

## **Yttrande över förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029**

Trafikverket har genom remiss bjudit in Stockholms läns landsting att till Näringsdepartementet yttra sig över myndighetens förslag till nationell plan för transportsystemet för perioden 2018–2029.

### **Sammanfattning av synpunkter**

- Stockholms läns landsting står bakom yttrandet som skrivits gemensamt av samarbetsparterna i En Bättre Sits och lämnas genom Mälardalsrådet.
- Planen är underfinansierad. Exempel på namngivna investeringar som i dagsläget saknar full finansiering är Tvärförbindelse Södertörn och Ostkustbanan, fyrspar mellan Stockholm och Uppsala.
- Stockholms läns landsting förutsätter att beslutade åtgärder i nuvarande nationell plan 2014–2025 ska ligga fast och slutföras enligt plan. Det gäller bland annat Östlig förbindelse.
- Stockholms läns landsting välkomnar ökad satsning på järnvägens underhåll och vidmakthållande.
- Stockholms läns landsting betonar vikten av att ta fram transparenta genomförandeplaner för de planerade åtgärder som ligger under 100 miljoner kronor. Genomförandeplaner är viktiga för att landstinget ska kunna planera pendeltågstrafiken samt kollektivtrafik på väg i Stockholms län.
- Stockholms läns landsting anser att det är viktigt att beakta att höghastighetsjärnvägen inte medför undanträngningseffekter för den regionala och lokala trafiken. Landstinget ser i första hand behov av mer finansiering till regionala åtgärder.

### **Gemensamt remissvar från En Bättre Sits-länen**

Länsplaneupprättare och kollektivtrafikmyndigheter i Stockholms, Uppsala, Västmanlands, Örebro, Sörmlands, Östergötlands och Gotlands län som samarbetar i En Bättre Sits lämnar genom Mälardalsrådet ett gemensamt remissvar. Stockholms läns landsting står bakom remissvaret som återfinns som bilaga till detta yttrande.

## Synpunkter på planförslaget

### Stockholms läns betydelse för Sverige

Stockholms län är i många avseenden motorn för Sveriges tillväxt, där en stark huvudstadsregion har en mycket stor betydelse för hela Sveriges utveckling och konkurrenskraft. I länet bor 23 procent av Sveriges befolkning, 24 procent av Sveriges arbetsmarknad och länet bidrar med 32 procent av Sveriges bruttonationalprodukt. Fram till år 2050 förväntas länets invånare öka med cirka 1,1 miljoner invånare till cirka 3,4 miljoner invånare. Ytterligare drygt 500 000 bostäder behöver byggas samtidigt som antalet arbetstillfällen ökar med 600 000. Stockholm är också Sveriges största konsumtionsmarknad. Om Stockholms län ska ha möjlighet att hantera utvecklingen och fortsatt vara motorn för Sveriges tillväxt krävs satsningar som hanterar dagens och framtida utmaningar i form av kapacitetsproblem i transportsystemet och bostadsmarknaden.

Stockholms läns landsting ser med oro på att den nationella planens utrymme för namngivna investeringar i Stockholms län har sjunkit med nära sex miljarder kronor, motsvarande minus femton procent, jämfört med perioden 2014–2025. Den nationella planens andel för nyinvesteringar i Stockholms län har dessutom sjunkit från 20 procent till 17 procent. Samtidigt har anslaget till de 21 regionala länsplanerna ökat med fem procent i snitt. Det ekonomiska utrymmet för Stockholms länsplan har dock endast ökat med 3,5 procent. Det är anmärkningsvärt att Stockholm läns andel av den nationella planen inte speglar den betydelse som Stockholm har för Sveriges konkurrenskraft och utveckling.

Stora delar av landet är beroende av transporter till eller genom Stockholms län vilket ställer krav på tillförlitliga och effektiva transporter. Åtta av tio tågresor börjar eller slutar i länet. En stor del av godstransporterna på vägarna och järnvägarna i länet är transitgods med både start- och målpunkt utanför länet. I länet ligger Arlanda flygplats som är en viktig transportnod för hela landet mot omvärlden. Infrastrukturens kapacitet, tillgänglighet och robusthet är i behov av upprustning och utveckling för att öka såväl den regionala som nationella och internationella tillgängligheten.

Stockholms län har genomfört åtgärder för att förbättra tillgängligheten i länet vilket bidragit till storregional samverkan bland annat genom avtalet om medfinansiering av Citybanan. Det har också inneburit flera kommunala och regionala åtaganden, till exempel strategiska satsningar på resecentrum och bostadsbyggande. Därför är det angeläget att staten tar sitt

ansvar och bidrar till att skapa infrastrukturella förutsättningar så att de satsningar som sker kan få full effekt.

### **Stockholmsregionens mål och bidrag till en hållbar utveckling**

Stockholms läns landsting har i utställningsförslaget till den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län 2050 (RUF5 2050) som beslutas under 2018 pekat ut fyra mål som ska bidra till en hållbar utveckling. Målen är:

- En tillgänglig region med god livsmiljö
- En öppen, jämställd, jämlik och inkluderande region
- En ledande kunskapsregion
- En resurseffektiv och resilient region utan klimatpåverkande utsläpp

I förslaget till nationell plan tas steg som kommer att kunna bidra till att nå målen. Stockholms läns landsting anser dock att vissa direkt nödvändiga investeringar i transportsystemet bortprioriteras eller försenas i planförslaget. Det får en påverkan på målen och möjligheten att hantera den utveckling som länet står inför. Investeringar som berör Stockholms län gäller t.ex. Ostlänken, Östlig förbindelse och Tvärförbindelse Södertörn.

### **Planen är underfinansierad**

Stockholms läns landsting ser med oro på att planförslaget är underfinansierat. Endast 193 miljarder kronor är avsatta för de namngivna investeringarna som omfattar drygt 250 miljarder kronor vilket innebär att nästan 60 miljarder kronor saknas i planförslaget. Landstinget uppfattar att denna underfinansiering får till följd att nästkommande nationella plan till stora delar redan är in-tecknad eller att alternativa finansieringslösningar krävs – och om så är, måste detta tydligt redogöras. Ett exempel på namngiven investering som i dagsläget saknar full finansiering är Tvärförbindelse Södertörn.

Trafikverket har i planförslaget redovisat vilka ytterligare namngivna objekt som övervägts vid en eventuell ökning av den ekonomiska ramen för namngivna objekt med 10 procent. Ökningen motsvarar cirka 19 miljarder kronor. Landstinget har svårt att se att de föreslagna namngivna investeringarna skulle få full finansiering och hittar heller ingen tydlig motivering som styrker detta i planförslaget. Östlig förbindelse i Stockholms län har exempelvis ensamt en beräknad kostnad på nära 18 miljarder kronor.

### **Östlig förbindelse**

I förslaget till nationell plan har nu planeringsarbetet för Östlig förbindelse utgått. Stockholms läns landsting anser att det är olyckligt. En Östlig förbindelse i kombination med ett utvecklat trängselskattesystem bör fortsätta utredas för att skapa ett transportsystem med samhällsekonomisk nytta. Staten, som statlig väghållare, bör stå för huvuddelen av kostnaden. I ett första steg bör utredningsmedel för Östlig förbindelse föras tillbaka till den nationella planen utifrån perspektivet att den också kommer att finansieras. Enligt Trafikverkets analyser ger Östlig förbindelse ökad tillgänglighet i de östra och södra delarna av regionen.

Landstingets trafikförvaltning har inom ramen för Sverigeförhandlingen analyserat kollektivtrafik i Östlig förbindelse med spår eller buss. Oavsett trafikslag skulle kollektivtrafik i Östlig förbindelse ge betydande restidsvinster för kollektivtrafikresenärer. Östlig förbindelse med kollektivtrafik ger nya resmöjligheter över Saltsjö-Mälarsnittet och den avlastar flera av tunnelbanans centrala snitt. En östlig ringled runt Stockholm har varit en viktig politisk regional utvecklingsfråga under lång tid.

Därför bör Östlig förbindelse kvarstå i planen och utredas vidare för att säkerställa lämplig finansiering och utveckling av kollektivtrafiken. Utveckling av länets transportsystem och kollektivtrafik berörs inom ramen för utställningsförslaget till RUF 2050.

### **Beslutade åtgärder i nuvarande plan måste slutföras**

Stockholms läns landsting förutsätter att beslutade åtgärder i nuvarande nationell plan 2014–2025 ska ligga fast och slutföras enligt plan. I planförslaget finns ett antal förslag på åtgärder som är högt prioriterade för Stockholms län. Åtgärderna kommer att bidra till att nå viktiga steg för att utveckla transportsystemet i länet.

Stockholms läns landsting anser att det är olyckligt att Tvärförbindelse Södertörn saknar full finansiering. Tvärförbindelsen är viktig för regionen då den kopplar ihop trafiknätet och möjliggör kapacitetsstark gods- och kollektivtrafik och ett regionalt cykelstråk. Gods- och varutransporterna kommer öka kraftigt när hamnen i Norvik tas i drift år 2020, vilket kommer att vara helt avgörande för att hantera länets varuförsörjning, och lämpar sig inte för befintliga alternativa vägar.

Tvärförbindelse Södertörns tillkomst är dessutom avgörande för tillskapandet av ett stort antal bostäder och arbetsplatser och kommer att bidra till systemeffekter för flöden i hela regionen. Den har en viss påverkan

på Spårväg Syd som är avtalat inom ramen för Sverigeförhandlingen. Finansieringen och därmed genomförandet av Tvärförbindelse Södertörn behöver därför säkras.

### **Välkommet med ökat fokus på underhåll och vidmakthållande**

Stockholms läns landsting välkomnar den ökade satsningen på underhåll och vidmakthållande i planförslaget. För att få full effekt i transportsystemet måste underhållet på väg och järnväg upp på en nivå som bidrar till att uppnå full funktionalitet i det befintliga transportsystemet samt för att pågående och nya investeringar ska få full effekt. För Stockholms län är underhåll av järnvägsnätet viktigt för arbetspendlarna och kollektivtrafikresenärerna samt för gods i Stockholmsregionen.

### **Ta fram genomförandeplaner i nära dialog med länen**

Stockholms läns landsting betonar vikten av att ta fram genomförandeplaner för de planerade åtgärder som ligger under 100 miljoner kronor. En transparent genomförandeplan som är framtagen i nära dialog med kollektivtrafikmyndigheten, den regionala planupprättaren och näringslivet är avgörande för en bra och effektiv planering för t.ex. pendeltågstrafiken och framkomligheten för kollektivtrafik på väg. Trafikverket region Stockholm har meddelat att en åtgärdsvalsstudie för pendeltåg i Stockholms län ska genomföras. Stockholms läns landsting välkomnar denna studie och avser att bistå i arbetet.

Stockholms län landsting och Trafikverket region Stockholm genomför tillsammans med länets kommuner en stor satsning på förbättrad framkomlighet för stombussar. Det vore mycket önskvärt med möjlighet att söka medfinansiering ur Nationell plan för framkomlighetsåtgärder under 100 miljoner kronor även på det kommunala vägnätet.

### **Investeringar för ett ökat bostadsbyggande**

Stockholms läns landsting ser positivt på att den nationella planen ska möta aktuella samhällsutmaningar. En av de prioriterade samhällsutmaningarna i direktivet handlar om att investera för ett ökat bostadsbyggande. För Stockholms län är det viktigt att bostadsbyggandet, infrastrukturen och trafikeringen hänger ihop. Varje enskild åtgärd av infrastruktur eller bebyggelse bidrar till stora konsekvenser och effektsamband i transportsystemet.

Landstinget förutsätter att staten tar hänsyn till den strategiska inriktningen som Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUF 2050) innebär för att Stockholms län ska ges möjlighet att uppnå de

upsatta målen. I RUFSS 2050 finns en rumslig struktur och centrala ställningstaganden för hur Stockholms län ska kunna uppnå ett hållbart och transporteffektivt samhälle. Det är prioriterat att bebyggelseutvecklingen ska ske i anslutning till kollektivtrafiken.

Landstinget vill också betona vikten av att åtgärder av centrala noder i transportsystemet måste ses i ett systemperspektiv, även där den platsspecifika nyttan av bostäder inte är möjligt. Det gäller exempelvis åtgärder på Stockholm Central som förbättrar tillgängligheten i järnvägssystemet. Det är åtgärder som möjliggör ett ökat bostadsbyggande i omkringliggande län och nodkommuner som Eskilstuna, Västerås, Uppsala och Gävle.

### **Åtgärder för ökad cykling**

Stockholms läns landsting välkomnar satsningen på 1,5 miljarder kronor på cykling för förbättrad tillgänglighet samt satsningar på förbättrat underhåll av cykelvägar. Satsningen ligger i linje med regeringens nationella cykelstrategi för en ökad och säker cykling. I Stockholms län är cykeln numera en naturlig och integrerad del i planeringen av tillgänglighet. Andelen som cyklar ökar år från år och trängsel uppstår på de mest frekvent använda cykelvägarna.

### **Arlanda är ett nationellt intresse**

Stockholms läns landsting anser att det är oroande att stråket Norrtull/Tomtebodavägen-länsgräns-(Uppsala) väntas ha kvarstående betydande brister även efter planperioden. Det kommer påverka tillgängligheten till och från flygplatsen Arlanda. För att nå en god regional och lokal tillgänglighet och samtidigt hantera trängsel och klimatutmaningar behöver tågtrafiken till Arlanda utvecklas. För den regionala och lokala trafiken är det regionens ansvar. Men arbetet försvåras av stationsavgiften på Arlanda och kapacitetsbrister i omkringliggande järnvägssystem. De nordiska grannländers huvudstadsregioner har i detta avseende bättre förutsättningar vilket försämrar Sveriges relativa konkurrenskraft. Landstinget anser att förslaget bör revideras för att omfatta tydliga satsningar för att stärka kapaciteten mellan Stockholm och Arlanda, samt vidare till Uppsala.

På regeringens uppdrag har flygtrafiken och bostadsbyggandet utretts. Där konstateras att staten behöver stärka och fokusera trafiken till Arlanda flygplats för att utveckla flyget och Sveriges konkurrenskraft. En viktig del av detta utgörs av utvecklingen av Arlanda som flygplats, avseende exempelvis nya rullbanor och utvecklad terminalkapacitet. En annan viktig del av detta är att tillse att marktransporterna kan ske på ett effektivt sätt.

Landstinget anser att det måste slås fast att Arlandas utveckling är av stort nationellt intresse.

Stockholm läns landsting anser att regeringens tillsättande av ett Arlandaråd är ett steg i rätt riktning. Landstinget bör ingå i Arlandarådet i egenskap av ansvarig för både kollektivtrafiken och som regionplaneorgan. Arlandas utveckling och tillgänglighet är ett arbete där flera parter behöver bidra. Men för att få genomslag i ett sådant arbete behövs ett starkare engagemang och även finansieringsverktyg.

### **Barkarby bytespunkt**

Stockholms läns landsting anser att det är olyckligt att den statliga medfinansieringen för Barkarby bytespunkt, med anslutning till tunnelbana, sker först efter 2023. Finansieringen ligger för sent i planen för att stämma överens med utbyggnaden av tunnelbanan enligt 2013 års Stockholmsöverenskommelsen.

Enligt Stockholmsöverenskommelsen ska landstinget säkerställa möjligheten till omstigning mellan spårbunden kollektivtrafik. Det gör landstinget genom att projektera och medfinansiera stationsbyggnaden. Arbetet sker i enlighet med den åtgärdsvalsstudie som Trafikverket tagit fram och den avsiktsförklaring som tecknas mellan landstinget, Trafikverket och Järfälla kommun. I avsiktsförklaringen har landstinget och Trafikverket åtagit sig att finansiera och bygga stationshuset.

En sen byggstart ger en komplicerad byggprocess som riskerar att fördyra för både Trafikverket och landstinget. Dessutom försvåras den planerade flytten av bussterminalen för landstinget.

Den fulla nyttan av tunnelbaneutbyggnaden till Barkarby uppstår först i samband med att bytespunkten färdigställs i sin helhet, det vill säga när bussterminal, pendeltågs- och regionalstågsstation också är i drift. Landstinget önskar därför att finansieringen tidigareläggs för byggstart senast 2020.

### **Höghastighetsjärnvägen**

Stockholms läns landsting förutsätter att det inledande bygget av höghastighetsjärnvägen på sträckan mellan Järna och Linköping (Ostlänken) genomförs under planperioden så som Trafikverket föreslår i planen. Ostlänken samt en förväntad kraftig ökning av den storregionala trafikeringen, som även omfattar Svelandsbanan, kommer att bidra till att stärka den storregionala kollektivtrafiken. Det bidrar till att stärka Stockholms läns bostads-, kompetens- och arbetsmarknad.

Stockholm läns landsting anser att den utpekade bristen i planförslaget ”Södra Stockholmsregionen, kapacitetsbrister i järnvägssystemet på längre sikt inklusive följd effekter av nya stambanor” är viktig att följa upp. För att få effekt av planerade investeringar i transportsystemet behöver sträckan Järna-Flemingsberg -Stockholm studeras närmare och ge fördjupat underlag till kommande revideringar av nationell plan. Det bör dock betonas att redan idag är det kapacitetsbrister i Järna samt i övriga södra Stockholmsregionen som påverkar såväl regional- som pendeltågstrafik. Lösningar behöver tas fram även på kort sikt. Stockholms läns landsting anser att den nya stambanan ska ge nytta även för storstadsregionens regionala trafik. Det är viktigt att beakta att höghastighetsjärnvägen inte medför undanträngningseffekter för den regionala och lokala trafiken. Landstinget ser i första hand behov av mer finansiering till regionala åtgärder.

Ett fördjupat underlag behöver också beakta de ekonomiska effekterna av de stora följdinvesteringar som kommuner och landsting kan komma att tvingas göra för att möjliggöra höghastighetsjärnväg. Översyn och finansiering av följdinvesteringar behöver fastställas.

Stockholms läns landsting har under våren 2016 lämnat yttrande till Näringsdepartementet över delrapport från Sverigeförhandlingen *Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar* (SOU 2016:3).<sup>1</sup>

### **Stadsmiljöavtal**

Stockholms läns landsting anser att det är positivt att stadsmiljöavtalen permanentas och att satsningen utökas till 12 miljarder kronor under planperioden. Såväl utformningen som resultatet från stadsmiljöavtalen behöver utvärderas och troligen revideras för att ytterligare stärka effektivitet och nytta. Det behövs en balans mellan ansökningsprocessen, genomförandet av åtgärderna och motprestationerna samt den relativt omfattande uppföljningen av effekterna.

Stockholms läns landsting anser att stadsmiljöavtalen bör administreras av regionala planupprättare för att få en överblick över lämpliga medfinansieringsformer beroende på åtgärdernas karaktär. En stor andel åtgärder kan vara berättigade till medfinansiering av både länstransportplan och stadsmiljöavtal. Processer med olika

---

<sup>1</sup> <http://www.sll.se/Global/Politik/Politiska-organ/Landstingsstyrelsen/2016/2016-04-12/punkt-15-lrb-0119.pdf>



ansökningsomgångar med olika planupprättare skapar osäkerhet och risk för sämre samordning. Landstinget följer därför med intresse den utvärderingen av stadsmiljöavtalens processer och effekter som K2 (Nationellt kunskapscenter för kollektivtrafik) ansvarar för

### **Övriga synpunkter utöver innehållet i förslag till nationell plan**

#### *Samlade effektbedömningar*

Stockholm läns landsting delar inte Trafikverkets slutliga bedömning av Slussens bussterminal som "olönsam". Landstingets trafikförvaltning gör bedömningen "osäker lönsamhet". Stockholms läns landsting avser därför att inkomma med en ny samlad effektbedömning om Slussen bussterminal som ersätter den nuvarande.

Stockholms läns landsting har under arbetet inför planperioden 2018–2029 upplevt Trafikverkets process för granskning av samlade effektbedömningar som osammanhängande. Landstinget ser därför fram emot en dialog med Trafikverket om hur processen för inlämning, granskning och beslut ska gå till i fortsättningen för att parterna ska förstå och utveckla processen på båda sidor.