



PM 2009:177 RII (Dnr 314-1766/2009)

Nationell plan för transportsystemet 2010-2021 samt miljökonsekvensbeskrivning

Remiss från Näringsdepartementet

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande
Som svar på remissen "Nationell plan för transportsystemet 2010-2021 samt miljökonsekvensbeskrivning" hänvisas till vad som sagts i denna promemoria.

Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

Staden har tillsänts trafikverkens förslag till Nationell plan för transportsystemet 2010-2021 samt Miljökonsekvensbeskrivning för remiss.

Utgångspunkten för planeringen avseende Stockholm 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.

Trafikverken har redovisat den nationella planen till Näringsdepartementet och den är nu utsänd på remiss till den 2 november 2009.

Länsplanerna ska också redovisas till Näringsdepartementet den 2 november 2009. Stockholms stad har tidigare lämnat synpunkter på den regionala planen till länsstyrelsen som sammanställer länsplanen.

Trafikverken ska senast den 15 december 2009 yttra sig över de regionala planerna.

Föreliggande plan innehåller en redovisning av föreslagna åtgärder per transportstråk samt förslag till åtgärder för nivåer som är 15 procent högre respektive 15 procent lägre än planeringsramarna. Åtgärdsförslagen inkluderar en totalkostnad samt en tidplan för när åtgärden kommer att genomföras.

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 de nationella planerna. Här beskrivs miljöintegreringen, huvudsakligen genom att visa hur avgränsning och övriga redskap för miljöhänsyn har varit stöd i planeringens utveckling av olika alternativ.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, Stockholms Stadshus AB samt Stockholms Hamn AB för yttrande.

Stockholms Stadshus AB avstod från att svara på remissen.

Stadsledningskontoret anser att förverkligandet av Stockholmsförhandlingen 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 nästa.

Till dessa hör bl.a. angelägna investeringar såsom Spårväg Syd, Tunnelbana Odenplan-Karolinska och Mälarbanan delen Tomtebodavägen–Barkarby. Förutom dessa är breddningen av antal körfält mellan Södertälje – Hallunda ofinansierad. Detta är problematiskt eftersom arbetet påbörjas under 2009 och är viktigt för att visa att Stockholmsförhandlingen kommer att följas.

Det är angeläget att det fortsatta planeringsarbetet för tiden efter befintlig planperiod tar sin utgångspunkt i Stockholmsförhandlingarnas objektprioritering.

Exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden och stadsbyggnadsnämnden beslutade samtliga om att överlämna ett gemensamt tjänsteutlåtande som svar på remissen. Nämndernas huvudbudskap gällande såväl de nationella planerna som Länstransportplanen för Stockholms län är att betona att den regionala planen och de nationella planerna utgör ett paket som gemensamt syftar till att genomföra betydande delar av Stockholmsöverenskommelsen.

Det aktuella förslaget till nationell transportinfrastruktur visar att regionens parter tillsammans har arbetat fram lösningar och även tagit på sig ett omfattande medfinansieringsansvar. Nämnderna ser positivt på att 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.

Objekt som saknas

Som tidigare nämnts saknas Spårväg Syd, tunnelbana mellan Odenplan och Karolinska. Dessutom är Mälarbanan delen Tomtebodavägen – Barkarby först finansierad efter planperioden. Samtliga av dessa ingår i Stockholmsöverenskommelsen.

Slussen är en nationell angelägenhet och bör därför finansieras i särskild ordning inom ramen för Nationell plan.

Förutom dessa är breddningen av antal körfält mellan Södertälje – Hallunda ofinansierad. Detta är problematiskt eftersom arbetet påbörjas under 2009 och är viktigt för att visa att Stockholmsförhandlingen kommer att följas.

Utökad ramnivå med 15 %

Om ramnivån utökas med 15 procent inryms även statlig medfinansiering till ny tunnelbana mellan Odenplan–Karolinska samt investeringar för större sluss och fördjupad farled i Mälaren, allt enligt förslaget till ”Nationell plan för transportsystemet 2010 – 2021”.

Kontoren ser därför att ramnivån med fördel utökas med 15 procent för att ge bättre förutsättningar att uppfylla Stockholmsöverenskommelsen och de mycket angelägna projekt som finns med där.

Trafik- och renhållningsnämnden instämmer i kontorets huvudbudskap gällande såväl de nationella planerna som Länstransportplanen för Stockholms län är att betona att den regionala planen och de nationella planerna utgör ett paket som gemensamt syftar till att genomföra betydande delar av Stockholmsöverenskommelsen.

Inom ramen för åtgärdsplaneringen ryms dock inte hela Stockholmsförhandlingen. Det är för resultatet avgörande att de objekt i förhandlingen som faller utanför ramarna i denna planperiod prioriteras i nästkommande.

Nämnden ser det som allvarligt att både Hamnstrategi- och Kombiterminalsutredningens förslag att ett antal terminaler och hamnar, enligt förslaget till nationell plan, ”skall prioriteras för statlig medfinansiering till anslutande infrastruktur i åtgärdsplaneringen”. Detta är i strid mot regeringens och riksdagens beslut i den transportpolitiska propositionen, som innebar att man slog fast att nackdelarna med ett utpekande övervägde fördelarna.

Därutöver framhålls i planen att hamnarna Västerås och Köping är av särskild betydelse. Dessa godtyckliga utpekanden skapar ytterligare osäkerhet för hur staten och berörda myndigheter verkligen ser på den viktiga resurs som övriga terminaler och hamnar utgör i Sverige. Både Stockholms inre hamnar och Nynäshamn/Norvik är anläggningar som omsätter betydligt större godsmängder, passagerarantal och därmed ekonomiska värden än vad många av de utpekade terminalerna gör. Regering och riksdag bör nu klargöra statens syn på terminalernas framtida betydelse och roll i den proposition som ska reglera dessa frågor.

Stockholms Hamn AB ser mycket positivt på att många projekt som underlättar person- och godstransporter i Stockholmsregionen finns med i förslaget till nationell plan eller i förslaget till länsplan. Flera av dessa projekt är av särskild betydelse för Stockholms Hamnar såsom exempelvis väginvesteringarna Förbifart Stockholm, 259 Södertörnsleden, upprustning av Väg 77 och E18 Norrtälje – Kapellskär. Spårutbyggnader av betydelse är Citybanan, upprustningar av Nynäsbanan på flera delar, Mälarbanan och kombiterminal Norr.

Det hade varit av stor betydelse om samtliga spårprojekt som omfattas av Stockholmsöverenskommelsen hade ingått såsom Mälarbanans och Nynäsbanans fortsatta dubbelspårutbyggnad, tunnelbanan mellan Odenplan och Karolinska samt utbyggnad av spårväg mellan Solna och Universitetet.

Stockholms hamnar ser det däremot som allvarligt att Hamnstrategi- och Kombiterminal-utredningens förslag att ett antal terminaler och hamnar ”skall prioriteras för statlig medfinansiering till anslutande infrastruktur i åtgärdsplaneringen” nu framhålls i förslaget till nationell plan. Detta är i strid mot regeringens och riksdagens beslut i den transportpolitiska propositionen, som innebar att man slog fast att nackdelarna med ett utpekande övervägde fördelarna.

Därutöver framhålls i planen att hamnarna Västerås och Köping är av särskild betydelse. Dessa godtyckliga utpekanden skapar ytterligare osäkerhet för hur staten och berörda myndigheter verkligen ser på den viktiga resurs som övriga terminaler och hamnar utgör i Sverige. Både Stockholms inre hamnar och Nynäshamn/Norvik är anläggningar som omsätter betydligt större godsmängder, passagerareantal och därmed ekonomiska värden än vad många av de nu utpekade terminalerna gör. Regering

och riksdag bör nu klargöra statens syn på terminalernas framtida betydelse och roll i den proposition som skall behandla dessa frågor.

Mina synpunkter

Staden lämnade i september ett remissvar över Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010-2021. Länstransportplanen ligger till grund för de nationella planerna som berör Stockholm och därmed är svaret på denna remiss i enlighet med tidigare remissvar. Behoven av både drift och underhåll av länets befintliga transportsystem och av nya systemåtgärder är omfattande.

De nationella planerna och länsplanen utgör ett paket som gemensamt syftar till att genomföra Stockholmsöverenskommelsen. Det är av största vikt att de planerna fullföljs och att finansieringen realiserar i enlighet med de överenskommelser som föreslagits. Om de nationella planerna avseende Stockholmsregionen förändras, antingen finansiellt eller objektsmässigt, kan det få stor påverkan på länsplanen och därmed på förverkligandet av Stockholmsöverenskommelsen.

Regeringen gav den 19 december 2008 Vägverket, Banverket, Sjöfartsverket och Luftfartsstyrelsen i uppdrag att upprätta ett gemensamt förslag till en nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2010–2021.

Genom en realisering av en stor del av regionens investeringsbehov inom planperioden skapas goda förutsättningar för förverkligande av Stockholms långsiktiga vision, Vision 2030. Vision 2030 slår fast att Stockholms stad har beredskap för 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 nationell betydelse. Att infrastrukturen till, från och genom Stockholmsregionen fungerar väl är av stor betydelse för hela landet. Stockholm är Sveriges administrativa och ekonomiska centrum.

Stockholmsregionen har i dag drygt 20 procent av befolkningen men står för 45 procent av befolkningstillväxten. Satsningar på infrastruktur i Stockholm har betydelse för den nationella tillväxten och borde vara än mer prioriterade av staten. Jag anser i likhet med 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.

I och med den under kvartal 2 2009 beslutade Avsiktsförklaringen angående Stockholmsförhandlingen m.m. (Dnr 314-1153/2009) skapas ett ökat ekonomiskt utrymme för realisering av planerna.

Överenskommelsen möjliggör en ytterligare utbyggd kollektivtrafik i Stockholms län samt möjliggör ett realiserande i närtid av ett antal viktiga regionala vägprojekt. Genom att regionen uttalar att den på egen hand står för 50 procent - 50 miljarder - av finansieringen, och därmed går ifrån den grundläggande ansvarsfördelningen, kan vi se till att viktiga investeringar kommer till stånd både när det gäller spår och vägar.

Det är centralt att konsekvenserna av denna föreslagna överenskommelse mellan regionen och staten inte innebär att staten flyttar planerade investeringsresurser från

Stockholmsregionen. Denna avsiktsförklarings förverkligande är därför beroende 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, min mening att staden bör inkomma med en sådan hemställan i anslutning till att det slutliga beslutet om tilldelning av statliga resurser sker under tertial 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 för det sammantagna resultatet är av stor vikt att de objekt som inte ryms under denna planperiod prioriteras i nästa.

Till dessa hör bl.a. angelägna investeringar såsom Spårväg Syd, spårbunden kollektivtrafik till Norra station/Karolinska och Mälarbanan delen Tomtebodabarkarby. Förutom dessa är breddningen av antal körfält mellan Södertälje – Hallunda ofinansierad. Detta är problematiskt eftersom arbetet påbörjas under 2009 och är viktigt för att visa att Stockholmsförhandlingen kommer att följas.

Det är angeläget att det fortsatta planeringsarbetet för tiden efter befintlig planperiod tar sin utgångspunkt i Stockholmsförhandlingarnas objektprioritering.

Den effektbefskrivning som arbetades fram i samband med Stockholmsförhandlingen 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.

Om ramnivån utökas med 15 procent inryms även statlig medfinansiering till ny spårbunden kollektivtrafik till Norra station/Karolinska samt investeringar för större sluss och fördjupad farled i Mälaren, enligt remissen. Stadsledningskontoret ser med fördel att ramnivån utökas med 15 procent för att ge bättre förutsättningar att uppfylla Stockholmsöverenskommelsen och de mycket angelägna projekt som finns med där.

Slutligen ser jag det som allvarligt att både Hamnstrategi- och Kombiterminalsutredningens förslag att ett antal terminaler och hamnar, enligt förslaget till nationell plan, ”skall prioriteras för statlig medfinansiering till anslutande infrastruktur i åtgärdsplaneringen”. Detta är i strid mot regeringens och riksdagens beslut i den transportpolitiska propositionen, som innebar att man slog fast att nackdelarna med ett utpekande övervägde fördelarna.

Därutöver framhålls i planen att hamnarna Västerås och Köping är av särskild betydelse. Dessa godtyckliga utpekanden skapar ytterligare osäkerhet för hur staten och berörda myndigheter verkligen ser på den viktiga resurs som övriga terminaler och hamnar utgör i Sverige. Både Stockholms inre hamnar och Nynäshamn/Norvik är anläggningar som omsätter betydligt större godsmängder, passagerarantal och därmed ekonomiska värden än vad många av de utpekade terminalerna gör. Regering och riksdag bör nu klargöra statens syn på terminalernas framtida betydelse och roll i den proposition som ska reglera dessa frågor.

Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) är välstrukturerad och har en bred ansats. Jag ser det som positivt att eventuellt kommande klimatförändringar beaktas i planen.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande

Som svar på remissen "Nationell plan för transportsystemet 2010-2021 samt miljökonsekvensbeskrivning" hänvisas till vad som sagts i denna promemoria.

Stockholm den 22 oktober 2009

ULLA HAMILTON

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Nationella planen, kortversion
3. Miljökonsekvensbeskrivning

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet *Roger Mogert* (s) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. Bifalla föredragande borgarråds förslag.
2. Därutöver anföra följande.

Det är uppseendeväckande att flera spårprojekt saknas i förslaget till nationell plan och att den borgerliga majoriteten helt passivt åsett detta trots att möjligheter till förhandlingar med regeringen funnits under hela 2009. Regeringen och majoriteten tycks strunta i Stockholmsöverenskommelsen. Regeringen vägrar också låna pengar via riksgälden till viktiga infrastruktursatsningar. Däremot lånar man gärna till driften av statens verksamhet genom att bland annat låna till skattesänkningar, skattesänkningar som till största delen främst tillfaller de mest välbeställda i landet. Denna bakvända politik kan väljarna med klokhet stoppa nästa val.

Åtgärdsplaneringen i Stockholms län har i sin helhet samplanerats mellan planupprättarna på nationell och regional nivå. Utgångspunkten har varit Stockholmsförhandlingen och de storregionala processerna kring systemanalysen och Mälardalssamarbetet "En bättre sits". Tekniskt sett innebär det att hemvisten för länets objekt i regional eller nationell plan har varit av underordnad betydelse till gagn för en helhetsbild av prioriterade åtgärder. Resultatet av den samlade åtgärdsplaneringen, som i länsplanen varit ute på remiss, finns också tecknad i avsiktsförklaringen mellan Vägverkets och Banverkets generaldirektörer, Stockholms stad, Kommunförbundet Stockholms län samt Länsstyrelsen.

Inom ramen för åtgärdsplaneringen ryms inte Stockholmsförhandlingen i sin helhet. Enligt vår uppfattning är det av största vikt att Stockholmsöverenskommelsen genomförs fullt ut eftersom de enskilda objekten inte på egen hand kan skapa den kraftfulla transportlösning som formas om överenskommelsen genomförs. Det är därför angeläget att minst den utökade ramnivån + 15 procent blir den gällande.

Utvecklingen av tågtrafikens kapacitet och kvalitet skapar förutsättningar för en växande arbetsmarknad i Stockholm – Mälarenregionen och därmed också ett minskat utanförskap för många människor. Hela Stockholm – Mälarenregionen bidrar med finansieringen av Citybanan och den därtill kopplade utbyggnaden av Mälärbansans fyrspar på sträckan Tomtebodavallen - Kallhäll. I förslag till nationell plan har knappt 40 procent av den beräknade kostanden reserverats för genomförandet av denna utbyggnad. Järnvägsutredningen visar att det tar 10-12 år att

genomföra utbyggnaden av delen Barkarby – Tomtebodavägen, vilket får till följd att ett fullständigt fyrspar inte finns på plats förrän 2030. Detta innebär också att färdigställandet av Citybanan år 2017 inte får full effekt för kollektivtrafiken förrän år 2030. Mot denna bakgrund är det angeläget att ytterligare medel avsätts i nationell plan så att tidsskillnaden i färdigställandet av Citybanan och Tomtebodavägen – Kallhäll minimeras.

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

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

Som svar på remissen "Nationell plan för transportsystemet 2010-2021 samt miljökonsekvensbeskrivning" anför 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 nödvändig för att kollektivtrafiken ska kunna behålla och öka sina andelar av resandet i regionen. Kollektivtrafiksatsningarna måste prioriteras och genomföras först.

Det saknas medel till investeringar i nya spår och kollektivtrafik för närmare 30 miljarder kronor i Stockholmsregionen. Om nuvarande planer blir verklighet kommer nya vägar att byggas före nya spår och biltrafiken öka än kraftigare fram till 2020 och vinna andelar från kollektivtrafiken. Bland de planerade spår och järnvägar som saknar finansiering finns Mälardalensregionen mellan Tomtebodavägen och Kallhäll, Spårväg Syd, spår mellan Odenplan och Karolinska och tvärbanan till Kista och universitetet. Detta är angelägna projekt som behöver tidigare läggas. Förskjutningen av utbyggd spårkapacitet på sträckan Tomtebodavägen – Barkarby leder till att de stora investeringarna i Citybanan och Mälardalensregionen inte kan utnyttjas fullt ut. I en tid då Stockholm-Mälardalensregionen utvecklas mot en funktionell region, är det av största vikt att etablera långsiktigt hållbara resmönster.

Regeringens beslut att bygga Förbifart Stockholm innebär i praktiken en inriktning mot ökat bilåkande i den region i Sverige som har bäst förutsättningar att öka kollektivtrafikresandet. Att som den moderatledda majoriteten, genom avsiktsförklaringen, låsa trängselskatten under minst 30 år till finansiering av Förbifart Stockholm och andra väginvesteringar är klimatfindetligt och strider mot folkomröstningens resultat. Om några år planeras ansvaret för trängselskattesystemet föras över helt till regional och lokal nivå. Då är det oacceptabelt att staten genom den borgerliga alliansens beslut låser upp hur stockholmarnas trängselskatter ska användas under så lång tid framöver.

Att använda trängselskatten till byggandet av Förbifart Stockholm gör att skattens syfte att minska trängseln och den totala miljöpåverkan förfelas. Intäkterna från trängselskatten ska användas till satsningar på kollektivtrafik och staten ska stå för en större andel av kostnaderna för infrastrukturinvesteringarna i Stockholmsregionen. 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. Vi ser ingen möjlighet att uppnå detta mål om man står fast vid att bygga Förbifart Stockholm.

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

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

som svar på remissen anför 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.

Angelägna objekt från Stockholmsförhandlingen som nu fallit bort är t.ex. Spårväg Syd, Nynäsbanans fortsatta dubbelspårutbyggnad, tunnelbanan mellan Odenplan och Karolinska samt utbyggnad av spårväg mellan Solna och Universitetet.

Vi anser att Spårväg Syd har en viktig funktion för att knyta ihop Söderort på tvären och att den har en regional utjämningsfunktion för att minska skevheten mellan norra och södra Stockholm avseende socioekonomiska förhållanden. Dessa angelägna objekt skulle kunna finansieras om Förbifart Stockholm utgick ur planen. Vår slutsats blir därför att avvisa planen.

Kommunstyrelsen

Reservation anfördes av *Roger Mogert, Malte Sigemalm, Mirja Räihä Järvinen* och *Kersti Py Börjeson* (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 tillsänts trafikverkens förslag till Nationell plan för transportsystemet 2010-2021 samt Miljökonsekvensbeskrivning för remiss.

Staden lämnade i september ett remissvar över Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010-2021. Länstransportplanen ligger som grund för de nationella planerna som berör Stockholm och därmed är svaret på denna remiss i enlighet med tidigare remissvar. Behoven av både drift och underhåll av länets befintliga transportsystem och av nya systemåtgärder är omfattande.

Stadsledningskontoret anser att de nationella planerna och den regionala planen utgör ett paket som gemensamt syftar till att genomföra Stockholmsöverenskommelsen. Det är av största vikt att de planerna fullföljs som planerat och att finansieringen realiserar i enlighet med de överenskommelser som föreslagits. Om de nationella planerna avseende Stockholmsregionen förändras, antingen finansiellt eller objektmässigt, kan det få stor påverkan på länsplanen och därmed på förverkligandet av Stockholmsöverenskommelsen.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, Stockholms Stadshus AB samt Stockholms Hamn AB för yttrande.

Stockholms Stadshus AB avstod från att svara på remissen.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 12 oktober 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret anser att förverkligandet av Stockholmsförhandlingen som 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.

Genom en realisering av en stor del av regionens investeringsbehov inom planperioden 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 2009 beslutade avsiktsförklaringen (Dnr 314-1153/2009)

skapas ett ökat ekonomiskt utrymme för realisering av planerna.

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 ansvarsfördelningen, 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.

Till dessa hör bl a angelägna investeringar såsom Spårväg Syd, Tunnelbana Odenplan-Karolinska och Mälarbanan delen TomtebodavBarkarby. Förutom dessa är breddningen av antal körfält mellan Södertälje - Hallunda ofinansierad. Detta är problematiskt eftersom arbetet påbörjas under 2009 och är viktigt för att visa att Stockholmsförhandlingen kommer att följas.

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 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

Om ramnivån utökas med 15 procent inryms även statlig medfinansiering till ny tunnelbana mellan Odenplan-Karolinska samt investeringar för större sluss och fördjupad farled i Mälaren, enligt remissen. Stadsledningskontoret ser med fördel att ramnivån utökas med 15 procent för att ge bättre förutsättningar att uppfylla Stockholmsöverenskommelsen och de mycket angelägna projekt som finns med där.

Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) är välstrukturerad och har en bred ansats. Stadsledningskontoret ser det som positivt att eventuellt kommande klimatförändringar beaktas i planen.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 22 oktober 2009 att överlämna och återropa kontorens gemensamma utlåtande som svar på remissen.

Reservation anfördes av vice ordföranden Mirja Räihä Järvinen m fl (S), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Emilia Hagberg (MP) och Ann-Margarethe Livh (V), *bilaga 1*.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 15 oktober 2009 att

överlämna och återropa tjänsteutlåtandet som svar på remissen från kommunstyrelsen.

Reservation anfördes av vice ordföranden Åsa Romson (MP), *bilaga 1*.

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

Röstförklaring lämnades av ledamöterna Malte Sigemalm (S), Ulla Jöhnk (S) och Godfrey Etyang (S) och tjänstgörande ersättare Gerd Sjöberg - Granlund (S) att lämna ärendet utan eget ställningstagande.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 8 oktober 2009 att

överlämna tjänsteutlåtande daterat den 24 september 2009 som svar på remissen från kommunstyrelsen.

Reservation anfördes av Cecilia Obermüller (MP), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Anders Nordenskiöld (V), *bilaga 1*.

Ordföranden Teres Lindberg (S), Arhe Hamednaca (S), Irja Thofvesson (S) och Kristoffer Hernbäck (S) lämnar ärendet utan eget ställningstagande.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 13 oktober 2009 att

1. Kontorets förslag godkänns
2. Därutöver anføres följande:

Nämnden instämmer i kontorets huvudbudskap gällande såväl de nationella planerna som Länstransportplanen för Stockholms län är att betona att den regionala planen och de nationella planerna utgör ett paket som gemensamt syftar till att genomföra betydande delar av Stockholmsöverenskommelsen.

Inom ramen för åtgärdsplaneringen ryms dock inte hela Stockholmsförhandlingen. Det är för resultatet avgörande att de objekt i förhandlingen som faller utanför ramarna i denna planperiod prioriteras i nästkommande.

Nämnden ser det som allvarligt att både Hamnstrategi- och Kombiterminalsutredningens förslag att ett antal terminaler och hamnar, enligt förslaget till nationell plan, ”skall prioriteras för statlig medfinansiering till anslutande infrastruktur i åtgärdsplaneringen”. Detta är i strid mot regeringens och riksdagens beslut i den transportpoli-

tiska propositionen, som innebar att man slog fast att nackdelarna med ett utpekande övervägde fördelarna.

Därutöver framhålls i planen att hamnarna Västerås och Köping är av särskild betydelse. Dessa godtyckliga utpekanden skapar ytterligare osäkerhet för hur staten och berörda myndigheter verkligen ser på den viktiga resurs som övriga terminaler och hamnar utgör i Sverige. Både Stockholms inre hamnar och Nynäshamn/Norvik är anläggningar som omsätter betydligt större godsmängder, passagerarantal och därmed ekonomiska värden än vad många av de utpekade terminalerna gör. Regering och riksdag bör nu klargöra statens syn på terminalernas framtida betydelse och roll i den proposition som ska reglera dessa frågor.

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

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

Exploateringskontorets, miljöförvaltningens, stadsbyggnadskontorets och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 24 september 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Kontoren lämnade i augusti ett remissvar över ”Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010-2021”, se bilaga 1. Då Länstransportplanen ligger som grund för de nationella planerna som berör Stockholms län är kontorens svar i enlighet med tidigare remissvar.

Kontorens huvudbudskap gällande såväl de nationella planerna som Länstransportplanen för Stockholms län är att betona att den regionala planen och de nationella planerna utgör ett paket som gemensamt syftar till att genomföra betydande delar av Stockholmsöverenskommelsen.

Det aktuella förslaget till nationell transportinfrastruktur visar att regionens parter tillsammans har arbetat fram lösningar och även tagit på sig ett omfattande medfinansieringsansvar. Kontoren ser positivt på att 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 Mälarbanan delen Tomtebodavägen – Barkarby.

Det är av största vikt att Stockholmsöverenskommelsen genomförs i sin helhet eftersom de enskilda objekten inte på egen hand kan skapa den kraftfulla transportlösning som formas då hela förhandlingen är genomförd. Det är även av största vikt att de nationella planerna samt dess finansiering fullföljs som planerat. Om de nationella planerna förändras, antingen finansiellt eller objektsmässigt, kan det få stor påverkan på Länsplanen för Stockholms län.

Objekt som saknas

Som tidigare nämnts saknas Spårväg Syd, tunnelbana mellan Odenplan och Karolinska. Dessutom är Mälarbanan delen Tomtebodavägen – Barkarby först finansierad efter planperioden. Samtliga av dessa ingår i Stockholmsöverenskommelsen.

Slussen är en nationell angelägenhet och bör därför finansieras i särskild ordning inom ramen för Nationell plan.

Förutom dessa är breddningen av antal körfält mellan Södertälje – Hallunda ofinansierad.

Detta är problematiskt eftersom arbetet påbörjas under 2009 och är viktigt för att visa att Stockholmsförhandlingen kommer att följas.

Utökad ramnivå med 15 %

Om ramnivån utökas med 15 procent inryms även statlig medfinansiering till ny tunnelbana mellan Odenplan–Karolinska samt investeringar för större sluss och fördjupad farled i Mälaren, allt enligt förslaget till ”Nationell plan för transportsystemet 2010 – 2021”.

Kontoren ser därför att ramnivån med fördel utökas med 15 procent för att ge bättre förutsättningar att uppfylla Stockholmsöverenskommelsen och de mycket angelägna projekt som finns med där.

Miljökonsekvensbeskrivning

Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) är välstrukturerad och har en bred ansats. Kontoren ser det som positivt att eventuellt kommande klimatförändringar beaktas i planen.

Metoden för miljöintegrering med samtidig bedömning och alternativhantering redovisas inte. Detta medför att det för att kunna värdera planens MKB behövs ett rimligt alternativ. En annan brist i MKB:n är att analysverktygen är ofullständigt beskrivna och att en kvalitetsbedömning av dessa saknas.

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

Kontoren anser det svårt att bedöma planförslagets nivå för medel avsatta för miljöskyddsåtgärder, t ex buller, jämfört med tidigare planering. Behovet av att planera för dessa åtgärder kan inte nog betonas. Den nyligen presenterade miljöhälsorapporten för Stockholms län gör gällande att andelen som besväras av buller från väg-, spår- eller flygtrafik ökat kraftigt under den senaste tioårsperioden.

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.

Stockholms Hamn AB

Stockholms Hamn AB:s styrelse beslutade vid sitt sammanträde den 15 september 2009

att besvara remissen i enlighet med upprättat tjänsteutlåtande.

Reservation anfördes av Viviann Gunnarsson, *bilaga 1*.

Stockholms Hamn AB:s tjänsteutlåtande daterat den 7 september 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholms Hamnar ser mycket positivt på att många projekt som underlättar person- och godstransporter i Stockholmsregionen finns med i förslaget till nationell plan eller i förslaget till länsplan. Flera av dessa projekt är av särskild betydelse för Stockholms Hamnar såsom exempelvis väginvesteringarna Förbifart Stockholm, 259 Södertörnsleden, upprustning av Väg 77 och E18 Norrtälje – Kapellskär. Spårutbyggnader av betydelse är Citybanan, upprustningar av Nynäsbanan på flera delar, Mälarbanan och kombiterminal Norr.

Det hade varit av stor betydelse om samtliga spårprojekt som omfattas av Stockholms-

överenskommelsen hade ingått såsom Mäljarbanans och Nynäsbanans fortsatta dubbelspårutbyggnad, tunnelbanan mellan Odenplan och Karolinska samt utbyggnad av spårväg mellan Solna och Universitetet

Horstensleden

Dessvärre är trafikverken idag inte beredda att anslå hela det belopp på cirka 100 mkr som krävs för att Horstensleden skall byggas, man kräver medfinansiering av Stockholms stad vilket staden har avböjt, bland annat med motiveringen att detta inte är ett projekt av lokalt intresse utan istället bör ses om ett projekt av nationellt intresse. Stockholms Hamnar anser att Horstensleden bör finansieras med statliga medel, på samma sätt som färledsatsningarna i Göteborg.

Ökade medel för tillkommande behov

Stockholms Hamnar ser positivt på att trafikverken föreslår att extra medel avsätts för tillkommande behov som kan uppkomma genom ändringar i transport-efterfrågan. Mot bakgrund av många nya angelägna behov av investeringar som kan uppstå under hela den relativt långa tiden fram till 2021 framstår dock föreslagna

5 miljarder vara klart i underkant. Många nya utredningar och projekteringar samt medfinansieringsprojekt kommer rimligtvis att bli aktuella under denna relativt långa tidsperiod.

Tydligt besked om strategiska hamnar och terminaler krävs

Stockholms Hamnar ser det som allvarligt att Hamnstrategi- och Kombiterminalutredningens förslag att ett antal terminaler och hamnar ”skall prioriteras för statlig medfinansiering till anslutande infrastruktur i åtgärdsplaneringen” nu framhålls i förslaget till nationell plan. Detta är i strid mot regeringens och riksdagens beslut i den transportpolitiska propositionen, som innebar att man slog fast att nackdelarna med ett utpekande övervägde fördelarna.

Därutöver framhålls i planen att hamnarna Västerås och Köping är av särskild betydelse. Dessa godtyckliga utpekanden skapar ytterligare osäkerhet för hur staten och berörda myndigheter verkligen ser på den viktiga resurs som övriga terminaler och hamnar utgör i Sverige. Både Stockholms inre hamnar och Nynäshamn/Norvik är anläggningar som omsätter betydligt större godsmängder, passagerareantal och därmed ekonomiska värden än vad många av de nu utpekade terminalerna gör. Regering och riksdag bör nu klargöra statens syn på terminalernas framtida betydelse och roll i den proposition som skall behandla dessa frågor.

Fördubblade banavgifter kan skapa problem för gods på järnväg

Enligt förslaget kommer banavgifterna att reellt sett mer än fördubblas fram till 2021. Mot bakgrund av betydelsen av att öka järnvägsgodsets andel, och därmed minska vägtrafikens andel, anser Stockholms Hamnar att konsekvenserna av sådana kraftiga höjningar nog bör analyseras innan beslut om detta tas. Stockholms Hamnar ser gärna att järnvägsfärjorna över Östersjön får en ökad betydelse för godstransporterna och det blir i ett sådant perspektiv av stor betydelse att kostnaderna för att transportera det internationella järnvägsgodset, via bland annat Värtahamnen, inte kraftigt får öka. Det skulle kunna hota denna Europeiskt strategiska TEN-länk.

Bristfällig analys av investeringars påverkan på godstransporterna

Både i den nationella planen liksom i länsplanen är analyserna och prognoserna för den framtida godsefterfrågan mycket bristfällig. I den nationella planen har hänsyn enbart tagits till investeringar i järnvägssystemet. De omfattande investeringar som planeras i infrastruktur inom både sjöfart och vägtransporter kommer rimligtvis att påverka omfattning och vilken väg godsflödena tar. Utredningar har till exempel kunnat visa att investeringarna i Norvik kommer att innebära att en betydande andel av de ökade godsmängder som förväntas till Stockholmsregionen kommer att överflyttas till sjötrafik och kortare lastbilstransporter, istället för långa vägtransporter. Demografiska förändringar, vilka prognostiserar en starkt ökande befolkning i Stockholmsregionen, kommer även de att påverka framtida godsflöden. Analyserna i den nationella planen över investeringarnas påverkan på framtida godsflöden är därför knappast användbar.

Felaktigt om kartläggning av gemensam infrastruktur mellan Sverige och Finland

I planen anges att en utredning nyligen har genomförts som kartlägger transport-infrastruktur mellan Sverige och Finland. Detta är tyvärr inte korrekt. Visserligen fanns det direktiv från regeringen som gav detta uppdrag till Banverket att tillsammans med övriga trafikverk göra en sådan utredning för hela Sverige, i likhet med den kartläggning och analys som några år tidigare genomförts för gränstrakterna mellan Sverige och Norge. Trafikverken valde dock att, med hänvisning till utformning av de finska direktiven, att i huvudsak, enbart kartlägga norra Sveriges gränstrakter. Detta har Stockholms Hamnar yttrat sig över och kritiserat i en remiss till den 1 september, till näringsdepartementet.

RESERVATIONER M.M.

Exploateringsnämnden

Reservation anfördes av vice ordförande Mirja Räihä Järvinen m fl (S) enligt följande.

1. I huvudsak godkänna kontorets förslag till beslut
2. uttalar att spårprojekten i Stockholmsöverenskommen genomförs, samt därutöver anför:

Det är anmärkningsvärt att flera spårprojekt saknas i förslaget till nationell plan och att den borgerliga majoriteten helt passivt åser detta, trots att möjligheter till förhandlingar har funnits under hela 2009. I stället byggs det som Handelskammaren nu kallar för NK- expressen. Detta innebär att majoriteten helt enkelt struntar i Stockholmsöverenskommelsen.

Reservation anfördes av Emilia Hagberg (MP) och Ann-Margarethe Livh (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.

Angelägna objekt från Stockholmsförhandlingen som nu fallit bort är t.ex. Spårväg Syd, Nynäsbans fortsatta dubbelspårutbyggnad, tunnelbanan mellan Odenplan och Karolinska samt utbyggnad av spårväg mellan Solna och Universitetet.

Vi instämmer med trafikkontoret i dess bedömning att Spårväg Syd har en viktig funktion för att knyta ihop söderort på tvären och att den har en regional utjämningsfunktion för att minska skevheten mellan norra och södra Stockholm avseende socioekonomiska förhållanden. Dessa angelägna objekt skulle kunna finansieras om Förbifart Stockholm utgick ur planen. Vår slutsats blir därför att avvisa planen.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Reservation anfördes av vice ordföranden Åsa Romson (MP) 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.

Angelägna objekt från Stockholmsförhandlingen som nu fallit bort är t.ex Spårväg Syd, Nynäsbanans fortsatta dubbelspårutbyggnad, tunnelbanan mellan Odenplan och Karolinska samt utbyggnad av spårväg mellan Solna och Universitetet.

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 för att minska skevheten mellan norra och södra Stockholm avseende socioekonomiska förhållanden.

Dessa angelägna objekt skulle kunna finansieras om Förbifart Stockholm utgick ur planen. Vår slutsats blir därför att avvisa planen.

Reservation anfördes av ledamoten Stellan Hamrin (V) enligt 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, Mälarbanan 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 Mälarbanan 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.

Stadsbyggnadsnämnden

Reservation anfördes av Cecilia Obermüller (MP) enligt följande

att stadsbyggnadsnämnden beslutar att stadsbyggnadsnämnden besvarar remissen enligt följande:

Mera tågtransporter av gods och människa!

Reservation anfördes av Anders Nordenskiöld (V) enligt följande

Den nationella planen för transportsystemet kan inte accepteras. Huvudskälet är att den är oförenlig med såväl EU:s som Sveriges mål om minskade utsläpp av växthusgaser. Att Förbifart Stockholm och andra motorvägar prioriteras framför offensiva kollektivtrafikutbyggnader leder till ökade utsläpp och mer hälsoproblem samtidigt som trängseln och köerna kommer kvarstå. Trafikökningen kommer inte heller kunna kompenseras genom bättre teknik eftersom teknikutvecklingen enligt vetenskapen förväntas gå långsammare än ökningen av bilåkandet. Den nationella planen 2010-2021 bidrar därmed till att såväl lokala som globala miljöproblem förvärras. Trängselproblemen kommer inte heller kunna lösas vilket till och med konstateras i själva plandokumentet. Detta visar på att ett grundläggande feltänk ligger bakom dess prioriteringar.

Trafik- och renhållningsnämnden

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

- 1 Kontorets förslag godkänns i huvudsak.
- 2 Nämnden uttalar att spårprojekten i Stockholmsöverenskommelsen genomförs.
- 3 Därutöver anføres följande:

Det är uppseendeväckande att flera spårprojekt saknas i förslaget till nationell plan och att den borgerliga majoriteten helt passivt åser detta fast möjligheter till förhandlingar funnits under hela 2009 med regeringen. Majoriteten struntar i Stockholmsöverenskommelsen. Majoriteten vägrar också låna pengar via riksgälden till viktiga infrastrukturinvesteringar. Däremot lånar man gärna till driften av statens verksamhet genom bland annat att låna till skattesänkningar för främst de mest välbeställda i landet. Denna bakvända politik kan väljarna med klokhet stoppa nästa val.

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

- 1 Som svar på remissen anføres 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.

Angelägna objekt från Stockholmsförhandlingen som nu fallit bort är t.ex Spårväg Syd, Nynäsbanans fortsatta dubbelspårutbyggnad, tunnelbanan mellan Odenplan och Karolinska samt utbyggnad av spårväg mellan Solna och Universitetet. 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 för att minska skevheten mellan norra och södra Stockholm avseende socioekonomiska förhållanden. Dessa angelägna objekt skulle kunna finansieras om Förbifart Stockholm utgick ur planen. Vår slutsats blir därför att avvisa planen.

Stockholms Hamn AB

Reservation anfördes av Viviann Gunnarsson enligt följande

Miljöpartiet de Gröna har i säryttrande till Stockholmsförhandlingarna angivit att partiet inte deltar i detta beslut.

Vi emotsätter oss att Förbifart Stockholm byggs. De 28,3 miljarder kronor som vägen nu prognostiseras kosta kan användas bättre till en utbyggd kollektivtrafik och till spårlösningar. Vi ifrågasätter också värdet för Stockholms Hamnar då inriktningen för transporter till och från hamnen bör vara en mycket väl utbyggd spårtrafik. Det är den lösning som förordas av nuvarande hamnoperatör och i EU:s infrastrukturplanering.

Eftersom vi anser att fartygstrafiken bäst byggs ut genom nyttjande av befintliga hamnar bör inte heller Södertörnsleden byggas. Utan en ny hamn i Norvik ska anpassningarna på Nynäsbanan uppfylla de behov som finns för en väl fungerande kollektivtrafik.

Till Kapellskär anser vi också att spårlösningar ska införas, särskilt om hamnen expanderar.

Horstensleden ska inte byggas. Det blir ett alltför stort ingrepp i en känslig skärgårdsmiljö för att få in stora färjor och kryssningsfartyg till Stockholm. Med en bättre planering av hamninfrastrukturen totalt i Sverige kan flera redan befintliga hamnar användas och byggas ut.

Det tycks finnas stora brister när det gäller analyser och prognoser av framtida efterfrågan på godstransporter. Utan en förbättrad analys som bygger på realistiska förutsättningar med hänsyn till långsiktiga klimatförutsättningar bör inte ställning tas till planen.