



PM 2009:156 RI+RII (Dnr 314-1379/2009)

Förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010-2021

Remiss från länsstyrelsen i Stockholms län

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande

1. Som svar på remissen ”Förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010-2021” överlämnas och återopas denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Föredragande borgarråden Sten Nordin och Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

Staden har fått förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010-2021 på remiss från länsstyrelsen. Remisstiden sträcker sig till den 15 september 2009.

Trafikverken och länen har regeringens uppdrag att upprätta långsiktiga planer för statliga insatser i vägar, järnvägar och annan transportinfrastruktur för perioden 2010–2021. I Stockholms län ska länsstyrelsen enligt gällande beslut, utarbeta förslag till en ny länsplan för regional transportinfrastruktur.

Arbetet med att sammanställa åtgärdsplaneringen har i huvudsak pågått under våren 2009. Planförslaget remitteras under juni till mitten av september och därefter överlämnas planen till regeringen för beslut om ekonomiska ramar.

I förslagen ska åtgärder redovisas för en preliminär finansiell ram samt nivåer som är 25 procent högre och 25 procent lägre än denna. Regeringen kommer sedan att analysera de åtgärder som föreslås för de tre nivåerna i länsplanen utifrån samhällsekonomisk effektivitet, åtgärdernas samlade effektbedömning, uppfyllelse av gällande transportpolitiska mål samt utifrån samband med andra relevanta planer inom Sverige och andra länders planer.

Regeringen väntas fatta beslut om den definitiva ramen för länsplanen under januari-februari 2010. Länen ska sedan inom två månader fastställa respektive länsplan. Planförslaget finns i sin helhet på

http://www.ab.lst.se/templates/InformationPage_____2014.asp.

Utgångspunkten för planeringen är Stockholmsförhandlingen, vars uppdrag var att åstadkomma en samlad trafiklösning för att uppnå en förbättrad miljö och tillväxt i landet och i Stockholmsregionen. Stockholmsförhandlingen är brett förankrad och resultatet ligger till grund för länets prioritering av objekt i såväl regional som nationell plan. Länsstyrelsens arbete med länsplanen har därmed samplanerats med Vägverket och Banverket i större omfattning än tidigare.

Behoven av både drift och underhåll av länets befintliga transportsystem och av nya systemåtgärder är omfattande. De föreslagna åtgärderna redovisas i planen, dels samlat som nationella och regionala objekt i länet, dels preciserade för den aktuella och remitterade länsplanen 2010-2021. De aktuella objektslistorna ligger som bilagor till denna remiss. Förslaget bedöms ge stora förbättringar av transportsystemets funktion och skapar därigenom förutsättningar för regionens fortsatta tillväxt och sociala sammanhållning.

Planförslaget anger också inriktning för den samlade åtgärdsplaneringen efter planperioden 2010-2021.

Som en del av planeringsprocessen har en miljöbedömning genomförts med syfte att integrera miljöaspekten i planen. Resultatet av detta arbete redovisas i en miljökonsekvensbeskrivning som ligger som bilaga till länsplanen. Här beskrivs miljöintegreringen, huvudsakligen genom att visa hur avgränsning och övriga redskap för miljöhänsyn har varit stöd i planeringens utveckling av olika alternativ.

Redskap med stor miljörelevans som har använts i planeringen är dels den så kallade fyrstegsprincipen, dels ett alternativt fokus på olika slags åtgärder. Fyrstegsprincipen innebär att i första hand undersöka om transportproblemen kan lösas genom att påverka efterfrågan eller genom effektiviseringsåtgärder och först i andra hand satsa på större ombyggnader eller ny infrastruktur.

Alternativt fokus har handlat om extra insatser för endera väg, spår eller särskilda åtgärds paket. Åtgärds paketen är indelade i olika delpaket;

- Bibehålla tillgänglighet vid hastighetsöversyn,
- Stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft och en plan för ett prioriterat nätverk för funktionshindrade,
- Öka framkomligheten för cykel och gående,
- Smärre insatser för ökat bostadsbyggande,
- Trafiksäkerhet,
- Miljö och klimat,
- Enskilda vägar.

Dessa tilldelas olika stora delar av den basinvestering som frigjorts för åtgärds paketet.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden samt trafik- och renhållningsnämnden.

Stadsledningskontoret konstaterar att förslaget till länsplan är väl förankrat och att processen med framtagande av förslaget fungerat väl och skett i en god dialog med berörda parter. Utgångspunkten för förslaget är den prioriteringsordning som fastställdes i Stockholmsförhandlingarna. Vidare anser stadsledningskontoret att det i grunden är ett statligt ansvar att investera i den nationella infrastrukturen och att det, med tanke på regionens betydelse för den nationella tillväxten och storstädernas speciella förutsättningar, föreligger goda skäl att nationellt prioritera investeringar i Stockholmsregionen.

Exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden samt trafik- och renhållningsnämnden ser positivt på den arbetsform som utvecklats under framtagandet av denna periods länsplan. Detta samarbete har medfört en bred

förankrad syn på behoven i trafiksystemet. Det aktuella förslaget innebär att stora delar av regionens investeringsbehov kommer att kunna realiseras inom planperioden.

Våra synpunkter

I en växande och expansiv stad och region som Stockholm med stor gemensam bostads- och arbetsmarknad kommer behovet av transporter att öka. Behovet har fördubblats under de gångna 25 åren och kommer att fortsätta växa i en hög takt. Utvecklingen kräver moderna lösningar för framtiden. Transportökningen är, rätt hantlad, inget hot utan en möjlighet till en ännu rikare stad med större resurser både hos enskilda och hos det allmänna. En motsatt ordning med minskande transporter leder till ett lägre välstånd och därmed i förlängningen sämre offentlig service. Transportutvecklingen kommer också med den mycket starka tillväxten av miljöfordon inte innebära ökade utsläpp. Framtidens trafikproblem kommer att vara trängsel.

Den otillräckliga utbyggnaden av den strategiska infrastrukturen under de senaste 30 till 40 åren har bidragit till stora kapacitetsproblem på vägar och spår i Stockholmsregionen, vilket har fått som konsekvens att regionen inte kunnat växa på bästa sätt. Denna underlåtenhet har gett återverkningar i det nationella spårsystemet och därmed påverkat kapaciteten långt utanför Stockholm. En väl fungerande arbetsmarknadsregion kräver att det är lätt för människor att förflytta sig. En uppdelning av regionen riskerar att hämma tillväxten. Det får inte vara så att människor avstår från att resa till arbete, utbildning och boende mellan norr och söder på grund av trängsel och dålig kapacitet i infrastrukturen inklusive kollektivtrafiken. Stockholmsregionens bristande kapacitet inom infrastrukturen kan inte åtgärdas genom ensidiga investeringar i vägar eller kollektivtrafik. Det behövs både vägar och spår.

Vi anser att förverkligandet av Stockholmsförhandlingen som förslaget till länsplan i stort innebär är av stor strategisk betydelse för Stockholms framtid. De satsningar som ingår i perioden är omfattande och bidrar till en bättre infrastruktur som skapar förutsättningar för en fortsatt regional tillväxt. Inom ramen för planeringsperioden ryms dock inte Stockholmsförhandlingen i sin helhet varför det för det sammantagna resultatet är av stor vikt att de objekt som inte ryms under denna planperiod prioriteras i nästkommande. Till dessa hör bl a angelägna investeringar såsom Spårväg Syd och Mälarbanan delen Tomtebodabarkarby.

Det är angeläget att staten har ett förutsägbart och konsekvent förhållningssätt i medfinansieringsfrågan samtidigt som det är viktigt att staten även fortsättningsvis har ett stort ansvar för finansiering av kommande infrastrukturprojekt. Tack vare samarbetet mellan länsstyrelsen och trafikverken, där man tittat såväl på den nationella planen som på länsplanen, innehåller det samlade förslaget mer infrastruktur för pengarna. Ett nära samarbete för att optimera effekten av infrastrukturinvesteringar och medel från till exempel trängselskatten medför bland annat att viktiga spårprojekt på nationell nivå kan genomföras tidigare än planerat.

Vi föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande

1. Som svar på remissen av länsstyrelsens i Stockholms län förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur 2010-2021 överlämnas och återopas denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Stockholm den 10 september 2009

STEN NORDIN

ULLA HAMILTON

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010-2021, sammanfattning

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden *Carin Jämtin* och *Roger Mogert* (båda s) enligt följande.

Vi föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. Delvis bifalla föredragande borgarrådets förslag till beslut.
2. Därutöver anföra följande.

Vi socialdemokrater delar inte den positiva synen på hur processen för länsplaneringen för infrastrukturplaneringen i Stockholmsregionen har fungerat. Vi delar inte heller uppfattningen att förslaget präglas av en bra balans mellan spår och väg. Vi står bakom prioriteringen som gjordes i den så kallade Stockholmsförhandlingen och menar att såväl Spårväg syd som tunnelbana till Karolinska måste inarbetas i förslaget.

Stockholmsregionen är i stort och akut behov av satsningar på förbättrad infrastruktur. Många av de projekt som presenteras i länsplanen ligger dock i slutet av planeringsperioden och kommer inte att stå klara förrän om ett decennium eller mer. De skriande behov som finns redan nu kommer inte att tillgodoses på ett tillfredsställande sätt. Ökade satsningar måste göras som får effekt i närtid.

Stockholmsregionen har en stor betydelse för hela Sveriges tillväxt och utveckling. Därför blir det obegripligt att de den Moderatledda majoriteten på alla nivåer nu lämnar principen att staten har det ekonomiska ansvaret för nationella infrastruktursatsningar. Kommuner och landsting utsätts i princip för utpressning att vara med och betala för att infrastrukturen överhuvudtaget ska byggas. Dessa pengar kommer att tas från deras huvudansvar som skola, sjukvård och äldreomsorg. Det menar vi Socialdemokrater är fel.

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

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att
att som svar på remissen åberopa följande

Det är uppseendeväckande att merparten av vägsatsningarna i länstrafikplanen är finansierade, medan det saknas medel till investeringar i nya spår och kollektivtrafik för närmare 30 miljarder kronor. Om planerna blir verklighet kommer nya vägar att byggas före nya spår och biltrafiken kommer att öka än kraftigare fram till 2020 och vinna andelar från kollektivtrafiken. Kollektivtrafiksatsningarna har nedprioriterats och skjutits på framtiden.

Bland de planerade spår och järnvägar som saknar finansiering finns Mäljarbanan mellan Tomtebodavägen och Kallhäll, Spårväg Syd, spår mellan Odenplan och Karolinska och tvärbanorna till Kista och universitetet. Detta är angelägna projekt som behöver tidigareläggas. Förskjutningen av utbyggd spårkapacitet på Sträckan Tomtebodavägen – Barkarby leder till att de stora investeringarna i Citybanan och Mäljarbanan inte kan utnyttjas fullt ut. I en tid då Stockholm - Mäljarregionen utvecklas mot en funktionell region, är det av största vikt att tidigt etablera långsiktigt hållbara resmönster.

Kollektivtrafiksatsningarna som föreslås i länsplanen måste prioriteras och genomföras först. Om det ska vara möjligt att uppfylla miljömålen och minska trängseln måste merparten av trafikinvesteringarna gå till kollektivtrafik och spår. Detta är nödvändigt för att kollektivtrafiken ska kunna behålla och öka sina andelar av resandet i regionen för ett mer hållbart resande.

Regeringens beslut att bygga Förbifart Stockholm innebär i praktiken att de borgerliga partierna väljer att stimulera ökat bilåkande i den region i Sverige som har bäst förutsättningar för att stimulera ökat kollektivtrafikresande. Att använda trängselskatten till byggandet av Förbifart Stockholm gör att skattens syfte att minska trängseln och den totala miljöpåverkan förfelas och det är oförsvarligt ur klimatsynpunkt. Det enda hållbara är att använda intäkterna från trängselskatten till satsningar på kollektivtrafik.

Den största delen av trafiken på Förbifart Stockholm beräknas vara trafik inom länet. Mindre än en procent kommer att vara trafik med startpunkt och slutmål utanför länet. Istället kommer förbifarten att utgöra en kraftfull stimulans av den kortväga trafiken. Det är dessutom märkligt att kostnaden för Förbifart Stockholm inte är finns upptagen i tabellen över kostnader under planperioden.

Enligt beräkningarna i Cederschiölds miljökonsekvensbeskrivning skulle hela trafikpaketet som nu finns i länstrafikplanen leda till trängseln ökar fem gånger jämfört med idag och även om teknikutvecklingen leder till bränslesnålare bilar kommer koldioxidutsläppen att öka med 30 procent. Det är ännu värre när vägsatsningarna i Stockholmsöverenskommelsen genomförs medan kollektivtrafiksatsningarna skjuts på framtiden.

Förslaget till miljökonsekvensbeskrivning borde tydligare redovisa utsläpp av växthusgas, luftföroreningar, partiklar och buller. Detta gäller såväl miljö- och trafikeffekterna av respektive objekt som effekterna om förslagen inte genomförs. Det är värt att uppmärksamma att parterna i Stockholmsöverenskommelsen enades om en rad miljömål, bl.a. att minska koldioxidutsläppen från trafiken med 30 procent fram till år 2030.

Länsplanen lyfter fram prognoser som visar på minskat cyklande. De tekniska kontorens gemensamma tjänsteutlåtande pekar tvärt om på skäl som talar mot en sådan utveckling. Det förklaras främst av prognosmodellernas konstruktion där ekonomiskt utrymme har stort genomslag för valet av färdmedel. De undersökningar som är gjorda bland cyklister visar istället att valet av cykel i högre utsträckning påverkas av aspekter som tidseffektivitet, tillgänglighet och motion.

In mot och genom innerstaden är kollektivtrafiken ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen. Men hälften av alla resor i länet är tvärregionala och de tar ofta väsentligt längre tid med kollektivtrafik än med bil. Detta är inte hållbart för ett Stockholm som växer. Därför måste

kollektivtrafiken prioriteras för att bli det attraktiva och självklara resvalet för allt fler stockholmare.

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

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

Som svar på remissen från länsstyrelsen i Stockholm om förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur 2010-2021 anförs följande

Länsstyrelsen plan för transportinfrastruktur i Stockholms län kan inte accepteras. Huvudskälet är att den inte kan förenas med EU:s eller Sveriges mål om minskade utsläpp av växthusgaser. Att Förbifart Stockholm och andra motorvägar ingår i planen innebär att bilåkandet kommer att öka. Denna ökning kan inte kompenseras med nya bränslen eller effektivare motorer eftersom teknikutvecklingen enligt vetenskapliga undersökningar förväntas fortsätta att gå långsammare än ökningen av bilåkandet. Denna tendens förstärks av det märkliga systemet för klassning av ”miljöbilar”, som ju innebär att bilar som framförs på bensin eller biobränslen subventioneras utan kontroll om de faktiskt användes miljövänliga bränslen.

Länsplanen anses bygga på Stockholmsförhandlingen. Vi kan inte instämma i den bedömningen med tanke på att ett antal viktiga objekt faller utanför överenskommelsen i den föreslagna länsplanen. Objekt som fallit bort är angelägna investeringar såsom Spårväg Syd, Mäljarbanan delen Tomtebodavägen – Barkarby, Nynäsbanans fortsatta dubbelspårutbyggnad, tunnelbanan mellan Odenplan och Karolinska samt utbyggnad av spårväg mellan Solna och Universitetet. Att sträckan Tomtebodavägen – Barkarby faller utanför innebär att de stora investeringarna i Citybanan och i Mäljarbanan Barkarby - Kallhäll inte kan nyttiggöras.

Vi anser vidare att Spårväg syd har en viktig funktion för att knyta ihop Söderort på tvären och att den har en regional utjämningsfunktion och kan minska den skevhet som råder mellan norra och södra Stockholm avseende socioekonomiska förhållanden. Slutsatsen bör bli att länsplanen avvisas. Alla dessa angelägna objekt skulle kunna finansieras om Förbifart Stockholm utmönstrades ur planen.

Ytterligare ett skäl varför planen måste avvisas är att miljökonsekvensbeskrivningen är ofullständig. Det är angeläget att redovisa utsläpp av växthusgaser, luftföroreningar, buller etc. Fyrstegsprincipen är viktigt men den genomförs inte alltid i praktiken. När det gäller Väg 55 – som är den verkliga förbifarten kring Stockholm – har principen inte tillämpats. Om man tillämpar fyrstegsprincipen korrekt kommer det att visa sig att Förbifart Stockholm inte behövs.

I motsats till kontoret vill vi framhålla att även Östlig förbindelse (tidigare: Österleden) bör utmönstras ur planerna för Stockholms framtida transporter. Även den kommer att leda till ökat bilåkande och därmed ökade utsläpp av växthusgaser.

Slutligen vill vi instämma i kontorets oro över att andelen cykeltransporter väntas minska enligt den framlagda länsplanen. Åtgärder måste vidtas för att istället öka andelen transporter med detta hälsobefrämjande, bekväma och attraktiva transportslag.

Kommunstyrelsen

Reservation anfördes av *Carin Jämtin, Roger Mogert, Tomas Rudin och Teres Lindberg* (alla s) med hänvisning till reservationen av (s) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av *Emilia Hagberg* (mp) med hänvisning till reservationen av (mp) i borgarrådsberedningen.

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

ÄRENDET

Staden har fått förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010-2021 på remiss från länsstyrelsen. Remisstiden sträcker sig till den 15 september 2009.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden samt trafik- och renhållningsnämnden.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 14 augusti 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontorets synpunkter och förslag

Stadsledningskontoret konstaterar att förslaget till länsplan är väl förankrat och att processen med framtagande av förslaget fungerat väl och skett i en god dialog med berörda parter.

Utgångspunkten för förslaget är den prioriteringsordning som fastställdes i Stockholmsförhandlingarna.

Förslaget ger stora förbättringar av tillgängligheten och skapar förutsättningar för en fortsatt regional tillväxt. Stockholms stad och Stockholms län förväntas växa kraftigt de närmsta 20 åren och en väl utbyggd transportinfrastruktur utgör en förutsättning för att Stockholmsregionen ska kunna fortsätta växa. Bristerna i befintlig infrastruktur utgör i dagsläget ett av de största hindren i Stockholms utveckling vilket konstaterats av såväl regionala som internationella undersökningar.

Stadsledningskontoret anser att förverkligandet av stockholmsförhandlingen som förslaget till länsplan i stort innebär är av stor strategisk betydelse för Stockholms framtid. Genom den realisering av en stor del av regionens investeringsbehov inom planperioden som planen innebär skapas goda förutsättningar för förverkligande av Stockholms långsiktiga vision, Vision 2030. Vision 2030 slår fast att Stockholms stad har för avsikt att växa från dagens 820 000 invånare till närmare en miljon 2030.

Att Stockholmsregionen kan fortsätta växa och fungera väl är dessutom en grundförutsättning för en positiv ekonomisk utveckling nationellt då regionen står för en betydande del av den nationella BNP-tillväxten. Infrastrukturinvesteringar i Stockholmsregionen har en nationell betydelse. Trafik till, från och genom Stockholmsregionen är av stor betydelse för människor i hela landet. Detta då Stockholm är Sveriges administrativa och ekonomiska centrum.

Stockholmsregionen har i dag drygt 20 procent av befolkningen men står för 40 procent av tillväxten. Satsningar på infrastruktur i Stockholm har betydelse för den nationella tillväxten och borde vara än mer prioriterade av staten. Stadsledningskontoret anser att det i grunden är ett statligt ansvar att investera i den nationella infrastrukturen och att det, med tanke på regionens betydelse för den nationella tillväxten och storstädernas speciella förutsättningar, föreligger goda skäl att nationellt prioritera investeringar i Stockholmsregionen.

I och med den under kvartal 2 beslutade avsiktsförklaringen (Dnr 314-1153/2009) skapas ett ökat ekonomiskt utrymme för realisering av länsplanen. Överenskommelsen möjliggör en ytterligare utbyggd kollektivtrafik i Stockholms län samt möjliggör ett realiserande i närtid av ett antal viktiga regionala vägprojekt.

Genom att regionen föreslås enligt denna avsiktsförklaring på egen hand står för 50 procent - 50 miljarder - av finansieringen, och därmed går ifrån den grundläggande ansvarsför-

delningen, kan vi se till att viktiga investeringar kommer till stånd både när det gäller spår och vägar.

Det är enligt stadsledningskontoret centralt att konsekvenserna av denna föreslagna överenskommelse mellan regionen och staten inte innebär att staten flyttar planerade investeringsresurser från Stockholmsregionen. Denna avsiktsförklarings förverkligande bör därmed enligt stadsledningskontoret villkoras av att staten uppfyller sin del.

Frågan om Indexering av trängselskatten från och med 2012 ska i enlighet med praxis föregås av en hemställan från Stockholms stad att så bör ske. Riksdagen bör sedan besluta om förändringar i lagstiftningen efter hemställan av Stockholms stad.

Det är, i enlighet med överenskommelsen, stadsledningskontorets mening att staden bör inkomma med en sådan hemställan i anslutning till att det slutliga beslutet om tilldelning av statliga resurser sker under tertiäl 1 2010.

De satsningar som ingår i perioden är omfattande och bidrar till en bättre infrastruktur. Inom ramen för planeringsperioden ryms dock inte Stockholmsförhandlingen i sin helhet varför det är för det sammantagna resultatet av stor vikt att de objekt som inte ryms under denna planperiod prioriteras i nästa. För Stockholms stads del är Spårväg syd, tunnelbana mellan Odenplan och Karolinska samt Mälarbanan delen Tomtebodavägen – Barkaby av särskild vikt. Det är angeläget att det fortsatta planeringsarbetet för tiden efter befintlig planperiod tar sin utgångspunkt i Stockholmsförhandlingarnas objektprioritering.

Den effektbeskrivning som arbetades fram i samband med stockholmsförhandlingen har använts även vid effektbedömningen av föreliggande plan och innefattar samtliga objekt, dvs. väsentligt fler än vad som finns inom föreliggande plan. För att nå den fulla effekten är det således angeläget att arbetet med att förverkliga Stockholmsförhandlingens samtliga tre genomförandefaser fortsätter. Särskilt angeläget är förverkligandet av den Östliga förbindelsen för att nå de fulla effektmålen.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 24 augusti 2009 att överlämna och åberopa kontorens gemensamma utlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.

Tjänstgörande ersättaren Torkel Tigerschiöld (MP) lämnade ärendet *utan eget ställningstagande*.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 27 augusti 2009 att överlämna och åberopa kontorens gemensamma utlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.

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

Reservation anfördes av ledamoten Karin Wanngård m.fl. (S), *bilaga 1*.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 20 augusti 2009 att överlämna och återropa kontorens gemensamma utlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.

Reservation anfördes av vice ordförande Teres Lindberg m.fl. (S), *bilaga 1*.

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

Ledamoten Cecilia Obermüller (MP) lämnar ärendet *utan eget ställningstagande*.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 18 augusti 2009 att överlämna och återropa kontorens gemensamma utlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.

Reservation anfördes av vice ordföranden Jan Valeskog m.fl. (S), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av ledamoten Mats Lindqvist (MP) och ledamoten Kajsa Stenfelt (V), *bilaga 1*.

Ersättaryttrande gjordes av ersättaren Hampus Rubaszkin (MP) och ersättaren Sebastian Wiklund (V) i enlighet med det gemensamma förslaget från (MP) och (V), *bilaga 1*.

Exploateringskontorets, trafikkontorets, stadsbyggnadskontorets och miljöförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 7 augusti 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Kontorens synpunkter

Stockholmsregionen är en snabbt växande region. Regionens infrastruktur är hårt belastad och ökande resandemängder kan leda till kapacitetsbrister i stora delar av det befintliga transportsystemet, inte minst över Saltsjö-Mälarsnittet där sårbarheten är hög. Regionens infrastruktur är viktig för hela landets tillväxt och internationella konkurrenskraft. Redan idag står Stockholmsregionen för cirka 40 procent av Sveriges tillväxt. När regionen växer kommer andelen att öka ytterligare. Att Stockholmstrafiken fungerar är därmed av intresse för hela landet och viktigt för vår internationella konkurrenskraft. I sin senaste studie av Stockholm pekar OECD ut dagens trafikproblem som det största hotet mot regionens fortsatta utveckling.

Stockholmsförhandlingen

Utgångspunkten för framtagandet av länsplanen har varit Stockholmsförhandlingen vilken syftar till att åstadkomma en samlad trafiklösning för att uppnå en förbättrad miljö och tillväxt i landet och i Stockholmsregionen. Utgångspunkterna för Stockholmsförhandlingen har varit:

1. Behovet av att klara anpassningen till de krav på omställning som klimathotet reser samtidigt som regionens befolkning och transportbehoven fortsätter att växa i snabb takt.

2. Regionplanen (RUF) och Stockholmsberedningens förslag är vägledande.
3. Kapacitetsproblemen är stora på både väg och spår. Stockholmsregionen växer mycket snabbt vilket ytterligare ökar behovet av investeringar i infrastrukturen. Regionens infrastruktur är viktig för hela landets tillväxt och internationella konkurrenskraft och kapacitetsbrister drabbar därmed landet som helhet.
4. Ett dåligt fungerande transportsystem ger mycket stora samhällsekonomiska kostnader genom till exempel förseningar och opålitlighet.
5. En god målpåfyllelse förutsätter en mångfald av åtgärder utgående från en systemsyn och infrastrukturåtgärderna sätts därmed in i sitt större sammanhang.

I Stockholmsförhandlingen är objekten uppdelade i tre grupper efter planerad byggstart. Den tidsmässiga prioriteringen grundas på en systemsyn av utbyggnadsordningen, vilket innebär att projekt som systemmässigt är sammankopplade samprioriteras tidsmässigt så långt som det är möjligt. I den samordnade åtgärdsplaneringen av länsplanen och den nationella planen finns samtliga objekt från första genomförandefasen med, vilket har varit möjligt bland annat på grund av finansiering med intäkter från trängselskatten.

De två viktigaste infrastrukturprojekten för Stockholmsregionen, Mälardalen och stora delar av landet är bygget av Citybanan samt Förbifart Stockholm, vilka är satsningar som påbörjas i denna planperiod. Andra för staden angelägna objekt som omfattas av länsplanen och Stockholmsförhandlingens första fas är utbyggnad av tvärbanan från Alvik till både Solna och Kista samt från Hammarby sjöstad till Slussen kombinerat med en modernisering av Saltsjöbanan, samt dubbelspår på Roslagsbanan och slutförandet av Norra länken och E18 mellan Hjulsta och Kista.

Objekt i Stockholmsförhandlingens andra och tredje fas har däremot inte helt kunnat genomföras i denna planperiod utan prioriteringar har skett, vilket betyder att vissa av de objekt som pekades ut under förhandlingen inte kommer att vara påbörjade eller genomförda efter planperiodens slut. Kontoren anser att det är av allra största vikt att Stockholmsförhandlingen beaktas även inför nästkommande planperiod och därmed genomförs i sin helhet eftersom de enskilda objekten inte på egen hand kan skapa den kraftfulla transportlösning som formas då hela förhandlingen är genomförd.

Den effektbeskrivning som togs fram i samband med Stockholmsförhandlingen har även använts vid länsplanens effektbedömning. Stockholmsförhandlingens effektbeskrivning innefattar överenskommelsens samtliga objekt, alltså betydligt fler än vad som finns med inom ramen för länsplanen 2010-2021. Den bedömning som gjorts av länsplanens effekt är därmed ett resultat av Stockholmsförhandlingen i sin helhet. I länsplanen anges en inriktning för den samlade åtgärdsplaneringen efter planperioden 2010-2021. Här bör tydliggöras att dessa objekt i allra högsta grad är av betydelse för det slutliga utfallet av denna planperiods åtgärder eftersom de innefattas i den effektbedömning som använts. Med tanke på Östlig förbindelses inverkan på effektbedömningens utfall borde vägen lyftas som extra angelägen inför nästkommande planperiod och medel för att påbörja planeringsarbetet bör inrymmas i länsplanen för planperioden.

I Stockholmsöverenskommelsen har parterna också enats om en rad miljömål, bl a att minska CO₂-utsläppen från trafiken fram till 2030 med 30%.

Objektprioritering

Stockholmsförhandlingens tre perioder är förslag till hur prioriteringen bör ske mellan olika objekt och tidsperioder, vilket kontoren anser är en genomarbetad prioritering som bör följas. Det är med andra ord extra angeläget att de objekt från Stockholmsförhandlingens andra fas som hamnat utanför de ekonomiska ramarna får extra prioritet i kommande planperiod. Till dessa objekt hör ett antal spårsatsningar; Spårväg syd, Mälärbansans och Nynäsbanans fortsatta dubbelspårutbyggnad, tunnelbanan mellan Odenplan och Karolinska samt utbyggnad av spårväg mellan Solna och Universitetet. Detta innebär att de förväntade effekter som spårvägarna kommer att föra med sig förskjuts i tiden.

Till exempel innebär en förskjutning av utbyggnaden av spårkapaciteten på Mälärbanan

sträckan Tomtebodavägen – Barkarby att de stora investeringarna i Citybanan och i Mälärlinjen Barkarby - Kallhäll inte fullt ut kan nyttiggöras. Problemen med trängsel och bristande pålitlighet på Mälärlinjen kvarstår tills kapacitetsbristen åtgärdats. I en fas när Stockholm – Mälärlinjen utvecklas mot en funktionell region, är det betydelsefullt att tidigt etablera resmöjligheter som är långsiktigt hållbara.

Spårväg syd har en viktig funktion för att knyta ihop söderort på tvären. Den är ett viktigt komplement till Förbifart Stockholm och Citybanan, då den kopplar de lokala stadsdelarna till ny effektiv regional infrastruktur. Spårväg syd har också en regional utjämningsfunktion och kan minska den skevhet som råder mellan norra och södra Stockholm avseende socioekonomiska förhållanden, företagsetableringar etc. Kontoren anser därför att det är viktigt att spårvägarna inte förskjuts ytterligare i tiden.

Finansiering

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. Regionens infrastruktur kännetecknas av mycket stora och ökande resandemängder som leder till kapacitetsbrister i stora delar av transportsystemet. Denna kapacitetsbrist får konsekvenser på den ekonomiska tillväxten inte bara i regionen utan i hela landet. Regionen betalar drygt hälften av den totala kostnaden av åtgärdsplaneringen vilket är betydligt mer än i andra regioner. En ytterligare satsning på Stockholms infrastruktur skulle ge fördelar för landet som helhet genom ökad tillväxt och högre skatteintäkter. Vid fördelning av resurser måste storstädernas speciella förutsättningar uppmärksammas.

Den långsiktiga tillväxten i regionen leder till stora investeringsbehov. Regionens bidrag till att täcka kostnaderna i trafiksystemet är en förutsättning för att hela trafiksystemet, även de statliga delarna, ska fungera. Det är inte rimligt att stora projekt av nationell betydelse som Norra Länken och Citybanan skall ingå inom 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. Staden vill understryka den stora regionala medfinansiering som föreslås inom ramen för den nationella åtgärdsplaneringen.

Kontoren vill understryka vikten av ett tydligt samband mellan trängselskatten och nyttan för trafikanterna i regionen. Detta görs genom att trängselskatteintäkter används till att finansiera objekt i regionen samt till s.k. trimningsåtgärder som minskar trängsel och flaskhalsar i trafiksystemet. Även angelägna projekt som förbättrade trafikmätningar bör kunna finansieras med hjälp av trängselskatter. Det vore också välkommet om en större andel av överskottet från trängselskatterna kunde användas till ökad kollektivtrafik.

Samordning mellan transporter och utbyggnad av bebyggelseområden

De senaste dryga 40 åren har Stockholms län vuxit med 800 000 invånare. Ökningstakten väntas vara lika hög de kommande 20 åren. Det innebär en befolkning på 2,4 miljoner i Stockholms län år 2030. Stadens uttalade ambition är att främja en fortsatt befolkningsökning och växtkraft inom näringsliv och andra verksamheter. Länsplanens strategi om ökad samordning mellan utbyggnad av bebyggelse och transportsystem är en förutsättning för ett hållbart trafiksystem i Stockholm. I de stora stadsutvecklingsområdena i Stockholm, t.ex. Kista, Norra Station och Norra Djurgårdsstaden, byggs en tät stadsstruktur som är miljövänlig och transporteffektiv. Inte minst för att gång-, cykel- och kollektivtrafikfrågor tas i beaktande tidigt i planeringen. Det är därför angeläget att länsplanen omfattar de objekt som understödjer utvecklingen av dessa områden så att Stockholm kan fortsätta växa i den takt som förväntas.

Kista är ett exempel på ett område som har stor betydelse för regionens utveckling och betydelse i ett globalt sammanhang. Kista Science City är ett av världens ledande kluster inom IT och telecom. Utbyggnaden av arbetsplatser och bostäder är fördelaktigt i detta strategiska läge mellan E4 och E18 i stråket mot Arlanda. En utbyggnad av kollektivtrafiken till Kista är viktig för områdets och regionens tillväxt samt landets möjlighet att konkurrera på

den internationella marknaden. Det är därför angeläget att byggandet av tvärspårväg Kista kan färdigställas så fort som möjligt och att Kistas strategiska läge beaktas inför planeringen av Mälarbanan på sträckan Tomtebodavägen – Barkarby.

Ett annat exempel är Norra Djurgårdsstaden, som när den blir färdig kommer att få ca 30 000 invånare och lika många arbetsplatser. Det är dock mycket avgörande för områdets fortsatta utveckling att utredningarna av Östlig förbindelse genomförs omgående så att ett framtida vägreservat kan slås fast. Stora exploateringsområden kan i dagsläget inte byggas på grund av att mark måste hållas för de olika vägkorridorerna. Kontoren vill därför understryka betydelsen av att utredningspengar tilldelas projektet i denna planperiod så att inte stora bostadsområden försenas ytterligare.

Norra Station är ett annat exempel där ett omfattande exploateringsområde planerats utifrån förutsättningarna att bli en kollektivtrafikförsörd stadsdel med tunnelbana, dvs. grenen Odenplan-Karolinska. Stadsdelen är planerad för cirka 13 000 invånare och cirka 30 000 arbetsplatser. Enligt länsplanen är denna investering inte aktuell i denna planperiod vilket i sådana fall innebär att det nya universitetssjukhuset är färdigt långt innan tunnelbanan börjar byggas och att stadsdelen är näst intill färdiginflyttad till dess. Detta innebär också att vissa försvarsarbeten kommer att behöva göras under denna period för att möjliggöra bygget av tunnelbanan i framtiden. Medel för dessa försvarsarbeten behöver tillsättas under denna period.

Spår och vägar behöver byggas ut, inte bara för att svara mot länets ökande befolkning, utan de måste även lokaliseras till de platser där resandet kommer att öka. För en långsiktigt hållbar utveckling av Stockholm vill kontoren återigen betona betydelsen av att Stockholmsförhandlingens samtliga tre genomförandefaser förverkligas. Ovan nämnda exempel, som är några av de största utvecklingsområdena i regionen och i landet, förutsätter att även åtgärder inom genomförandefas tre kommer till stånd. Utifrån länsplanens nu föreslagna omprioriteringar utesluter inte kontoren att objekt i genomförandefas tre kan komma att behöva prioriteras framöver.

Fortsatt samordning av länsplanen och nationell plan

Kontoren anser det positivt att mer resurser satsas på drift och underhåll i denna planperiod jämfört med tidigare. Det är också bra att en stor del av länsplanen utgörs av spårsatsningar för att jämna ut förhållandet mellan väg och spår i den gemensamma åtgärdsplaneringen, vilket är nödvändigt om kollektivtrafiken skall kunna öka sina andelar och kunna täcka upp för ett mer hållbart resande. Kontoren vill dock poängtera att det krävs fortsatt samordning mellan såväl den nationella planen och länsplanen och de väg- och spårsatsningar som återfinns i dem. Ett exempel på en sådan situation är den planerade kombiterminalen vid Rosersberg. Spåranslutningen till terminalen finansieras i nationell plan medan vägkopplingen till terminalen, som planeras vid kommande Rosersbergs trafikplats på E4, redovisas med en oklar finansiering. I detta fall skulle en samordnad spår- och vägutbyggnad gagna överföring av godstransporter från väg till järnväg. Ett annat exempel utbyggnaden av hamnen i Norvik, Nynäshamn där motsvarande insatser behövs för järnvägsupprustningar.

Utbetalning av åtgärdspaket

En stor del av länsplanens totala budget är tilldelad olika åtgärdspaket. Åtgärdspaketen är ett viktigt inslag för att kunna nå det resultat som eftersträvas eftersom de till stor del är åtgärder som skall förbättra redan befintliga objekt eller är mindre åtgärder som har betydande inverkan på hela systemet och fungerar som komplement till nyinvesteringar som är mer tidskrävande projekt. Hur denna utbetalning rent praktiskt skall se ut och hur åtgärder skall prioriteras mot varandra bör förtydligas ytterligare i länsplanen. Även i detta sammanhang bör betonas att det är av stor vikt att åtgärderna samorganiseras och att utbetalningsplanen har en tidshorisont på över ett år om så är nödvändigt.

Kontoren kan konstatera att cykeln har fått en allt viktigare roll som transportredskap.

Samtidigt lyfter länsplanen fram prognoser som visar på minskat cyklande. Kontoren menar att det finns skäl som talar emot en sådan utveckling. Det förklaras främst av prognosmodellernas konstruktion, där ekonomi och ekonomiskt utrymme har ett stort genomslag för valet av färdmedel. De undersökningar som är gjorda bland cyklister visar istället att valet av cykel endast i mindre grad baseras på ekonomiska grunder. Tidseffektivitet, tillgänglighet och motion är viktigare aspekter. Kontoren ser också ett samband mellan de satsningar i cyklisternas infrastruktur som gjorts de senaste åren och ett ökat cyklande. Cykeltrafiken har potential att avlasta övriga trafikslag och det vore därför mindre framgångsrikt om satsningar på ett länsövergripande cykelvägnät endast genomförs i några kommuner och därmed mister sin funktion som ett sammanhängande nätverk.

Det är även angeläget att åtgärder i de fem olika åtgärds paketerna samordnas eftersom vissa åtgärder kan få goda effekter om de synkroniseras. Genomförandet av paketen bör därför ske genom samverkan mellan samtliga kommuner och ha en arbetsplan med säkrad och samordnad utbetalning av åtgärds paketerna.

Miljöeffekter

Den till planen hörande miljökonsekvensbeskrivningen redovisar vilka krav som lagstiftningen ställer på en miljökonsekvensbeskrivning. Där redovisas också samband mellan länsplanen och andra planer och program samt integrering av miljöhänsyn i planeringen.

Kontoren hade gärna sett att förslaget till miljökonsekvensbeskrivning tydligare redovisar miljöeffekterna (utsläpp av växthusgaser, luftföroreningar, PM10, buller etc) av planen samt vilka metoder som använts. Det gäller inte bara miljö- och trafikeffekterna av respektive projekt utan även effekterna – med nuvarande beräknad trafikökning – om förslagen inte genomförs.

Kontoren föreslår att miljökonsekvensbeskrivningen förtydligas i det vidare arbetet. I samband med detta bör även effekterna beskrivas av ny teknik inom ITS-området, Intelligent Traffic Solutions, samt en modernisering av fordonsflottan. En sådan komplettering skulle underlätta bedömningen av vilka väg- och spåralternativ som ger bäst effekt inom de begränsade ekonomiska ramar som planen innebär.

Arbetsmetod

På grund av Stockholms omfattning och snabba tillväxt går den regionala och nationella planeringen allt mer samman. Som framgår i länsplanen har länsstyrelsens samarbete med trafikverken i denna planperiod varit mer omfattande än vid tidigare plangenomföranden. Kontoren anser att denna utveckling med bred regional förankring är positiv och att samarbetet med inblandade parter bör stärkas ännu mer i nästkommande planperioder. Den samlade åtgärdsplaneringen innebär att länsplanen och den nationella planen båda omfattas av objekt som ingår i den systemsyn som framarbetades under Stockholmsförhandlingen. Det är därför av allra största vikt att även den nationella planen får full finansiering så att samtliga objekt kan säkerställas.

Kontorens förslag

Kontoren föreslår att exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden och stadsbyggnadsnämnden överlämnar och återoppar tjänsteutlåtandet som svar på remissen från kommunstyrelsen. Kontoren föreslår också att nämnderna förklarar ärendet omedelbart justerat.

RESERVATIONER M.M.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

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

att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att i huvudsak avslå förvaltningens förslag till beslut samt att därutöver anför följande:

Huvudmålen för alla trafiklösningar i Stockholmsregionen måste vara lägre utsläpp, minskad biltrafik och bättre och utbyggd kollektivtrafik. Ingenstans i planen analyseras den strategiskt viktiga frågan om den omfattande satsningen på nya vägar är förenlig med miljömålen. Transportsektorn står för en stor del av de miljökadliga utsläppen och ska därför omstruktureras för att uppnå nationella och internationella miljömål. En kraftfull satsning på spårutbyggnader är därför nödvändig.

De omfattande vägsatsningarna i planen motverkar klimatarbetetoch åter upp utrymmet för nödvändiga spårutbyggnader. Storskaliga motorvägsbyggen är inefektiva och ålderdomliga trafiklösningar utan förankring i dagens klimatarbete, och planerna på bl.a. Förbifart Stockholm måste därför skrinläggas. I Stockholmsöverenskommelsen har parterna enats om en rad miljömål, bl.a. att minska CO₂-utsläppen från trafiken fram till 2030 med 30%. Vi ser ingen möjlighet att uppnå dessa mål om man står fast vid att bygga Förbifart Stockholm, och därför kan vi inte ställa oss bakom ett genomförande av den föreslagna länsplanen.

Länsstyrelsen plan för transportinfrastruktur i Stockholms län kan därför inte accepteras. Den förväntade trafikökningen kan inte kompenseras med nya bränslen eller effektivare motorer eftersom teknikutvecklingen enligt vetenskapliga undersökningar förväntas fortsätta att gå långsammare än ökningen av bilåkandet. Denna tendens förstärks av det märkliga systemet för klassning av ”miljöbilar”, som ju innebär att bilar som framförs på bensin eller biobränslen subventioneras utan kontroll om de verkligen användes miljövänliga bränslen.

Kontoret anför att Stockholmsförhandlingen i stort sett har följts. Vi kan inte instämma i den bedömningen med tanke på att ett antal viktiga objekt faller utanför överenskommelsen i den föreslagna länsplanen. Objekt som fallit bort är angelägna investeringar såsom Spårväg Syd, Mäljarbanan delen Tomtebodav – Barkarby, Nynäsbanans fortsatta dubbelspårutbyggnad, tunnelbanan mellan Odenplan och Karolinska samt utbyggnad av spårväg mellan Solna och Universitetet. Att sträckan Tomtebodav – Barkarby faller utanför innebär att de stora investeringarna i Citybanan och i Mäljarbanan Barkarby - Kallhäll inte kan nyttiggöras. Vi instämmer med kontoret i dess bedömning att Spårväg syd har en viktig funktion för att knyta ihop söderort på tvären och att den har en regional utjämningsfunktion och kan minska den skevhet som råder mellan norra och södra Stockholm avseende socioekonomiska förhållanden. Slutatsen bör bli att länsplanen avvisas.

Alla dessa angelägna objekt skulle kunna finansieras om Förbifart Stockholm utmönstrades ur planen.

Ytterligare ett skäl varför planen måste avvisas är att miljökonsekvensbeskrivningen är ofullständig. Det är angeläget att redovisa utsläpp av växthusgaser, luftföroreningar, buller etc. Kontoret anför att den så kallade fyrstegsprincipen har stor miljörelevans. Detta är riktigt, men problemet är att principen inte alltid genomförs i praktiken. När det gäller Väg 55 – som är den verkliga förbifarten kring Stockholm – har principen inte tillämpats. Om man tillämpar fyrstegsprincipen korrekt kommer det att visa sig att Förbifart Stockholm inte behövs.

I motsats till kontoret vill vi framhålla att även den föreslagna Östliga förbindelsen (tidigare: Österleden) bör utmönstras ur planerna för Stockholms framtida transporter. Även den

kommer i nuvarande utformning att leda till ökat bilåkande och därmed ökade utsläpp av växthusgaser.

Slutligen vill vi instämma i kontorets oro över att andelen cykeltransporter väntas minska enligt den framlagda länsplanen. Åtgärder måste vidtas för att istället öka andelen transporter med detta hälsobefrämjande, bekväma och attraktiva transportslag samtidigt som åtgärder vidtas för att skilja cykeltrafiken från gångtrafikanter på ett sätt som gynnar trafiksäkerheten för alla kategorier.

Reservation anfördes av ledamoten Karin Wanngård m.fl. (S) enligt följande

att godkänna förvaltningens yttrande samt att därutöver anföra följande:

Förvaltningarna framhåller förtjänstfullt de allvarliga brister som finns med förslaget till Länsplan. Det är allvarligt att flera viktiga projekt på kollektivtrafiksiden saknas, som exempelvis tunnelbana mellan Odenplan och Karolinska, spårväg Syd, spårväg Solna – Universitetet, Mälarbanan, delen Tomtebodavägen – Barkarby spårväg på fyrans stombusslinje.

Det är projekt som prioriterades i Stockholmsöverenskommelsen och som de borgerliga frångår, utan att ens förhandla med regeringen i dessa frågor. Man lägger sig platt. Istället prioriterar man Spårväg city som har en långt lägre utnyttjandegrad och samhällsnytta och som istället skulle kunna finansiera någon av ovan nämnda, betydligt mer samhällsekonomiskt betydelsefulla, projekten. Det är mycket uppseendeväckande. Därutöver skulle en ökad lånefinansiering i enlighet med socialdemokraternas motion i riksdagen, samt med en högre andel med via trängselavgifterna till kollektivtrafiken, möjliggöra att fler kollektivtrafikprojekt skulle kunna igångsättas.

Stadsbyggnadsnämnden

Reservation anfördes av vice ordförande Teres Lindberg m.fl. (S) enligt följande

godkänna förvaltningarnas gemensamma yttrande samt att därutöver anföra följande:

Förvaltningarna framhåller förtjänstfullt de allvarliga brister som finns med förslaget till Länsplan. Det är allvarligt att flera viktiga projekt på kollektivtrafiksiden saknas, som exempelvis tunnelbana mellan Odenplan och Karolinska, spårväg Syd, spårväg Solna – Universitetet, Mälarbanan, delen Tomtebodavägen – Barkarby spårväg på fyrans stombusslinje.

Det är projekt som prioriterades i Stockholmsöverenskommelsen och som de borgerliga frångår, utan att ens förhandla med regeringen i dessa frågor. Man lägger sig platt. Istället prioriterar man spårväg city som har en långt lägre utnyttjandegrad och samhällsnytta och som istället skulle kunna finansiera någon av ovan nämnda, betydligt mer samhällsekonomiskt betydelsefulla, projekten. Det är mycket uppseendeväckande. Därutöver skulle en ökad lånefinansiering i enlighet med socialdemokraternas motion i riksdagen, samt med en högre andel med via trängselavgifterna till kollektivtrafiken, möjliggöra att fler kollektivtrafikprojekt skulle kunna igångsättas.

På vägsidan är däremot Länsplanen i enlighet med Stockholmsöverenskommelsen vilket är glädjande. Det gäller dock nu att den borgerliga majoriteten bättre än hittills förhandlar med regeringen under hösten 2009 så att samtliga dessa vägprojekt verkligen genomförs och fler kollektivtrafikprojekt från Stockholm ingår i regeringens slutliga förslag till riksdagen våren 2010.

Reservation anfördes av ledamoten Maria Hannäs (V) enligt följande

Huvudmålen för alla trafiklösningar i Stockholmsregionen måste vara lägre utsläpp, minskade bilköer och bättre kollektivtrafik. Ingenstans i planen ställs den strategiskt viktiga frågan om den omfattande satsningen på nya vägar är förenlig med miljömålen.

Transportsektorn står för en stor del av de miljöskadliga utsläppen och ska därför omstruktureras för att uppnå nationella och internationella miljömål. En kraftfull satsning på spårutbyggnader är därför nödvändig.

De omfattande vägsatsningarna i planen strider mot målet att minska trafikens negativa klimatpåverkan och åter upp utrymmet för nödvändiga spårutbyggnader.

Storskaliga motorvägsbyggen är gammalmodiga trafiklösningar utan förankring i dagens klimatdebatt, och planerna på bl.a. Förbifart Stockholm måste därför skrinläggas.

I Stockholmsöverenskommelsen har parterna enats om en rad miljömål, bl.a. att minska CO₂-utsläppen från trafiken fram till 2030 med 30%.

Vi ser ingen möjlighet att uppnå dessa mål om man står fast vid att bygga Förbifart Stockholm, och därför kan vi inte ställa oss bakom ett genomförande av den föreslagna länsplanen.

Trafik- och renhållningsnämnden

Reservation anfördes av vice ordföranden Jan Valeskog m.fl. (S) enligt följande

1 Förvaltningens yttrande godkänns.

2 Därutöver anføres följande:

Förvaltningarna framhåller förtjänstfullt de allvarliga brister som finns med förslaget till Länsplan. Det är allvarligt att flera viktiga projekt på kollektivtrafiksiden saknas, som exempelvis tunnelbana mellan Odenplan och Karolinska, spårväg Syd, spårväg Solna – Universitetet, Mälarbanan, delen Tomtebodavägen – Barkarby spårväg på fyrans stombusslinje.

Det är projekt som prioriterades i Stockholmsöverenskommelsen och som de borgerliga frångår, utan att ens förhandla med regeringen i dessa frågor. Man lägger sig platt. Istället prioriterar man spårväg city som har en långt lägre utnyttjandegrad och samhällsnytta och som istället skulle kunna finansiera någon av ovan nämnda, betydligt mer samhällsekonomiskt betydelsefulla, projekten. Det är mycket uppseendeväckande. Därutöver skulle en ökad lånefinansiering i enlighet med socialdemokraternas motion i riksdagen, samt med en högre andel med via trängselavgifterna till kollektivtrafiken, möjliggöra att fler kollektivtrafikprojekt skulle kunna igångsättas.

På vägsidan är däremot Länsplanen i enlighet med Stockholmsöverenskommelsen vilket är glädjande. Det gäller dock nu att den borgerliga majoriteten bättre än hittills förhandlar med regeringen under hösten 2009 så att samtliga dessa vägprojekt verkligen genomförs och fler kollektivtrafikprojekt från Stockholm ingår i regeringens slutliga förslag till riksdagen våren 2010.

Reservation anfördes av ledamoten Mats Lindqvist (MP) och ledamoten Kajsa Stenfelt (V) enligt följande

Huvudmålen för alla trafiklösningar i Stockholmsregionen måste vara lägre utsläpp, minskade bilköer och bättre kollektivtrafik. Ingenstans i planen ställs den strategiskt viktiga frågan om den omfattande satsningen på nya vägar är förenlig med miljömålen.

Transportsektorn står för en stor del av de miljöskadliga utsläppen och ska därför omstruktureras för att uppnå nationella och internationella miljömål. En kraftfull satsning på spårutbyggnader är därför nödvändig.

De omfattande vägsatsningarna i planen strider mot målet att minska trafikens negativa klimatpåverkan och åter upp utrymmet för nödvändiga spårutbyggnader.

Storskaliga motorvägsbyggen är gammalmodiga trafiklösningar utan förankring i dagens klimatdebatt, och planerna på bl.a. Förbifart Stockholm måste därför skrinläggas.

I Stockholmsöverenskommelsen har parterna enats om en rad miljömål, bl.a. att minska CO₂-utsläppen från trafiken fram till 2030 med 30 %.

Vi ser ingen möjlighet att uppnå dessa mål om man står fast vid att bygga Förbifart Stockholm, och därför kan vi inte ställa oss bakom ett genomförande av den föreslagna länsplanen.