klimatpåverkan samtidigt som staden växer. I enlighet med stadens budget bör därför kommande länsplan för transportinfrastrukturen 2018-2029 prioritera kollektivtrafik, nyttotrafik, gång och cykel. Därför är det viktigt att kommande infrastrukturplan stödjer de objekt som redan finns med i befintlig länsplan, men som ännu inte genomförts, till exempel ny bussterminal vid Slussen, samt tar hänsyn till planerad bostadsbyggnation. Utbyggnaden av nya stadsområden som Norra Djurgårdsstaden med kommande områden som Loudden, kan på ett övergripande sätt förväntas påverka kommande flöden och för både kollektiv- och

godstransporter.

I övrigt hänvisar koncernledningen till bolagens remissvar som bl.a. lyfter fram förslag på farleder för sjöfartstrafiken samt landanslutningar till hamnområden som bör ses över och förbättras. Det framgår också att länsplanen kan medverka till att underlätta byten från bil till kollektivtrafik genom fler cykel- och infartsparkeringar om medel för detta avsätts. Vidare bör länsplanens miljökonsekvensbeskrivning redovisa påverkan på vattentäkter, reservvattentäkter, dagvatten, föroreningar till sjöar, avloppsverk, avloppsvattenströmmen i skärgården och framtida behov av nya huvudsystem för VA som t.ex. tunnlar.