

PM 2013: RI + RII (Dnr 314-921/2013)

Länsplan för regional transportinfrastruktur 2014-2025

Remiss från Länsstyrelsen i Stockholms län

Remisstid den 4 oktober 2013

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen "Länsplan för regional transportinfrastruktur 2014-2025" hänvisas till vad som sägs i promemorian.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Föredragande borgarråden Sten Nordin och Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

Länsplanen för Stockholms län innefattar statliga investeringar i transportinfrastruktur under perioden 2014-2025. Det är en revidering och utvidgning av den nuvarande planen som sträcker sig till år 2021. Planen är resultatet av en omfattande dialogprocess och visar en prioritering av åtgärder inom den av regeringen angivna investeringsramen på 8 442 miljoner kronor. Den nya planen innehåller ett ökat anslag till kollektivtrafik och cykel jämfört med tidigare planer. Om investeringarna utformas rätt och resulterar i en ökad andel resande med kollektivtrafik, gång och cykel bedöms detta kunna ha en positiv inverkan på bl.a. framkomligheten och miljön.

Remissen finns att läsa i sin helhet på länsstyrelsens hemsida:

<http://www.lansstyrelsen.se/stockholm/SiteCollectionDocuments/Sv/publikationer/2013/lansplan-transportinfrastruktur-2014-2025-remiss.pdf>

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden och Stockholms Stadshus AB. Förvaltningarna har inkommit med ett gemensamt tjänsteutlåtande.

Stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden anser att det i planen görs en bra prioritering av de tillgängliga medlen men att investeringsramen är otillräcklig för regionens behov.

Stockholms Stadshus AB är positiv till prioriteringarna och de föreslagna investeringarna men vill betona vikten av att de redovisade investeringarna

genomförs och att det krävs betydligt större satsningar i form av ny och reinvesterad infrastruktur, framförallt för kollektivtrafiken.

Våra synpunkter

Det är mycket glädjande att länsplanens prioriteringar ligger väl i linje med stadens planering och prioriteringar.

Idag tar regionen ett stort ansvar för finansieringen av infrastrukturen, trots att ett stort antal vägar, knutpunkter och länets kollektivtrafik – särskilt inom staden – är av stor betydelse för hela den nationella transportinfrastrukturen. Givet detta ser vi gärna att staten tar ett än större ekonomiskt ansvar för utbyggnaden av infrastruktur i regionen. Statliga satsningar på infrastruktur möjliggör ett ökat bostadsbyggande. Det bör också tilläggas att det är av stor vikt att de objekt som behandlas inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling inte lyfts ut ur de regionala och nationella planerna.

Fler och fler cyklar i regionen, vilket är positivt. I syfte att underlätta cyklandet är det av stor vikt att den cykelinfrastruktur som byggs också följer den regionala cykelplanen. Då det saknas tydliga kriterier för tilldelningen av medel till cykelinfrastruktur bör länstransportplanen kompletteras med skrivningar som tydliggör de krav som ska tillgodoses för att medel ska kunna komma kommunerna till del.

I övrigt hänvisar vi till kontorens tjänsteutlåtande.

Vi föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Länsplan för regional transportinfrastruktur 2014-2025” hänvisas till vad som sägs i promemorian.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Stockholm den 19 september 2013

STEN NORDIN

ULLA HAMILTON

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Länsplan för regional transportinfrastruktur 2014-2025, sammanfattning

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden Karin Wanngård och Tomas Rudin (båda S) enligt följande.

Vi föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta

1. Delvis bifalla borgarrådets förslag till beslut
2. Utöver detta anföras

Länsplanen för regional transportinfrastruktur 2014-2025 visar tydligt att utbyggnaden av kollektivtrafiken släpar efter i regionen. Med den kraftiga befolkningsökning som vi nu ser måste mer resurser till, annars riskerar regionen en trafikinfarkt. Redan idag är trängseln besvärande i stor del av spårtrafiken i rusningstid och för busstrafiken gör bristande framkomligheten i vägnätet att restiderna blir onödigt långa. Stockholmsregionen behöver en satsning på kollektivtrafiken som ökar utbudet, ger nya resmöjligheter och som kortar restiderna.

Länsplanen saknar i dess nuvarande form de ambitioner som är nödvändiga för att Stockholmsregionen ska kunna växa hållbart. Planen bör därför kompletteras med följande övergripande målsättningar:

- Andelen som åker kollektivt måste öka.
- Utbyggnaderna av kollektivtrafiken ska stödja ett ökat bostadsbyggande.
- Pendling mellan hem och arbete/studier ska bli lättare.
- Trängselskattens utveckling ska samordnas med kollektivtrafik- och infrastruktursatsningar för att minimera bilköer och förbättra tillgängligheten.

Utifrån detta är tunnelbanans utbyggnad en nyckelfråga. Kapaciteten i befintligt nät behöver öka och tunnelbanan behöver snarast byggas ut. Viktigast i närtid är utbyggnaden mot Hagastaden och Nya Karolinska sjukhuset. Den utbyggnad som länsplanen föreslår som ska genomföras först 2019 är inte tillräcklig. Länsstyrelsen öppnar dock upp för att landstinget kan bygga tidigare och få betalt i efterhand. Tyvärr finns idag inga sådana ambitioner hos landstingsmoderaterna utan de fortsätter att planera för spårväg till området. De har heller inte avsatt några pengar fram till 2018 på en spårlösning till Hagastaden.

Här behövs en större tydlighet i våra ambitioner om en snabbare utbyggnad. Vi vill även påtala att den Socialdemokratiska landstingsbudgeten har avsatt pengar till utbyggnaden till Hagastaden såväl som för nödvändiga kapacitetsförstärkningar och moderniseringar av grön linje västerut.

I länsstyrelsens plan är tunnelbana till Hagastaden beskriven som en första etapp av en längre utbyggnad. Det välkomnar vi då det är i enlighet med vårt förslag om en ny linje som kan avlasta systemet som helhet – den lila linjen från Hagsätra via Älvsjö söder till Arenastaden och Danderyd i norr. Utbyggnaden av tunnelbana till Nacka är inte föremål för länsplanen. Det bör ändå påpekas att arbetet med förstudien drar ut på tiden och att en tidplan med sikte på en färdig utbyggnad först 2030 inte är tillräckligt ambitiös. Medel till utbyggd tunnelbana till Täby och på sikt till Arninge och Barkarby saknas i såväl länsplanen som förslaget till nationell plan. En utbyggnad av T-banans blå linje Akalla-Barkaby-Hjulsta är från Stockholms perspektiv angelägen eftersom en sådan lösning i flera avseenden kan öka attraktiviteten hos och stärka sambandet mellan bostadsområden på norra och södra Järva.

För pendeltågstrafiken fortgår arbetet med citybanan enligt plan men i förslaget till nationell plan är nu antligen hela Mälarbanans fyrspårsutbyggnad mellan Barkarby och Kallhäll med. Det skapar stabilitet i systemet och möjliggör en kapacitetsökning till 10-minutertrafik i rusningstid. Förbättrade kommunikationer på Södertörn måste ges stor prioritet och bidra till en bra balans mellan satsningar på objekt norr respektive söder om city. Att både Spårväg syd och Södertörnsleden skjuts på obestämd framtid är oacceptabelt. Konkreta förslag som kan genomföras i närtid måste tas fram.

En annan nyckelfråga är hur trängselskattesystemet löpande justeras efterhand som trafiken och infrastrukturen förändras. Att bilköerna minskar är avgörande för att, i avvaktan på T-banans utbyggnad, kunna öka utbudet av snabba, punktliga bussar. Om revideringar av trängselskatten samordnas med kollektivtrafikplaneringen förbättras möjligheterna att utnyttja infrastrukturen på ett effektivt sätt, säkra framkomligheten för t.ex. varutransporter och räddningsfordon samt minimera miljöstörningarna från trafiken. Det talar för att kontrollen över trängselskatten förs över till lokal/regional nivå. I det slutliga förslaget till länstransportplan bör man beakta de förslag till förändringar av trängselskattesystemet som förordades i 2013 års Stockholmsförhandling.

Sammantaget, utbyggnadstakten i Stockholmsregionen behöver öka markant. Då måste de ekonomiska ramarna utökas samtidigt som de mest samhällsnyttiga utbyggnaderna prioriteras.

Särskilt uttalande gjordes av borgarråden Lotta Edholm och Madeleine Sjöstedt (båda FP) enligt följande.

Folkpartiet instämmer i huvudsak med kontorens gemensamma tjänsteutlåtande men vill särskilt framhålla följande.

God kollektivtrafik till Hagastaden har hög prioritet, detta kan ske genom olika alternativ, och huruvida tunnelbana eller spårväg är den bästa lösningen övervägs för närvarande av regeringens förhandlingspersoner. En avgörande fråga för huruvida den gröna linjen ska avgränsas är vad som händer med befintlig trafik på nämnda linje. Det är angeläget att kollektivtrafiken västerut inte försämras.

Det föreligger motstridiga besked huruvida det råder överkapacitet på delar av den gröna linjen och därmed om avgrening är lämplig. Trycket på linjen är redan högt och lär öka på viktiga knutpunkter, t.ex. i Alvik, när tvärbanan till Solna öppnas. Andra viktiga faktorer rör kostnaden för detta projekt och en avgrenings inverkan på andra kollektivtrafiklösningar, såväl vad avser Hagastaden som övriga Stockholm. I nuläget saknas det således tillräckligt beslutsunderlag och det behövs en mer utförlig diskussion på den politiska nivån. Folkpartiet anser därför att frågan om val av kollektivtrafiklösning till Hagastaden måste hållas öppen.

Det gemensamma tjänsteutlåtandet ställer sig även positivt till att Spårväg Syd initialt skulle kunna trafikeras med utökad och sammanhållen busstrafik. Folkpartiet anser att det är viktigt att sträckan Flemingsberg–Kungens kurva/Skärholmen trafikeras med spårvagn så snart som möjligt.

ÄRENDET

Länsplanen för perioden 2010-2021 fastställdes i maj 2010 och de investeringar som nämns där är bundna. I planförslaget finns därför nya objekt endast med under perioden 2021-2025. Planen omfattar totalt, under perioden 2014-2025, 28 namngivna objekt samt ett åtgärds paket om ca 2 miljarder kronor för cykel, kollektivtrafik, miljö, trafiksäkerhet, investeringar i kommunala vägar samt trimningsåtgärder och studier. De namngivna objekten följer i stort 2009 års Stockholmsöverenskommelse och innefattar därmed medfinansiering till ett antal för staden prioriterade objekt, inklusive tunnelbanan till Hagastaden, tvärsparväg till Kista, Nord-syd axeln samt bytespunkter i Brommaplan, Gullmarsplan och Slussen. Även investeringarna i Nynäsbanan är viktiga för nya hamnen i Norvik.

Medlen fördelas enligt följande tabell. En komplett åtgärdslista återfinns i bilaga 2.

Åtgärd	Procent	Miljoner kronor	Kommentar
Cykelinvesteringar	8,3 %	703	Inklusive den kommunala medfinansieringen ger det en utväxling av cykelåtgärder på 1 140 miljoner kronor.
Kollektivtrafik	69,6 %	5 874	
Statlig medfinansiering till kommuner	14,1 %	1 191	En del av åtgärderna i åtgärds paketet är avsedda för landstinget
Statlig medfinansiering till landstinget	52,9 %	4 464	Avser namngivna investeringar
Total medfinansiering till kommuner och landsting	67 %	5 655	
Namngivna spårinvesteringar	57,6 %	4 865	
Namngivna väginvesteringar	16,4 %	1 384	Varav nära hälften (616 miljoner, 44,5 %) avser kollektivtrafikåtgärder
Åtgärds paket	25,0 %	2 108	

Notera att tunnelbaneutbyggnad hanteras separat i 2013 års Stockholmsförhandling.

En samhällsekonomisk bedömning av länsplanen har inte kunnat presenteras i remissversionen då den genomgår en kvalitetskontroll.

Miljöbedömningen visar att förslaget genom sin tydligare satsning på kollektivtrafik och cykel innebär större positiva effekter än ett nollalternativ där inriktningen i den nuvarande planen fortsätter. Däremot anser länsstyrelsen att planen innebär fortsatt negativ påverkan på klimatet med ökade utsläpp av växthusgaser. Hur stor påverkan är beror till stor del på huruvida planen leder till att kollektivtrafik, gång och cykel får stärkt konkurrenskraft gentemot bilen så att dessa färd sätt tar marknadsandelar.

En jämställdhetsbedömning har genomförts som visar att planen kan leda till ökad jämställdhet om den innebär en omfördelning av resurser från biltrafik till kollektivtrafik, gång och cykel. Även detta beror på möjligheten att öka färdmedelsandelarna för dessa färdmedel.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden och Stockholms Stadshus AB. Stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden har skrivit ett gemensamt tjänsteutlåtande.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets, exploateringskontorets, miljöförvaltningens, stadsbyggnadskontorets och trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 4 juli 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Kontoren ser positivt på planens prioritering mellan olika investeringsbehov och konstaterar att dessa ligger i linje med stadens planering utifrån översiktsplanen, "Promenadstaden" och Framkomlighetsstrategin. Den ökade prioriteringen av vägburen kollektivtrafik och särskilt cykel ligger väl i linje med stadens prioriteringar och har troligen en god samhällsekonomisk lönsamhet, förutsatt att projekt centralt i regionen prioriteras. Kontoren kan även konstatera att planen innebär minskade koldioxidutsläpp jämfört med nollalternativet, vilket innebär ett viktigt steg i riktning mot stadens mål. Med utgångspunkt från de analyser som gjordes för den *regionala inriktningen*, samt stadens egna trafikanalyser kan kontoren – i likhet med länsstyrelsen – konstatera att de planerade åtgärderna är otillräckliga. Det krävs betydligt större satsningar i form av ny och reinvesterad infrastruktur, framförallt för kollektivtrafiken.

Regionen tar ett stort ansvar för finansiering av infrastrukturen under den nuvarande planperioden, med investeringsmedel från kommuner och landsting samt från enskilda medborgare via trängselskatten. Ett stort antal vägar, knutpunkter och kollektivtrafik i länet, särskilt inom Stockholms stad, har en funktion som är av stor betydelse även för den nationella transportinfrastrukturen. Staten behöver därför ta ett tydligare ansvar ekonomiskt då investeringar i det regionala nätet i Stockholms län i många fall är den effektivaste åtgärden för ökad framkomlighet i det nationella nätet.

Kontoren vill också påpeka att det är av yttersta vikt att objekten i Stockholmsöverenskommelsen fullföljs enligt nuvarande planer. Om objekt i överenskommelsen på grund av brist i finansiering eller tid hamnar utanför planperioden som sträcker sig till 2021 innebär det att kommande objekt förskjuts ytterligare, med stora negativa konsekvenser som följd för hela regionen.

Kontoren anser att en utbyggnad av tunnelbana till Hagastaden är mycket angelägen och är positiva till att projektet finns utpekat i Länsplanen. Kontoren ser gärna att utbyggnaden kan ske tidigare än 2023 som föreslås i planen. Stadsdelen Hagastaden är redan nu under utbyggnad och nya Karolinska sjukhuset planeras öppna 2016 och vara färdig 2017.

En viktig aspekt som kontoren ser en potentiell risk med berör de tunnelbanesatsningar som behandlas inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling. Dessa objekt har lyfts ut ur de regionala och nationella planerna för att behandlas separat. Om förhandlingen av någon anledning inte hittar full kostnadstäckning finns risken att de inte blir genomförda. Kontoren vill, förutom dragningen till Hagastaden, särskilt lyfta fram betydelsen av tunnelbana till Nacka inklusive avgreningen mot Gullmarsplan. Genom att exempelvis Hagsätragrenen söder om Gullmarsplan förs över till den blå linjen ser kontoren en stor potential i ökat bostadsbyggande i söderort.

Transportefterfrågan beror till stor del på länets bebyggelse-struktur, dvs. var bostäder, verksamheter och handel är lokaliserade, och hur den bebyggelsen planeras. En tät, funktionsblandad bebyggelse skapar en tillgänglighet som bygger på närhet mer än på rörlighet. För staden är inriktningen att det ska byggas 100 000 nya bostäder till 2030. En hög koncentration av bostäder, verksamheter och arbetsplatser till den centrala regionkärnan

underlättar för kapacitetsstarka och yteffektiva transportslag som gång, cykel och kollektivtrafik, men kräver en betydande investering i framförallt kollektivtrafiken inom och kring regionkärnan. Det är även här som förutsättningarna för cykelinvesteringar är mest gynnsamma.

Kontoren saknar tydliga kriterier för tilldelning av medel till framförallt cykelinfrastruktur. Det är angeläget att den cykelinfrastruktur som byggs i största mån följer riktlinjerna i den regionala cykelplanen. Lokala omständigheter kan göra att riktlinjerna måste frångås men avsikten måste vara att följa principerna i planen. Risker är annars att regionen får ett oenhetligt och ologiskt cykelvägnät som i värsta fall inte kommer brukaren till gagn. Länstransportplanen bör kompletteras med skrivningar som underlättar vid bedömningen av vilka cykelåtgärder som kan få medelstilldelning så att även kommunerna i förhand vet vilka krav som ska tillgodoses för att bidrag ska betalas ut.

Resultaten av länsstyrelsens *Inventering av brister och behov av åtgärder i transportinfrastrukturen under planperioden 2014-2025* visar att den nuvarande bebyggelseplaneringen i länets kommuner – som utgår ifrån den regionala utvecklingsplanen, RUFS – förutsätter investeringar i infrastrukturen till en kostnad som är långt över de tillgängliga resurserna. RUFS är en långsiktig strategi för regionens tillväxt. På kort och mellanlång sikt delar kontoren länsstyrelsens slutsats att investeringar måste prioriteras där de kan göra mest nytta. Detta kommer förmodligen att kräva en omprövning av balansen i investeringar mellan regionkärnan och andra delar av regionen.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 29 augusti 2013 att som svar remissen överlämna och åberopa stadsledningskontorets, exploateringsnämndens, miljö- och hälsoskyddsnämndens, stadsbyggnadsnämndens och trafik- och renhållningsnämndens gemensamma tjänsteutlåtande.

Reservation anfördes av ledamoten Åke Askensten m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Joakim Larsson m.fl. (M) och Daniel Forslund (FP), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Maria Östberg Svanelind m.fl. (S), *bilaga 1*.

Stadsledningskontorets, exploateringskontorets, miljöförvaltningens, stadsbyggnadskontorets och trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 4 juli 2013 har i huvudsak följande lydelse (se ovan).

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 27 augusti 2013 att som svar på remissen överlämna och åberopa stadsledningskontorets, exploateringsnämndens, miljö- och hälsoskyddsnämndens, stadsbyggnadsnämndens och trafik- och renhållningsnämndens gemensamma tjänsteutlåtande .

Reservation anfördes av ledamoten Mikael Magnusson m.fl. (S), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av ledamoten Stellan F Hamrin (V), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Per Ankersjö (C), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Karin Karlsbro m.fl. (FP), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Katarina Luhr m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Stadsledningskontorets, exploateringskontorets, miljöförvaltningens, stadsbyggnadskontorets och trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 4 juli 2013 har i huvudsak följande lydelse (se ovan).

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 15 augusti 2013 att som svar på remissen överlämna och åberopa stadsledningskontorets, exploateringsnämndens, miljö- och hälsoskyddsnämndens, stadsbyggnadsnämndens och trafik- och renhållningsnämndens gemensamma tjänsteutlåtande.

Reservation anfördes av vice ordföranden Tomas Rudin m.fl. (S), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Daniel Helldén m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Stadsledningskontorets, exploateringskontorets, miljöförvaltningens, stadsbyggnadskontorets och trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 4 juli 2013 har i huvudsak följande lydelse (se ovan).

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 29 augusti 2013 att som svar på remissen överlämna och åberopa stadsledningskontorets, exploateringsnämndens, miljö- och hälsoskyddsnämndens, stadsbyggnadsnämndens och trafik- och renhållningsnämndens gemensamma tjänsteutlåtande.

Reservation anfördes av ledamoten Annika Ödebrink m.fl. (S), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Mark Klamberg (FP), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Jonas Naddebo (C), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Tobias Johansson (V), *bilaga 1*.

Stadsledningskontorets, exploateringskontorets, miljöförvaltningens, stadsbyggnadskontorets och trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 4 juli 2013 har i huvudsak följande lydelse (se ovan).

Stockholms Stadshus AB

Stockholms Stadshus AB:s yttrande daterat den 20 augusti 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholms Hamnars remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Bolaget anser att det är bra att Länsplanen som utgångspunkt har Stockholmsregionens ekonomiska betydelse för landet och den kraftiga ekonomiska och befolkningsmässiga tillväxt som prognosticeras. Detta kräver kraftiga investeringar i både bostäder och transportinfrastruktur.

Trafikförhållandena i Stockholm är problematiska och trafikanalysen har också redovisat att den samhällsekonomiska kostnaden för trängseln i Stockholms län uppgår till dryga 6 miljarder kronor per år, och trots att omfattande investeringar planeras och pågår, kommer ”flaskhalsarna” att vara fler år 2030.

Även om den föreslagna planeringsramen, i länsplanen på 8,4 miljarder kronor, endast utgör en mindre del av de totala statliga anslagen i planen för transportsystemet 2014-2025 kan denna cirka fjärdedel av de totala länsanslagen ändå uppfattas som en alltför låg andel, inte minst mot bakgrund av länets tillväxtandel i landet, att hälften av statliga skatter härrör från denna region samt att regionens höga tillväxt- och befolknings-prognoser kräver kraftigt ökade investeringar i infrastruktur.

Det är mycket glädjande att länsstyrelsen i planen prioriterar utbyggnad av Nynäsbanan och att man tydligt uttalar att det på sikt behövs dubbelspår hela sträckan mellan Västerhaninge och Nynäshamn. Även om detta främst är av betydelse för persontrafiken på sträckan, inte minst för Gotlandstrafiken, kommer även på längre sikt godstrafiken via Norvik ha stor nytta av denna kapacitet. Hamnen i Norvik kommer behöva god och tillgänglig infrastruktur med både väg- och järnvägstrafik för att successivt, i ökande omfattning, kunna försörja östra Mellansverige med varor och gods.

När det gäller Väg 77 är det positivt att investeringar föreslås som ökar trafiksäkerheten och förbättra framkomligheten för den tunga trafiken mellan Kapellskär och E4:an. Kapellskär kommer troligtvis redan från år 2015, när svaveldirektivet införs, få en ökad mängd trafik till och från Finland, vilket riskerar att ytterligare öka belastningen på Väg 77. Mot denna bakgrund är investeringarna, som planeras åren 2018 och 2019, sena i länsplanen och Stockholms Hamnar förespråkar både att en tidigareläggning av investeringarna sker och att en beredskap finns att i kommande länsplaner ytterligare prioritera denna vägsträcka.

Då både de statliga och regionala investeringsmedlen för ny infrastruktur är begränsade är det av stor betydelse att den samlade effektbedömningen, som tyvärr inte har kunnat redovisas i remissunderlaget, på ett tydligt och strukturerat sätt blir väl genomlyst av Trafikverket. En samlad bedömning av den samhällsekonomiska lönsamheten för varje enskilt projekt är viktigt att både de statliga och regionala/kommunala investeringarna sker där effekten blir så stor som möjligt, utifrån ett framtida transportbehov. Exempelvis kan framhållas att kapacitetsstarka transportslag är nödvändiga för att kunna klara både

omfattande person- och godstransporter liksom höga miljöambitioner. Likaså är en östlig förbindelse på sikt nödvändig för att klara varu- och persontransporter på väg för en kraftigt växande befolkning.

Av Miljökonsekvensbeskrivningen framgår att förslaget till länsplan 2014-2025 medför en begränsad klimatpåverkan och begränsade utsläpp av andra föroreningar till luft, *jämfört* med vad det så kallade Nollalternativet innebär (alternativet där inget av förslagen genomförs). Samtidigt kommer de föreslagna åtgärderna, vilka bedöms krävas för att möta befolkningsökningen och det därmed ökade behovet av person- och godstransporter, medföra negativa effekter på bland annat klimat och landskap. Stockholms Hamnar anser dock för att klara en social och ekonomisk hållbar utveckling i Stockholmsregionen måste föreslagna åtgärder vidtas, både i länsplanen och i den nationella planen. En snabbare teknisk utveckling av fordon och biobränslen, än vad konsekvensbeskrivningen beräknar, kan också komma att väsentligt förändra de miljömässiga konsekvenserna av den föreslagna Länsplanen 2014-2025 (*bilaga*).

Koncernledningens synpunkter

”Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2014-2025” har sin utgångspunkt i Stockholmsregionens betydelse för landets ekonomiska utveckling och den kraftiga ekonomiska och befolkningsmässiga tillväxt som prognostiseras, vilket överensstämmer med koncernledningens bedömning. Inledningsvis poängteras även att Stockholmsregionens tillgänglighet är avgörande för Sveriges konkurrenskraft och att detta kräver kraftiga investeringar, i både bostäder och transport-infrastruktur, vilket är positivt och överensstämmer med stadens bedömning om regionens planeringsförutsättningar.

Koncernledningen delar stockholmarnas och trafikanalysens bedömning om att stadens trafiksituation är känslig för störningar samt att detta försämrar förutsättningarna för stadens Vision 2030 – ett Stockholm i Världsklass, vilket i sin tur ger en negativ påverkan för hela regionen och landet. Det är således av största vikt att de regionala och nationella satsningarna på infrastruktur följer Stockholmsregionens utvecklingsplaner.

Koncernledningen ser därför positivt på planens prioritering mellan olika investeringsbehov och konstaterar att dessa översiktligt ligger i linje med stadens planering utifrån översiktsplanen. Den ökade prioriteringen av vägburen kollektivtrafik är betydelsefull för att öka kapaciteten i takt med den planerade bebyggelseutvecklingen. Koncernledningen bedömer dock att det, utifrån stadens planerade bostadsproduktion och befolkningsstillväxt, krävs betydligt större satsningar i form av ny och reinvesterad infrastruktur, framförallt för kollektivtrafiken.

Stockholms stad har som målsättning att bygga 5 000 nya bostäder per år fram till år 2030 och planerar, genom sina bolag, att investera mellan 9-12 mdkr per år. Av dessa utgör ca 2-3 mdkr infrastruktur såsom hamnar, vattenledningar, svartfiber m.m. Mellan ca 7-9 mdkr per år planerar staden investera i bostäder, äldreboenden och skolor för att möta den kraftiga befolkningsstillväxten. Koncernledningen vill därför poängtera vikten av att berörda aktörer på det regionala och nationella planet tar ansvaret för att utveckla infrastrukturen för väg- och spårtransporter i motsvarande takt.

Länsplanens föreslagna planeringsram om 8,4 miljarder kronor utgör en mindre del av de totala statliga anslagen i planen för transportsystemet 2014-2025 och kan därför anses vara för låg i förhållande till regionens höga tillväxt- och befolkningsprognoser som kräver kraftigt ökade investeringar i infrastruktur.

Koncernledningen vill också särskilt lyfta fram betydelsen av en tunnelbaneanslutning till Nacka, inklusive avgreningen mot Gullmarsplan. Genom att bl.a. Hagsätragrenen söder om Gullmarsplan förs ansluts till den blå linjen förbättras tillgängligheten för bostadsbyggandet i söderort och utvecklingen i Söderstaden (Globen/Slakthusområdet).

Koncernledningen är också positiv till att en utbyggnad av tunnelbana till Hagastaden är utpekat i Länsplanen vilken är nödvändig för kollektivtrafikförsörjningen för tillskottet av bostäder, 5 000 (varav 3000 i Stockholm), och arbetsplatser, 50 000 (varav 14 000 i Stockholm), som planeras i området.

Koncernledningen välkomnar också prioriteringen av utbyggnad av Nynäsbanan och att det på sikt behövs dubbelspår hela sträckan mellan Västerhaninge och Nynäshamn, vilket är positivt både för Gotlandstrafiken och på sikt för att Norvik ska kunna möta östra Mellansveriges försörjning av varor och gods.

För Kapellskär är investeringarna som föreslås avseende Väg 77 positiva, men bedöms behövas tidigareläggas. Hamnen får sannolikt redan år 2015 en ökad trafikmängd från Finland när svaveldirektivet införs och Kapellskärs läge får en förbättrad konkurrenskraft genom det korta avståndet över Östersjön.

Sammantaget är koncernledningen positiv till prioriteringarna och de föreslagna investeringarna i Länsplanen för regional transportinfrastruktur 2014-2025. Koncernledningen vill dock betona vikten av att de redovisade investeringarna genomförs samt att ovanstående synpunkter avseende tidplaner och omfattning beaktas i god tid inför kommande revideringar av planen.

RESERVATIONER M.M.

Exploateringsnämnden

Reservation anfördes av ledamoten Åke Askensten m.fl. (MP) enligt följande.

Exploateringsnämnden beslutar att i huvudsak instämma i tjänsteutlåtandet när det gäller satsningar på ökad framkomligt för kollektivtrafik, cykeltrafik och gångtrafik samt att anförda följande:

Som kan utläsas av tjänsteutlåtandet och av länsstyrelsens skrivning räcker inte de föreslagna investeringarna till för att Stockholms län ska klara de egna miljö- och klimatmålen – som i sig är inte är tillräckligt ambitiösa för att skapa en hållbar region. Det borde vara grundläggande att alla kommuner anstränger sig för att nå ett mål med 80 procents minskning av koldioxidutsläppen - och det kräver enligt länsstyrelsen att vägtrafiken måste minska kraftigt.

Trots att den kraftiga befolkningsökningen med ca 35 000 personer per år har kunnat förutses under lång tid har investeringarna i hållbar trafik varit alltför begränsade. Samma gäller satsningarna på bostäder och sjukvård.

När det gäller trafikinvesteringar bör Stockholms stad och län framföra önskemål om ökade statsbidrag till utbyggd kollektivtrafik (inklusive båttrafik), cykeltrafik och gångtrafik. Vidare bör förslag framföras till regering och riksdag om utökade områden för trängselskatt samt att den nuvarande skatten höjs och framför allt kommer kollektivtrafiken till del. Arbetet med Förbifart Stockholm och andra motorleder bör avbrytas och pengarna överföras till miljöanpassad trafik, inte minst spårburen sådan.

En ny planering krävs

Den nuvarande planeringen måste förändras eftersom den kraftigt minskar möjligheterna till klimatomställning, förvärrar miljöproblemen och ökar trängseln för dagens och morgondagens stockholmare. Finansieringen inom stockholmsöverenskommelsen låser nuvarande och kommande medel för mycket lång tid och förhindrar därmed för invånarna i stockholmsregionen att i ett senare skede åtgärda det brister som dagens planering nu förstärker. Den överenskommelsen måste rivs upp.

Ett fungerande transportsystem kan bara förverkligas genom en förståelse av sambanden mellan samhällsplaneringen i stort och trafiksystemets komponenters för- och nackdelar i olika sammanhang. Markanvändning och regionstruktur är nyckeln till ett bra trafiksystem där bebyggelseplaneringen ska ske med hög tillgänglighet och med gång, cykel samt kollektivtrafiken som norm. En tät, funktionsblandad bebyggelse skapar en tillgänglighet som bygger på närhet mer än på rörlighet.

Riksdagens mål en grund för fortsatt utveckling

De av riksdagen beslutade transportpolitiska målen ska utgöra grunden för transportsystemets utveckling. Målbilden omfattar tillgänglighet som även inkluderar jämställdhet, trafiksäkerhet, miljö och hälsa. Tillgängligheten tar fasta på att alla ska kunna nå önskade målpunkter med hög kvalitet samt att transportsektorn ska svara lika mot män och kvinnors resbehov.

Det transportpolitiska målet om miljö syftar till att transportsektorn ska bidra till att nå de av riksdagen beslutade 16 miljö kvalitetsmålen, där klimatmålet starkt betonas.

En förbättrad hälsa tar i huvudsak utgångspunkt i miljö kvalitetsnormerna och riktvärden för buller. Det är inte acceptabelt att fortsätta med en planering som bland annat leder till ökade utsläpp, fler sjukdomsfall och fler trafikolyckor genom att nya ytor skapas för bilarna.

Trafiksäkerheten grundar sig på Nollvisionen, som har antagits av riksdagen och Stockholms stad m.fl. kommuner. Med ökad trafik ökar också riskerna. Forskare har påpekat att hastigheterna i städer inte bör överskrida 30 kilometer per timme.

Trafiksäkerhetsorganisationen NTF konstaterar: En fotgängare som blir påkörd av en bil som håller 30 km i timmen överlever i 9 fall av 10. Men om bilen kör i 50 dör den gående i 9 fall av 10.

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Joakim Larsson m.fl. och Daniel Forslund (FP) enligt följande.

Yttre Söderort är en av de delar av Stockholms stad som fortfarande har potential att erbjuda en betydande volym av nya bostäder. Ett antal pågående planprogram utreder nu sambanden mellan flera av Söderorts stadsdelar, där möjligheten att knyta samman existerande stadsdelar i ytterstaden möjliggör omfattande exploateringsprojekt i attraktiva och naturnära områden. Det som i dagsläget försvårar detta är bristen på effektiva tvärförbindelser i Söderort.

Exploateringsnämnden vill därför återigen föra fram behovet av att SL i förstudien av Spårväg Syd utreder möjligheterna att knyta samman tunnelbanelinjerna i Söderort med en ny spårväg som även möjliggör övergångar till pendeltåg.

En byggnation av Spårväg Syd i hela sträckningen från östra till västra söderort skulle öppna upp möjligheter för en dynamisk utveckling av hela ytterstaden. Bostadsområden som idag har dåliga kommunikationer och områden som delas av stora vägområden kan med en ny spårförbindelse knytas samman. Förutom nya bostäder skulle en spårbunden tvärförbindelse öppna för omfattande företagsetablering och nya arbetsplatser över hela Söderort. Detta skulle innebära en betydande avlastning av kollektivtrafikens knutpunkter vid Gullmarsplan, Liljeholmen och Slussen.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Maria Östberg Svanell m.fl. (S) enligt följande.

Vi delar naturligtvis kontorets bedömning att den totala statliga ramen är alltför låg, och understryker vikten av att fullfölja Stockholmsöverenskommelsen. Det är i sammanhanget på sin plats att påminna om att tunnelbanan till Hagastaden, som fanns med i överenskommelsen, inte fick vara med i den förra länsplanen eftersom det lokala moderatledda styret i Stockholms stad och landsting inte kunde enas. Nu föreslår staten ännu en gång att tunnelbanan byggs, och vi kan bara hoppas att inte obeslutsamma moderater hindrar ett genomförande den här gången också.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Reservation anfördes av ledamoten Mikael Magnusson m.fl. (S) enligt följande.

- 1 Delvis bifalla kontorets förslag till beslut
- 2 Utöver detta anföras

Länsplanen för regional transportinfrastruktur 2014-2025 saknar i dess nuvarande form de ambitioner som är nödvändiga för att Stockholmsregionen ska kunna växa hållbart. Planen bör därför kompletteras med följande övergripande målsättningar:

- Andelen som åker kollektivt måste öka.
- Utbyggnaderna av kollektivtrafiken ska stödja ett ökat bostadsbyggande.
- Pendling mellan hem och arbete/studier ska bli lättare.
- Trängselskattens utveckling samordnas med kollektivtrafik- och infrastruktursatsningar för att minimera bilköer och förbättra tillgängligheten.

Utifrån detta är tunnelbanans utbyggnad en nyckelfråga. Kapaciteten i befintligt nät behöver öka och tunnelbanan behöver snarast byggas ut.

Viktigast i närtid är utbyggnaden mot Hagastaden och Nya Karolinska sjukhuset. Att som länsplanen föreslår en utbyggnad dit först 2019 är inte tillräckligt. Länsstyrelsen öppnar dock upp för att landstinget kan bygga tidigare och få betalt i efterhand. Tyvärr finns idag inga sådana ambitioner hos landstingsmoderaterna utan de fortsätter att planera för spårväg till området. De har heller inte avsatt några pengar fram till 2018 på en spårlösning till Hagastaden. Här behöver vi vara tydliga om våra ambitioner om en snabbare utbyggnad samt påtala att den Socialdemokratiska landstingsbudgeten har avsatt både pengar till utbyggnaden till Hagastaden men även för nödvändiga kapacitetsförstärkningar och modernisering av grön linje västerut.

I länsstyrelsens plan är tunnelbana till Hagastaden beskrivet som en första etapp av en längre utbyggnad. Det välkomnar vi då det är i enlighet med vårt förslag om en ny linje som kan avlasta systemet som helhet – den lila linjen från Hagsätra via Älvsjö i söder till Arenastaden och Danderyd i norr.

Utbyggnaden av tunnelbana till Nacka är inte föremål för länsplanen. Det bör ändå påpekas att arbete med förstudien drar ut på tiden och att tidsplan med sikte på en färdig utbyggnad först 2030 inte är tillräckligt ambitiös.

Medel till utbyggd tunnelbana till Täby och på sikt Arninge samt till Barkarby saknas i såväl länsplan som förslag till nationell plan.

En utbyggnad av T-banans blå linje Akalla-Barkaby-Hjulsta är från Stockholms perspektiv angelägen eftersom en sådan lösning i flera avseenden verksamt kan öka attraktiviteten hos och stärka sambandet mellan bostadsområden på norra och södra Järva.

För pendeltågstrafiken fortgår arbetet med citybanan enligt plan men i förslaget till nationell plan är nu äntligen hela Mälarbanans fyrspårsutbyggnad mellan Barkarby och Kallhäll med. Det skapar stabilitet i systemet och möjliggör en kapacitetsökning till 10-minuteratrafik i rusningstid.

Förbättrade kommunikationer på Södertörn måste ges stor prioritet och bidra till en bra balans mellan satsningar på objekt norr respektive söder om city. Att både Spårväg syd och Södertörnsleden skjuts på obestämd framtid är oacceptabelt. Konkreta förslag som kan genomföras i närtid måste tas fram.

En annan nyckelfråga är hur trängselskattesystemet löpande justeras efterhand som trafiken och infrastrukturen förändras. Att bilköerna minskar är avgörande för att, i avvaktan på T-banans utbyggnad och redan på kort sikt, snabbt kunna öka utbudet av snabba, punktliga bussar. Om revideringar av trängselskatten samordnas med kollektivtrafikplaneringen förbättras möjligheterna att utnyttja infrastrukturen på ett effektivt sätt, säkra framkomligheten för varutransporter, räddningsfordon m.m. och minimera miljöstörningarna från trafiken. Det talar för att kontrollen över trängselskatten förs över till lokal/regional nivå. I det slutliga förslaget till länstransportplan bör man beakta de förslag till förändringar av trängselskattesystemet som 2013 års Stockholmsförhandling i en framställning till regeringen den 1 juli 2013 förordat.

Reservation anfördes av ledamoten Stellan F Hamrin (V) enligt följande.

Den föreslagna planen bör avslås och Länsstyrelsen ta fram ett nytt förslag utifrån den nya plan som Trafikverket bör utarbeta.

Vi instämmer i det uttalande som utan protester gjordes av den ledande tjänsteman som vid KSLs presentation förra veckan och som löd ”Det är bilen som ska ut”.

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Per Ankersjö (C) enligt följande.

Det är glädjande att investeringarna i kollektivtrafik och cykelinfrastruktur har ökat i planen. Jag instämmer dock i kontorens synpunkt att kriterierna för tilldelning av medel till framförallt cykelinfrastruktur måste bli tydligare. Likaså måste staden bli bättre på att

identifiera och lyfta in namnsatta cykelsatsningar i länsplanen, exempelvis den cykelförbindelse mellan södermalmstorg och klara mälärstrand som omnämns i samband med byggnationen av Nya Slussen.

Det är inte lika glädjande att planen bedöms ha en negativ påverkan på klimatet. Jag vill därför understryka kontorens synpunkt att mer resurseffektiva transportslag, såsom kollektivtrafik och cykel, bör prioriteras. I ett ständigt växande Stockholm kommer fler resor i framtiden att behöva ske med kollektivtrafik och cykel, inte bara av klimatskäl utan också av framkomlighetsskäl. För att åstadkomma detta måste dessa transportslag prioriteras upp när det kommer till investeringar. Därför ställer jag mig också tveksam till att i detta skede peka ut en Östlig förbindelse som ett prioriterat projekt. Mot bakgrund av den utveckling som vi ser och som vi vill se i Stockholm talar mycket för att en investering i ännu en större motorväg i Stockholmsområdet inte är ett modernt sätt att bygga den hållbara staden och att intresset för ett sådant projekt kommer att avta allt mer.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Karin Karlsbro m.fl. (FP) enligt följande.

God kollektivtrafik till Hagastaden har hög prioritet, detta kan ske genom olika alternativ, och huruvida tunnelbana eller spårväg är den bästa lösningen övervägs för närvarande av regeringens förhandlingspersoner. En avgörande fråga för huruvida den gröna linjen ska avgrenas är vad som händer med befintlig trafik på nämnda linje. Det är angeläget att kollektivtrafiken västerut inte försämras. Det föreligger motstridiga besked huruvida det råder överkapacitet på delar av den gröna linjen och därmed om avgrening är lämplig. Trycket på linjen är redan högt och lär öka på viktiga knutpunkter, t.ex. i Alvik, när tvärbanan till Solna öppnas. Andra viktiga faktorer rör kostnaden för detta projekt och en avgrenings inverkan på andra kollektivtrafiklösningar, såväl vad avser Hagastaden som övriga Stockholm. I nuläget saknas det således tillräckligt beslutsunderlag och det behövs en mer utförlig diskussion på den politiska nivån. Folkpartiet anser därför att frågan om val av kollektivtrafiklösning till Hagastaden måste hållas öppen.

Det gemensamma tjänsteutlåtandet ställer sig även positivt till att Spårväg Syd initialt skulle kunna trafikeras med utökad och sammanhållen busstrafik. Folkpartiet anser att det är viktigt att sträckan Flemingsberg–Kungens kurva/Skärholmen trafikeras med spårvagn så snart som möjligt.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Katarina Luhr m.fl. (MP) enligt följande.

Det är positivt med en länsplan som lägger tyngdpunkten på investeringar i kollektivtrafikåtgärder. Bedömningen att det framförallt är inom kollektivtrafiken som det behövs stora satsningar är välkommen. Dessvärre är planeringen styrd av tidigare beslut som för regionen längre bort från att nå klimatmål och en fungerande transportinfrastruktur. Om länsplanen gavs möjlighet till friare planering som inte vore styrd av Stockholmsöverenskommelsen är det troligt att utfallet för länet blivit mer positivt än vad planen nu kan åstadkomma.

Dock utgör länsplanen endast en del av den sammanlagda planeringen av transportinfrastrukturen. Detta har gjort det svårt att på ett bra sätt miljöbedöma planen. Den ekonomiska fördelningen till spår respektive väg riskerar även att bli kommunikativt vilseledande, då fördelningen av investeringsmedel i regionen som helhet uppvisar en större tyngdpunkt för väginvesteringar. Ett stort antal länsvägar vars åtgärder sker genom 5 miljarder i intäkter från trängselskatten faller helt utanför detta resonemang. Det är även oklart på vilket sätt dessa vägåtgärder har miljöbedömts då dessa enbart har bedömts som grupp och inte var för sig.

Den pågående tunnelbaneförhandlingen medför en viss osäkerhet då de viktiga investeringarna har lyfts ur planen och status samt finansiering blir oklara. Det finns mycket som talar för att kommande tunnelbaneinvesteringar ska finansieras genom utbyggda och justerade trängselskatter och det är angeläget att dessa förändringar förs in i planen för att kunna se de trafikstyrande åtgärderna detta medför. Trängselskatten har som syfte att styra trafiken. För att se effekterna av planens åtgärder tillsammans med förändringar av trängselskatten är det nödvändigt att även dessa finns i planen och ligger som grund för trafikprognoser och samhällsekonomiska.

Det är välkommet att länsplanen lyfter fram behovet av tunnelbana till Hagastaden genom en delfinansiering av objektet. Det bör även ligga i planens långsiktiga intentioner att en tunnelbana mellan Odenplan och Hagastaden ska kunna förlängas både åt norr och åt söder. Därför bör planen tydliggöra nödvändigheten av att planeringen av tunnelbanan till Hagastaden möjliggör detta.

Planen tillför inte de investeringar som krävs ens för att uppnå en lägsta godtagbar standard för det regionala cykelvägnätet. Investeringar i cykelåtgärder har bedömts som mycket samhällsekonomiskt lönsamma och kostnaderna är små i förhållande till övriga åtgärdsområden.

Länsstyrelsen har till länsplanen gjort en jämställdhetsbedömning som visar att planen leder till ökad jämställdhet om den omfördelar resurser från biltrafiken till kollektiv-, gång- och cykeltrafik samt skapar förutsättningar för en transportsnål planering. Det tydliggörs därmed att målet om jämställdhet även är kopplat till andra betydande vinster för samhället, till exempel miljö och transportsnål tillgänglighet.

Stadsbyggnadsnämnden

Reservation anfördes av vice ordföranden Tomas Rudin m.fl. (S) enligt följande.

- Delvis bifalla kontorets förslag till beslut
- Utöver detta anföras

Länsplanen för regional transportinfrastruktur 2014-2025 saknar i dess nuvarande form de ambitioner som är nödvändiga för att Stockholmsregionen ska kunna växa hållbart. Planen bör därför kompletteras med följande övergripande målsättningar:

- Andelen som åker kollektivt måste öka.
- Utbyggnaderna av kollektivtrafiken ska stödja ett ökat bostadsbyggande.
- Pendling mellan hem och arbete/studier ska bli lättare.

Utifrån detta är tunnelbanans utbyggnad en nyckelfråga. Kapaciteten i befintligt nät behöver öka och tunnelbanan behöver snarast byggas ut.

Viktigast i närtid är utbyggnaden mot Hagastaden och Nya Karolinska sjukhuset. Att som länsplanen föreslår en utbyggnad dit först 2019 är inte tillräckligt. Länsstyrelsen öppnar dock upp för att landstinget kan bygga tidigare och få betalt i efterhand. Tyvärr finns idag inga sådana ambitioner hos landstingsmoderaterna utan de fortsätter att planera för spårväg till området. De har heller inte avsatt några pengar fram till 2018 på en spårlösning till Hagastaden. Här behöver vi vara tydliga om våra ambitioner om en snabbare utbyggnad samt påtala att den Socialdemokratiska landstingsbudgeten har avsatt både pengar till utbyggnaden till Hagastaden men även för nödvändiga kapacitetsförstärkningar och modernisering av grön linje västerut.

I länsstyrelsens plan är tunnelbana till Hagastaden beskrivet som en första etapp av en längre utbyggnad. Det välkomnar vi då det är i enlighet med vårt förslag om en ny linje som kan avlasta systemet som helhet – den lila linjen från Hagsätra via Älvsjö i söder till Arenastaden och Danderyd i norr.

Utbyggnaden av tunnelbana till Nacka är inte föremål för länsplanen. Det bör ändå påpekas att arbete med förstudien drar ut på tiden och att tidsplan med sikte på en färdig utbyggnad först 2030 inte är tillräckligt ambitiös.

Medel till utbyggd tunnelbana till Täby och på sikt Arninge samt till Barkarby saknas i såväl länsplan som förslag till nationell plan.

För pendeltågstrafiken fortgår arbetet med citybanan enligt plan men i förslaget till nationell plan är nu antligen hela Mälarbanans fyrspårsutbyggnad mellan Barkarby och Kallhäll med. Det skapar stabilitet i systemet och möjliggör en kapacitetsökning till 10-minutertrafik i rusningstid.

Förbättrade kommunikationer på Södertörn måste ges stor prioritet och bidra till en bra balans mellan satsningar på objekt norr respektive söder om city. Att både Spårväg syd och Södertörnsleden skjuts på obestämmd framtid är oacceptabelt. Konkreta förslag som kan genomföras i närtid måste tas fram.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Daniel Helldén m.fl. (MP) enligt följande.

Det är positivt med en länsplan som lägger tyngdpunkten på investeringar i kollektivtrafikåtgärder. Planens bedömning av att det är framförallt inom kollektivtrafiken som det behövs stora satsningar är välkommet. Dessvärre är planeringen styrd av tidigare beslut som för regionen längre bort från att nå klimatmål och en fungerande transportinfrastruktur. Om länsplanen gavs möjligheter att föra en friare planering som inte är styrd av Stockholmsöverenskommelsen är det troligt att utfallet för länet hade blivit mer positivt än vad planen nu kan åstadkomma.

Dock utgör länsplanen endast en del av den sammanlagda planeringen av transportinfrastrukturen. Detta har gjort det svårt att på ett bra sätt miljöbedöma planen. Den ekonomiska fördelningen till spår respektive väg riskerar även att bli kommunikativt vilseledande, då fördelningen av investeringsmedel i regionen som helhet uppvisar en större tyngdpunkt för väginvesteringar. Ett stort antal länsvägar vars åtgärder sker genom 5 miljarder i intäkter från trängselskatten faller helt utanför detta resonemang. Det är även oklart på vilket sätt dessa vägåtgärder har miljöbedömts då dessa i bilaga 5 enbart har miljöbedömts som grupp och inte enskilt var för sig.

Den pågående tunnelbaneförhandlingen medför även en viss osäkerhet då de viktiga investeringarna har lyfts ur planen och status samt finansiering blir oklara. Det finns mycket som talar för att kommande tunnelbaneinvesteringar ska finansieras genom utbyggda och justerade trängselskatter och det är angeläget att dessa förändringar förs in i planen för att kunna se de trafikstyrande åtgärderna detta medför. Trängselskatten har som syfte att styra trafiken och för att se effekterna av planens åtgärder tillsammans med förändringar i trängselskatten är det nödvändigt att även dessa finns i planen och ligger som grund för trafikprognoser och samhällsekonomiska beräkningar av föreslagna åtgärder.

Det är välkommet att länsplanen lyfter fram behovet av tunnelbana till Hagastaden genom en delfinansiering av objektet. Det bör även ligga i planens långsiktiga intentioner att en tunnelbana mellan Odenplan och Hagastaden ska kunna förlängas både åt norr och åt söder. Därför bör planen tydliggöra nödvändigheten av att planeringen av tunnelbanan till Hagastaden möjliggör detta.

Planen tillför inte de investeringar som krävs ens för att uppnå en lägsta godtagbar standard för det regionala cykelvägnätet. Investeringar i cykelåtgärder har bedömts som mycket samhällsekonomiskt lönsamma och kostnaderna är små i förhållande till övriga åtgärdsområden.

Länsstyrelsen har till länsplanen gjort en jämställdhetsbedömning som visar på att planen leder till ökad jämställdhet om den omfördelar resurser från biltrafiken till kollektiv-, gång- och cykeltrafik samt skapar förutsättningar för en transportsnål tillgänglighet med minskad miljöbedömning samt omfattas av ett jämställt deltagande i beslutsfattande för länsplanen. Planen finner därmed att målet om jämställdhet även är kopplat till andra betydande vinster

för samhället, till exempel miljö och transportsnål tillgänglighet. Även upplevelsen av otrygghet är en viktig aspekt för planering och utformning av länets transporter.

Trafik- och renhållningsnämnden

Reservation anfördes av ledamoten Annika Ödebrink m.fl. (S) enligt följande.

Att i huvudsak bifalla kontorets förslag till beslut och därutöver anföras:

Att förslaget till Länsplan tydligare måste beskriva hur Stockholmsregionen ska expandera och utvecklas på ett hållbart sätt.

Några fundament för detta är

- Att öka andelen som nyttjar kollektivtrafiken
- Bostadsbyggande och utbyggd kollektivtrafik är en förutsättning för regionens expansion, utan utbyggd kollektivtrafik kommer inte bostadsbyggandet att öka.

En utbyggnad av T-banesystemet är otroligt viktigt för den framtida regionala expansionen.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Mark Klamberg (FP) enligt följande.

God kollektivtrafik till Hagastaden har hög prioritet, detta kan ske genom olika alternativ, och huruvida tunnelbana eller spårväg är den bästa lösningen övervägs för närvarande av regeringens förhandlingspersoner. En avgörande fråga för huruvida den gröna linjen ska avgränsas är vad som händer med befintlig trafik på nämnda linje. Det är angeläget att kollektivtrafiken västerut inte försämras. Det föreligger motstridiga besked huruvida det råder överkapacitet på delar av den gröna linjen och därmed om avgränsning är lämplig. Trycket på linjen är redan högt och lär öka på viktiga knutpunkter, t.ex. i Alvik, när tvärbanan till Solna öppnas. Andra viktiga faktorer rör kostnaden för detta projekt och en avgränsnings inverkan på andra kollektivtrafiklösningar, såväl vad avser Hagastaden som övriga Stockholm. I nuläget saknas det således tillräckligt beslutsunderlag och det behövs en mer utförlig diskussion på den politiska nivån. Folkpartiet anser därför att frågan om val av kollektivtrafiklösning till Hagastaden måste hållas öppen.

Det gemensamma tjänsteutlåtandet ställer sig även positivt till att Spårväg Syd initialt skulle kunna trafikeras med utökad och sammanhållen busstrafik. Folkpartiet anser att det är viktigt att sträckan Flemingsberg–Kungens kurva/Skärholmen trafikeras med spårvagn så snart som möjligt.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Jonas Naddebo (C) enligt följande.

Det är glädjande att investeringarna i kollektivtrafik och cykelinfrastruktur har ökat i planen. Jag instämmer dock i kontorens synpunkt att kriterierna för tilldelning av medel till framförallt cykelinfrastruktur måste bli tydligare. Likaså måste staden bli bättre på att identifiera och lyfta in namnsatta cykelsatsningar i länsplanen, exempelvis den cykelförbindelse mellan Södermalmstorg och Klara mälstrand som omnämns i samband med byggnationen av Nya Slussen.

Det är inte lika glädjande att planen bedöms ha en negativ påverkan på klimatet. Jag vill därför understryka kontorens synpunkt att mer resurseffektiva transportslag, såsom kollektivtrafik och cykel, bör prioriteras. I ett ständigt växande Stockholm kommer fler resor i framtiden att behöva ske med kollektivtrafik och cykel, inte bara av klimatskäl utan också av framkomlighetsskäl. För att åstadkomma detta måste dessa transportslag prioriteras upp när det kommer till investeringar. Därför ställer jag mig också tveksam till att i detta skede peka ut en Östlig förbindelse som ett prioriterat projekt. Mot bakgrund av den utveckling som vi ser och som vi vill se i Stockholm talar mycket för att en investering i ännu en större

motorväg i stockholmsområdet inte är ett modernt sätt att bygga den hållbara staden och att intresset för ett sådant projekt kommer att avta allt mer.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) enligt följande.

Det är positivt med en länsplan som lägger tyngdpunkten på investeringar i kollektivtrafikåtgärder. Planens bedömning av att det är framförallt inom kollektivtrafiken som det behövs stora satsningar är välkommet. Dessvärre är planeringen styrd av tidigare beslut som för regionen längre bort från att nå klimatmål och en fungerande transportinfrastruktur. Om länsplanen gavs möjligheter att föra en friare planering som inte är styrd av Stockholmsöverenskommelsen är det troligt att utfallet för länet hade blivit mer positivt än vad planen nu kan åstadkomma.

Dock utgör länsplanen endast en del av den sammanlagda planeringen av transportinfrastrukturen. Detta har gjort det svårt att på ett bra sätt miljöbedöma planen. Den ekonomiska fördelningen till spår respektive väg riskerar även att bli kommunikativt vilseledande, då fördelningen av investeringsmedel i regionen som helhet uppvisar en större tyngdpunkt för väginvesteringar. Ett stort antal länsvägar vars åtgärder sker genom 5 miljarder i intäkter från trängselskatten faller helt utanför detta resonemang. Det är även oklart på vilket sätt dessa vägåtgärder har miljöbedömts då dessa i bilaga 5 enbart har miljöbedömts som grupp och inte enskilt var för sig.

Den pågående tunnelbaneförhandlingen medför även en viss osäkerhet då de viktiga investeringarna har lyfts ur planen och status samt finansiering blir oklara. Det finns mycket som talar för att kommande tunnelbaneinvesteringar ska finansieras genom utbyggda och justerade trängselskatter och det är angeläget att dessa förändringar förs in i planen för att kunna se de trafikstyrande åtgärderna detta medför. Trängselskatten har som syfte att styra trafiken och för att se effekterna av planens åtgärder tillsammans med förändringar i trängselskatten är det nödvändigt att även dessa finns i planen och ligger som grund för trafikprognoser och samhällsekonomiska beräkningar av föreslagna åtgärder. Samtliga åtgärder i länsplanen ska bedömas utifrån ett klimatscenario, med känslighetsanalyser för minskad vägtrafik så som har skett för ett fåtal objekt i den nationella planen.

Det är välkommet att länsplanen lyfter fram behovet av tunnelbana till Hagastaden genom en delfinansiering av objektet. Det bör även ligga i planens långsiktiga intentioner att en tunnelbana mellan Odenplan och Hagastaden ska kunna förlängas både åt norr och åt söder. Därför bör planen tydliggöra nödvändigheten av att planeringen av tunnelbanan till Hagastaden möjliggör detta.

Planen tillför inte de investeringar som krävs ens för att uppnå en lägsta godtagbar standard för det regionala cykelvägnätet. Investeringar i cykelåtgärder har bedömts som mycket samhällsekonomiskt lönsamma och kostnaderna är små i förhållande till övriga åtgärdsområden.

Länsstyrelsen har till länsplanen gjort en jämställdhetsbedömning som visar på att planen leder till ökad jämställdhet om den omfördelar resurser från biltrafiken till kollektiv-, gång- och cykeltrafik samt skapar förutsättningar för en transportsnål tillgänglighet med minskad miljöbedömning samt omfattas av ett jämställt deltagande i beslutsfattande för länsplanen. Planen finner därmed att målet om jämställdhet även är kopplat till andra betydande vinster för samhället, till exempel miljö och transportsnål tillgänglighet. Även upplevelsen av trygghet är en viktig aspekt för planering och utformning av länets transporter.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Tobias Johansson (V) enligt följande.

Vi i Vänsterpartiet vill ha en väl utbyggd, tillgänglig, prisvärd och väl fungerande kollektivtrafik för alla. Vi vill stoppa byggandet av Förbifart Stockholm och i vår budgetmotion för svenska staten satsar vi stora summor på utbyggnaden av kollektivtrafiken.

Med Vänsterpartiets politik skulle därför betydligt större summor finnas tillgängliga för utbyggnad av kollektivtrafiken och cykelvägar.