



EXPLOATERINGSKONTORET
TRAFIKKONTORET
MILJÖFÖRVALTNINGEN
STADSBYGGNADSKONTORET

2009-08-07
TJÄNSTEUTLÅTANDE
DNR E2009-300-01098; T2009-300-01936:2; M22009-
007236-217; S2009-11302-4

Kontaktperson exploateringskontoret

Pierre Savard
Miljö och teknik
Telefon: 08-508 26681
Pierre.savard@expl.stockholm.se

Kontaktperson trafikkontoret

Johanna Salén
Trafikplanering
Telefon: 08-508 26032
Johanna.salen@tk.stockholm.se

Kontaktperson miljöförvaltningen

Johan Rosén
Plan och miljö
Telefon: 08-508 28914
johan.rosen@miljo.stockholm.se

Kontaktperson stadsbyggnadskontoret

Eric Tedesjö
Planavdelningen
Telefon: 08-508 27569
Eric.tedesjo@sbk.stockholm.se

Till

Exploateringsnämnden
2009-08-24
Trafik- och renhållningsnämnden
2009-08-18
Miljö- och hälsoskyddsnämnden
2009-08-27 p19
Stadsbyggnadsnämnden
2009-08-20

Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010-2021. Svar på remiss från Länsstyrelsen

Förslag till beslut

1. Exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden och stadsbyggnadsnämnden överlämnar och åberopar tjänsteutlåtandet som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden och stadsbyggnadsnämnden förklarar ärendet omedelbart justerat.

Bilaga 1 Objektslista

Bilaga 2 Angående remissen om remiss av förslag till Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010-2021



Ann-Charlotte Nilsson
Tf Förvaltningschef
Exploateringskontoret

Magdalena Bosson
Förvaltningschef
Trafikkontoret

Gunnar Söderholm
Förvaltningschef
Miljöförvaltningen

Torsten Malmberg
Tf Förvaltningschef
Stadsbyggnadskontoret

Sammanfattning

Staden har fått förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010-2021 på remiss från länsstyrelsen. Exploateringsnämnden, Trafik- och renhållningsnämnden, Miljö- och hälsoskyddsnämnden och Stadsbyggnadsnämnden har tillsänts ärendet på intern remiss. Exploateringskontoret, trafikkontoret, miljöförvaltningen och stadsbyggnadskontoret lämnar ett gemensamt tjänsteutlåtande. Remisstiden sträcker sig till 28 augusti 2009. För att ärendet ska hinna behandlas krävs därför omedelbar justering.

Det aktuella förslaget till länsplan för regional transportinfrastruktur visar att regionens parter tillsammans har arbetat fram lösningar och även tagit på sig ett omfattande medfinansieringsansvar. Kontoren är positiva till 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.

De satsningar som ingår i planförslagets finansieringsperiod är omfattande och bidrar i allra högsta grad till ett förbättrat trafiksystem. Inom ramen för åtgärdsplaneringen ryms dock inte Stockholmsförhandlingen i sin helhet. Det är för resultatet avgörande att de objekt i förhandlingen som faller utanför ramarna i denna planperiod prioriteras i nästkommande. Till dessa hör angelägna investeringar såsom Spårväg Syd, tunnelbana mellan Odenplan och Karolinska och Mälärbanan delen Tomtebodavägen – Barkarby.



Det vore önskvärt om miljökonsekvensbeskrivningen under ärendets fortsatta beredning kompletterades med närmare uppgifter om såväl trafik- som miljöeffekter av de olika förslagen och därvid även redovisar effekten – med nuvarande beräknade trafikökningar – av att inte vidta respektive åtgärd.

Remissen

Staden har fått förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010-2021 på remiss från länsstyrelsen. Exploateringsnämnden, Trafik- och renhållningsnämnden, Miljö- och hälsoskyddsnämnden och Stadsbyggnadsnämnden har tillsänts ärendet på intern remiss. Exploateringskontoret, trafikkontoret, miljöförvaltningen och stadsbyggnadskontoret lämnar ett gemensamt tjänsteutlåtande. Remisstiden sträcker sig till 28 augusti 2009. För att ärendet ska hinna behandlas krävs därför omedelbar justering.

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 och 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 satsas på större ombyggnader eller ny infrastruktur. Alternativt fokus har handlat om extra insatser för endera väg, spår eller särskilda åtgärdspaket. Åtgärdspaketen är indelade i sex olika delpaket;

- Bibehålla tillgänglighet vid hastighetsöversyn,
- Stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft och en plan för ett prioriterat nätverk för funktionshindrade,
- Öka framkomlighet 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 åtgärdspaketen.

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 (RUFS) 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 måluppfyllelse 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 effektbefskrivning som togs fram i samband med Stockholmsförhandlingen har även använts vid länsplanens effektbefskrivning. Stockholmsförhandlingens effektbefskrivning 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 effektbefskrivning som använts. Med tanke på Östlig förbindelses inverkan på effektbefskrivningens 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, Mälarbanans 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 Mälarbanan sträckan Tomtebodav Barkarby att de stora investeringarna i Citybanan och i Mälarbanan Barkarby - Kallhäll inte fullt ut kan nyttiggöras. Problemen med trängsel och bristande pålitlighet på Mälarbanan kvarstår tills kapacitetsbristen åtgärdats. I en fas när Stockholm - Mälarregionen 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 kollektivtrafikförsörjd 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 åtgärds paket

En stor del av länsplanens totala budget är tilldelad olika åtgärds paket. Åtgärds paketen 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 potten.

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 åberopar tjänsteutlåtandet som svar på remissen från kommunstyrelsen. Kontoren föreslår också att nämnderna förklarar ärendet omedelbart justerat.