

Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022—2033 och 2022—2037

Yttrande till Trafikverket

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som yttrande över Trafikverkets Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022—2033 och 2022—2037 hänvisas till vad som sägs i stadens promemoria.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Anna König Jerlmyr anför följande.

Ärendet

Inriktningsunderlaget är upprättat av Trafikverket i enlighet med regeringens direktiv *Uppdrag om att ta fram inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för en ny planperiod (2020-06-25)*. Ärendet har inte remitterats ut till några kommuner, men Stockholms stad har på eget initiativ valt att inkomma med ett yttrande.

Utgångspunkten för rapporten är att den statliga transportinfrastrukturen i hela landet ska utvecklas och förvaltas så att det övergripande transportpolitiska målet och de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen med tillhörande etappmål nås.

Centrala frågor är hur klimatmålen nås på ett kostnadseffektivt och hållbart sätt, att underhållsbehoven ökar på både väg och järnväg samt att transportefterfrågan växer. Covid-19-pandemins långsiktiga effekter på trafikutvecklingen tas också i beaktning.

Syftet med inriktningsunderlaget är att ge regeringen ett underlag för bedömning av ekonomiska ramar för möjliga åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 respektive 2022–2037. Regeringen ska sedan, i en proposition till riksdagen, ge förslag till ekonomiska ramar för åtgärder i transportinfrastrukturen. När riksdagen har slagit fast planperiod och ekonomiska ramar följer åtgärdsplanering i syfte att ta fram en ny nationell plan och länsplaner för transportinfrastrukturen.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden och Stockholms Stadshus AB. Stockholms Stadshus AB avstår från att svara men underremitterar ärendet till dotterbolaget Stockholms Hamn AB. Stadsledningskontoret har berett ärendet gemensamt med exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret och Stockholms Hamn AB och de svarar med ett gemensamt tjänsteutlåtande.

Kontoren vill gemensamt lyfta fram att utbyggnaden av infrastruktur för arbetspendling, godstransporter och fritidsresor behöver utvecklas samordnat och strategiskt samt hänga ihop med stadsutvecklingen för att möta behoven. De anser därmed att det är oacceptabelt att remissen inte gått till kommunerna.

Mina synpunkter

Stockholm är en av Europas snabbast växande huvudstäder. Det innebär att när Stockholm växer måste också kollektivtrafiken och infrastrukturen byggas ut så att människor snabbt och smidigt kan resa i hela regionen. I den grönbå budgeten för 2021 betonas att infrastruktur som gör att människor snabbt och smidigt kan resa i hela regionen måste byggas. Stora investeringar i kollektivtrafiken är avgörande.

Stadens mål är att säkerställa att det går snabbt och smidigt att resa i Stockholm, på ett sätt som minskar trängsel och klimatutsläpp. Det är därför av betydelse att pendlingsmöjligheter, annan transport och resande samt dess infrastruktur byggs ut på ett smart sätt. Det hela går hand i hand med övrig stadsutveckling och således behöver medborgarnas och näringslivets behov vägas in. Byggnadsprojekt som påverkar trafiken behöver samplaneras för att främja den i stockholmarnas vardag så viktiga framkomligheten.

Goda kommunikationer är helt nödvändigt för att Stockholm ska kunna erbjuda den goda livsmiljö som stadens medborgare vill ha och förtjänar. Det finns flera viktiga projekt av regional nytta som ska bygga ihop regionen tvärkommunalt och bidra till effektiva transporter i länet. Därtill vill vi kraftigt betona vikten av att projekt som ligger inom Stockholmsöverenskommelsen och Sverigeförhandlingen måste prioriteras och ligga fast i den nya planperioden. Stora projekt har även nationell nytta för medborgare och näringsliv när de bidrar till ekonomisk tillväxt, effektiva transporter och hög tillgänglighet i hela landet. Objekt av nationell nytta är exempelvis kapacitetsstarka kommunikationer till Arlanda.

Vidare skulle det behövas potter i både nationell och regional plan för kommande objekt inom områdena för bytespunkter, terminaler, depåer och för ett fortsatt genomförande av de regionala cykelstråken.

Stockholms stad har som mål att vara en fossilbränslefri och klimatpositiv stad år 2040. Infrastruktur och samhällsplanering måste utformas för att gynna klimatsmart resande i form av kollektivtrafik, cykelbanor och transportsnåla resmönster. Staden vill lyfta att det behövs en konstruktion för stombusstrafiken i nationell plan som medger att investering i framkomlighetsåtgärder för stombusstrafik på det kommunala vägnätet kan medfinansieras från nationell plan.

Trafikverkets mer restriktiva hållning i intrång i skydds-zoner och vägområden riskerar att få stora negativa konsekvenser för bostadsbyggandet. Staden vill även betona att det inte alltid är nödvändigt med en riksintresseprecisering utan att nationella intressen i nya infrastrukturprojekt kan säkerställas genom aktiv samverkan mellan staden och Trafikverket.

Infrastruktur och kommunikationer är en avgörande faktor för att vi ska vara en attraktiv region för företag och andra verksamheter att verka i. Staden ska vidta målmedvetna och systematiska åtgärder för förbättrad framkomlighet för transporter av betydelse för näringslivet. Framkomligheten för nyttotrafik ska förbättras, med prioritet för godstransporter och möjlighet till flexibla lösningar för godsleveranser hela dygnet.

Inriktningen mot transportplanering genom att se på fler frågor än enbart infrastruktur anser staden är en positiv inriktning från Trafikverkets sida. Framförallt är det positivt att Trafikverket utreder steg 1 och 2 åtgärder. Att det finns möjlighet att tilldela medel till steg 1 och 2 åtgärder både i nationell- och i regional plan är en förutsättning för ett verkligt genomförande av fyrstegsprincipen.

Stockholm fungerar som hela landets tillväxtmotor med en ekonomi som är avgörande för hela landet och det finns även projekt som har nationell nytta för medborgare och näringsliv när de bidrar till ekonomisk tillväxt, effektiva transporter och hög tillgänglighet i hela landet. Stockholms län står för cirka 32 procent av hela Sveriges BNP och hälften av statens intäkter. Utifrån länets stora behov av resor och transporter vill vi understryka att de statliga investeringarna i Stockholmregionens infrastruktur behöver öka och ramarna i länsplanen höjas. Det är enbart alternativet med en *20-procentig ökning utan stambanor* som bäst kan möta de behov av infrastrukturens satsningar som finns inom Stockholmregionen och som medger en ökad ram för länsplanerna. En ökad tilldelning i länsplanen skulle stärka konjunkturen i Sveriges tillväxtmotor och staden föreslår därför att en återstart av ekonomin prioriterar Stockholmregionen.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som yttrande över Trafikverkets Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022—2033 och 2022—2037 hänvisas till vad som sägs i stadens promemoria.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Stockholm den 20 januari 2021

ANNA KÖNIG JERLMYR

Bilaga

Trafikverket inriktningsunderlag

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden Karin Wanngård, Jan Valeskog och Emilia Bjuggren (alla S) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

Att delvis bifalla stadens promemoria och därutöver anföras

Staden har en fin tradition av att sträva efter blocköverskridande enighet i större infrastrukturpolitiska frågor. Det gläder oss därför att Moderaterna gjort ändringar efter dialog med oss. Samtidigt måste vi dock beklaga att de gjorda ändringarna i grunden är otillräckliga och att även punkterna nedan behöver tas med.

För det första borde det tydligt framgå att staden förordar alternativet där ramarna ökas med 20 procent exklusive stambana och att planperioden ska vara 12 år, precis som Region Stockholm lyfter i sitt remissvar. Med detta alternativ kommer bland annat alla övriga namngivna åtgärder (exklusive nya stambanor) i gällande plan genomföras,

utrymmet för nya namngivna investeringar öka samt de årliga satsningarna (+20 procent) på länstransportplan öka. De övriga alternativen skulle dock ha motsatt effekt eftersom de är underfinansierade och skulle innebära en minskad ambitionsnivå för transportinfrastrukturen i landet. Staden borde också, precis som Region Stockholm, förespråka en bibehållen planperiod på 12 år då en förlängning av planperioden skulle innebära stora inlåsningar och resultera i minskad handlingskraft att effektivt kunna möta och svara upp mot förändrade förutsättningar och samhällsutveckling.

För det andra borde det uttalat framgå att tidigare utpekade och delvis redan finansierade projekt måste ingå i planen, exempelvis fyrspår till Uppsala och tvärförbindelse Södertörn. Beslutade åtgärder och ingångna avtal måste genomföras och pågående projekt slutföras.

För det tredje bör det tydligt framgå att framkomligheten och kollektivtrafiken till Arlanda flygplats behöver förstärkas – gärna i enlighet med vad Region Stockholm lyfter fram i sitt remissvar. Det handlar om ökad tågtrafik (inklusive höghastighetståg) och bättre framkomlighet för buss.

Yttrandet behöver även inkludera planering för tunnelbana till den nya stadsdelen Bromma parkstad, där Bromma flygplats idag ligger. Även planering för förlängningen av tunnelbanan från Hjulsta till Barkaby borde nämnas i yttrandet.

Vi skulle därtill gärna sett att förstärkning av framkomligheten över Södertälje kanal och ökad elektrifiering av busstrafiken i regionen framgått tydligare.

Kommunstyrelsen

Reservation anfördes av Karin Wanngård, Jan Valeskog och Emilia Bjuggren (alla S) med hänvisning till Socialdemokraternas reservation i borgarrådsberedningen.

Remissammanställning

Ärendet

Inriktningsunderlaget är upprättat av Trafikverket i enlighet med regeringens direktiv *Uppdrag om att ta fram inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för en ny planperiod (2020-06-25)*. Ärendet har inte remitterats ut till några kommuner, men Stockholms stad har på eget initiativ valt att inkomma med ett yttrande.

Utgångspunkten för rapporten är att den statliga transportinfrastrukturen i hela landet ska utvecklas och förvaltas så att det övergripande transportpolitiska målet och de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen med tillhörande etappmål nås.

Centrala frågor är hur klimatmålen nås på ett kostnadseffektivt och hållbart sätt, att underhållsbehoven ökar på både väg och järnväg samt att transportefterfrågan växer. Covid-19-pandemins långsiktiga effekter på trafikutvecklingen tas också i beaktning.

Syftet med inriktningsunderlaget är att ge regeringen ett underlag för bedömning av ekonomiska ramar för möjliga åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 respektive 2022–2037. Regeringen ska sedan, i en proposition till riksdagen, ge förslag till ekonomiska ramar för åtgärder i transportinfrastrukturen. När riksdagen har slagit fast planperiod och ekonomiska ramar följer åtgärdsplanering i syfte att ta fram en ny nationell plan och länsplaner för transportinfrastrukturen.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden och Stockholms Stadshus AB. Stockholms Stadshus AB avstår från att svara men underremitterar ärendet till dotterbolaget Stockholms Hamn AB. Stadsledningskontoret har berett ärendet gemensamt med exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret och Stockholms Hamn AB och de svarar med ett gemensamt tjänsteutlåtande.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret och Stockholms Hamn AB

Kontorens gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 2 december 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Av kommunfullmäktiges Budget för 2021 framgår att staden har som mål att Stockholm ska vara en fossilbränslefri och klimatpositiv stad 2040. Infrastruktur och samhällsplanering måste utformas för att gynna klimatsmart resande i form av kollektivtrafik, cykelbanor, och transportsnåla resmönster.

Budgeten lyfter också fram att Stockholm är en av Europas snabbast växande huvudstäder. Det innebär att när Stockholm växer måste också kollektivtrafik och infrastrukturen byggas ut så att människor snabbt och smidigt kan resa i hela regionen. Stadens mål är att minska trängsel och klimatutsläpp samt att säkerställa att det går snabbt och smidigt att resa i Stockholm.

Stadsledningskontoret, trafikkontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och Stockholms hamn AB vill gemensamt lyfta fram att utbyggnaden av infrastruktur för arbets-

pendling, godstransporter och fritidsresor behöver utvecklas samordnat och strategiskt. Infrastrukturanläggningen måste också hänga ihop med stadsutvecklingen genom att den utgår från kommunernas kunskap och bedömning av medborgarnas och näringslivets behov. Goda kommunikationer är enligt kontoren ett krav för att Stockholms län ska fungera som en god livsmiljö för människor och vara en attraktiv region för företag och andra verksamheter. Kontoren vill därmed framhålla att det är oacceptabelt att Trafikverkets inriktningsunderlag inte remitterats till kommunerna.

Kontoren vill därför framföra att det krävs en samordning och dialog mellan Trafikverket, Region Stockholm och Stockholms stad i planprocessen för investering i infrastruktur. Kontoren bedömer att samarbetet behövs för att stärka delaktigheten och förankringen av planer, utredningar och prioriteringar.

Tilldelning och finansiella ramar och utmaningen med infrastrukturen i Stockholm

Utifrån länets stora behov av resor och transporter så vill kontoren lyfta fram att de statliga investeringarna i Stockholmregionens infrastruktur behöver öka och ramarna i länsplanen höjas. Detta gäller både namngivna objekt, tilldelning i åtgärdsområden och potter i nationell plan samt ökad ram till regionen i länsplanen. Kontoren anser att den ekonomiska ramen måste stå i proportion till länets storlek avseende ekonomi och befolkning. Stockholmskommunerna fungerar som hela landets tillväxtmotor med en ekonomi som är avgörande för hela landet. Stockholms län står för cirka 32 procent av hela Sveriges BNP och hälften av statens intäkter.

Kontoren vill även peka på att det finns också skäl att stärka den ekonomiska utvecklingen och arbetsmarknaden genom att göra större satsningar på infrastrukturen. Om BNP faller så utgör infrastrukturinvesteringar ett viktigt instrument för att dämpa effekterna på arbetsmarknaden. En ökad tilldelning i länsplanen skulle stärka konjunkturen i Sveriges tillväxtmotor. Satsningar på infrastruktur och smarta transportflöden ger också möjligheter att söka moderna lösningar och därmed stärka regionens samlade innovationskraft.

Stockholms län har också drabbats hårt av Coronapandemin exempelvis av arbetslösheten. I länet, som utgör en fjärdedel av Sveriges arbetsmarknad, har cirka 40 000 fler blivit arbetslösa. Kontoren anser att en återstart av ekonomin i Stockholmregionen är prioriterat. Satsningar på infrastruktur kan bidra till att stödja en långsiktig återuppbyggnad av arbetsmarknaden.

Kontoren vill även lyfta fram att de ekonomiska ramnivåerna för inriktningsoptionerna är för snäva. Det är enbart alternativet med en *20-procentig ökning utan stambanor* som bäst kan möta de behov av infrastrukturens satsningar som finns inom Stockholmregionen och som medger en ökad ram för länsplanerna.

Trafikverket har arbetat inom de ramar som gavs i direktivet, men kontoren hade sett det som önskvärt med ytterligare analyserade alternativ med ramnivåer om +30 och +40 procent.

Inriktningen mot transportplanering genom att se på fler frågor än enbart infrastruktur anser kontoren är en positiv inriktning från Trafikverkets sida. Framförallt är det positivt att Trafikverket utreder steg 1 och 2 åtgärder. Att det finns möjlighet att tilldela medel till steg 1 och 2 åtgärder både i nationell- och i regional plan är en förutsättning för ett verkligt genomförande av fyrstegsprincipen.

Stadsutvecklingen i Stockholm bygger på att infrastruktur och bostäder kan samsas inom den täta staden. Samtidigt är behovet av bostäder mycket stort. Detta ställer nya krav på planeringen. Det blir allt vanligare i Stockholm med förtätningar i närheten av eller i anslutning till trafikleder. Trafikverkets mera restriktiva hållning till intrång i skydds-zoner och vägområden riskerar att få stora negativa konsekvenser för bostadsbyggandet. Den statliga samordningen behöver utvecklas och länsstyrelsen har en betydelsefull roll för att möjliggöra ett genomförande av både infrastrukturutbyggnad och uppfyllande av de bostadsmål som är kopplade till infrastrukturförhandlingarna.

Kontoren stödjer det regeringsuppdrag som Trafikverket har, tillsammans med andra myndigheter, som innebär en översyn av landets riksintressen. Syftet är att minska omfatt-

ningen. Uppdraget anger att riksintressen ska ha en funktion som är av intresse för hela landet. Kontoren vill lyfta fram att nationella intressen i infrastrukturen för exempelvis nya vägar kan säkerställas genom aktiv samverkan mellan staden och Trafikverket och att det därmed inte alltid är nödvändigt med en riksintresseprecisering.

Trafikverkets föreslagna satsning på drift och underhåll av befintligt transportsystem är enligt kontoren en bra inriktning. Det kräver dock att drift och underhållsåtgärder i Stockholms län genomförs på de delar i väg- och järnvägsnätet som innebär att länets transportsystem i praktiken får en standardhöjning som medger en ökad kapacitet. Prioritering av drift och underhåll bör göras utifrån trafikmängd och var det medger störst nytta per resenär alternativt utifrån årsmedeldygnstrafik (ÅDT). I Stockholms län ställer den omfattande trafiken stora krav på infrastrukturens fortsatta utveckling samt drift och underhåll. Idag finns brister i vägar och järnvägar som dagligen påverkar människor och näringsliv negativt genom trängsel, störningar och förseningar.

Klimatmål och hållbara transporter

Inriktningsunderlagets ambition om att uppnå transportsektorns klimatmål är enligt kontoren mycket positiv. Den anger en bild av 2030 som på många sätt harmoniserar med målen inom Stockholm stad till exempel att koldioxidutsläppen från vägtrafiken ska ha minskat med 70 procent jämfört med år 2010.

Kontoren stödjer Trafikverket i bedömningen att det är elektrifiering driver den stora omställningen mot minskad klimatpåverkan från transporter. Inom området för elektrifiering håller kontoren med om att staten behöver ta ansvar för laddinfrastruktur och underlätta för laddmöjligheter. Kontoren vill lyfta fram att detta även bör ske genom framtagande av tillstånd, incitament och affärsmodeller som ger möjlighet för näringslivet att agera och vara drivande på marknaden. Kontoren saknar också ett resonemang om elnätets påverkan och effektbrist.

Det är också positivt att Trafikverket lyfter fram minskade utsläpp från transportsektorn och att de nationella målen kan nås genom en rad olika transportpolitiska åtgärder.

För Stockholmsregionens del utgör en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart en angelägen klimatåtgärd, inte minst mot bakgrund av stadens satsningar på ny kapacitetsstark hamninfrastruktur i Stockholm Norvik Hamn. Kontoren vill framföra att det för Stockholms del finns möjligheter att flytta godstransporter mellan trafikslagen. Genomförande av Tvärförbindelse Södertörn, dubbelspår på Nynäsbanan samt den planerade elvägspiloten på väg 73 skulle kraftigt förbättra möjligheten till en överflyttning och till miljöeffektiva godstransporter i Stockholm-Mälardalen och ligga i linje med inriktningen för EU:s transportnätverk, TEN-T.

Kontoren anser att möjligheten till hållbara resor och transporter behöver öka genom satsningar på ny teknik, digitalisering, elektrifiering, kollektivtrafik och cykel. Kontoren saknar resonemang som öppnar för nya lösningar inom exempelvis bildelning, flexibel kollektivtrafik, citylogistik, samordnade masstransporter, e-handel med mer som kan möta nya värderingar och marknader.

Prioritering av åtgärder

Stockholmsöverenskommelsen och Sverigeförhandlingen är exempel på infrastrukturförhandlingar som genomförts utifrån ett statligt initiativ. Båda avtalen innehåller stora kollektivtrafikobjekt och ett omfattande bostadsbyggande. Kontoren anser därmed att det är av avgörande betydelse att samtliga parter som ingår avtal och överenskommelser om medfinansiering och samarbete står fast vid och tar ansvar för finansiering, planering och genomförande. Kontoren vill kraftigt betona att projekt som ligger inom förhandlingarna (och andra medfinansieringsavtal) måste prioriteras och ligga fast i kommande transportplanering.

Gällande nationella plan och länsplan bör enligt kontoren ligga fast. Det innebär att befintliga planer ska genomföras och pågående projekt slutföras. Detta krävs för att få stabilitet och framförhållning i infrastrukturens system, som också kan anpassas till den övriga samhällsplaneringen och kommunernas utveckling.

Stora projekt har nationell nytta för medborgare och näringsliv när de bidrar till ekonomisk tillväxt, effektiva transporter och hög tillgänglighet i hela landet. Objekt av nationell nytta som kontoren anser är prioriterade:

- Kollektivtrafikobjekt som ingår i de statliga förhandlingarna tex. Nya tunnelbanan, Spårväg syd, tunnelbanan till Älvsjö och Roslagsbanan till City.
- Ombyggnad av Stockholm centralstation.
- Tvärförbindelse Södertörn.
- Kommunikationer till Arlanda och flygplatsens utveckling.
- Ökad robusthet och säkerhet på E4 över Södertälje kanal.

Projekt av regional nytta bygger ihop regionen tvärkommunalt och bidrar till effektiva transporter i länet. Utbyggnaden av den nya tunnelbanan behöver vara prioriterad tillsammans med de nödvändiga följdinvesteringar som krävs för att tillvarata de nyttor som kommer av utbyggnaden. För att få ut maximal nytta av tunnelbaneutbyggnaden behöver exempelvis bytestpunkter som Gullmarsplan byggas om. Kontoren vill att en prioritering görs för att skapa effektiva bytestpunkter som exempelvis Slussen. .

Ytterligare en central prioritering är nya kopplingar för kollektivtrafiken i form av stombussar som kan binda ihop länet i nya relationer för arbetspendling exempelvis genom de planerade linjerna M, L, J och 5. Utmed flera av de planerade stomlinjernas sträckningar finns inom staden planer för omfattande exploateringar inom de närmsta åren. Genomförandet av framkomlighetsåtgärder i stråken kräver samverkan mellan flera väghållare samtidigt som nyttan av åtgärderna fördelar sig över flera kommuner och ibland med en högre nytta för kommuner som inte är väghållare. Staden vill därför lyfta att det behövs en konstruktion för stombusstrafiken i nationell plan som medger att investering i framkomlighetsåtgärder för stombusstrafik på det kommunala vägnätet kan medfinansieras från nationell plan. Liknande den konstruktion för trafiksäkerhetsåtgärder som finns i nu gällande nationella plan.

Det skulle behövas potter i både nationell- och regionalplan för kommande objekt inom områdena för bytestpunkter, terminaler, depåer och för ett fortsatt genomförande av de regionala cykelstråken. En stärkt kapacitet i vägsystemet ökar också framkomligheten och pålitligheten för godstransporter.