

Regionstyrelsen

Yttrande över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Föredragande regionråd: Gustav Hemming

Ärendebeskrivning

Infrastrukturdepartementet har genom Trafikverket remitterat ärendet Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033, till Region Stockholm för yttrande.

Förslag till beslut

Regionrådsberedningen föreslår att regionstyrelsen beslutar följande.

1. Nedan anförd text utgör Region Stockholms yttrande till Infrastrukturdepartementet över nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Regionrådsberedningens motivering

Den nationella planen har en stor betydelse för Region Stockholms möjlighet att uppnå sina mål inom hållbarhet och regional utveckling. Förslaget som ligger på bordet är den största satsningen som gjorts på infrastrukturuområdet. Det har dock inte tagit hänsyn till storstädernas behov, utmaningar och förutsättningar.

År 2019 bodde knappt 2,4 miljoner människor i Stockholms län, vilket är 23 procent av Sveriges invånare. Stockholmsregionen är Sveriges tillväxtmotor och står för närmare en tredjedel av Sveriges BNP (RUFS 2050) och hälften av statens skatteintäkter. Vi har samtidigt en kraftig befolkningstillväxt och år 2050 beräknas 3,4 miljoner invånare vara bosatta i vårt län. Om staten väljer att inte öka anslaget till infrastruktursatsningar och tar hänsyn till Stockholmsregionens unika behov riskerar det att slå tillbaka och påverka hela landet. Utan en ordentlig infrastruktur som möter de behov och utmaningar som länet har riskerar tillväxten och därefter skatteintäkterna att minska.

Yttrandet baseras på det gemensamma tjänsteutlåtandet från Regionledningskontoret och Trafikförvaltningen och överenskomna ståndpunkter mellan Moderaterna, Centerpartiet, Liberalerna, Kristdemokraterna och Socialdemokraterna. Dessutom har remissyttrande avgivits inom En Bättre Sits-samarbetet som de sju regionerna inom Stockholm-Mälardalen ställt sig bakom.

Bakgrund

Infrastrukturdepartementet har genom Trafikverket remitterat ärendet Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033, till Region Stockholm för yttrande. Ärendet har inom Region Stockholm remitterats till tillväxt- och regionplanenämnden och trafiknämnden. Berörda förvaltningar har skrivit fram ett gemensamt tjänsteutlåtande.

Den långsiktiga planeringen av det statliga transportsystemet innefattar framtagande av en nationell plan och regionala länsplaner. Planerna innehåller medel till investeringar och drift och underhåll av transportsystemet, löper över 12 år och förnyas var fjärde år. Den nu gällande nationella planen gäller för perioden 2018-2029.

Förslag till nationell plan tas fram av Trafikverket och redovisas för regeringen, samtidigt som den sänds ut på remiss. Infrastrukturdepartementet tar emot remissvar och beslutar slutligen om innehållet i nationell plan, inklusive eventuella ändringar av Trafikverkets planförslag.

Nya planer för år 2022-2033

Den 25 juni 2020 uppdrog regeringen åt Trafikverket att ta fram ett inriktningsunderlag över vilket regionstyrelsen den 21 januari 2021 yttrat sig över (RS 2021-0043).

Den 8 april 2021 presenterade regeringen infrastrukturpropositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop 2020/21:151), vilken riksdagen beslutade om den 22 juni. Därefter gav regeringen den 23 juni, i ett direktiv (rskr. 2020/21:409), Trafikverket i uppdrag att ta fram förslag till nationell plan och gav regionerna möjlighet att ta fram länsplaner.

Förutsättningar för nationell plan

Trafikverkets förutsättningar för planförslaget styrs av regeringens direktiv och den av riksdagen beslutade infrastrukturpropositionen.

- Förslag till åtgärder ska ta sin utgångspunkt i uppfyllandet av de transportpolitiska målen, inklusive etappmål om bland annat klimat och trafiksäkerhet. Infrastrukturen ska därutöver bidra till tillgänglighet, klimatmålen, vidgade arbetsmarknadsregioner, regional utveckling, sammanhållningen i landet och Sveriges konkurrenskraft
- Gällande plan ska fullföljas
- Planeringsram om 799 miljarder kronor för perioden 2022-2033

Sammanfattning

Infrastrukturdepartementet har genom Trafikverket remitterat ärendet Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033, till Region Stockholm för yttrande. Den nationella planen, som bland annat innehåller medel för drift och investeringar i den statliga infrastrukturen samt medfinansiering till regioner och kommuner, har stor betydelse för Region Stockholms möjlighet att uppnå mål avseende hållbarhet och regional utveckling. Exempelvis medfinansieras utbyggnaden av tunnelbana och spårväg från den nationella planen och pendeltågstrafiken bedrivs på Trafikverkets spår.

Region Stockholm anser att planförslaget saknar ett regionalt perspektiv och missar de särskilda utmaningar och möjligheter som finns i Stockholmsregionen. I storstadsområden finns större förutsättningar för att styra över mobilitet till hållbara transporter och därmed bidra till hela landets klimatomställning.

Ambitionen om ett transporteffektivt samhälle behöver vara vägledande i infrastrukturplaneringen. Region Stockholms mål om 70 procents trafikandel till 2030 för kollektivtrafik, cykel och gång bör med fördel stöttas i den statliga infrastrukturplaneringen.

Region Stockholm anser att medel för trimningsåtgärder i större utsträckning ska tillfalla åtgärder för ökad kapacitet och tillgänglighet, och åtgärdsområdet för medfinansiering av cykelåtgärder kan med fördel vara större. Ett motsvarande åtgärdsområde kan också införas för medfinansiering av kollektivtrafikåtgärder.

Region Stockholm ser positivt på att planförslaget tar utgångspunkt i gjorda överenskommelser enligt principen "lagt kort ligger" så att viktiga påbörjade investeringar kan fullföljas. Det är positivt att Tvärförbindelse Södertörn får full finansiering men försvårande att det är flera år försenat. Fördyringar av objekt i planen gör att det inte finns medel för nya investeringar. Region Stockholm vill trycka på vikten av att Trafikverket får

i uppdrag att arbeta med kostnadskontroll, samt att de även föreslår lösningar på de faktorer som påverkar kostnaden för infrastrukturprojekt.

Region Stockholm anser att utbyggnad av nya stambanor tränger ut andra nödvändiga investeringar och att dessa, om de byggs, med fördel kan ges en särskild finansiering.

Region Stockholm anser att regeringen med fördel kan peka ut så kallade brister inom kollektivtrafiken för att möjliggöra investeringsobjekt i kommande planer. Bristerna är behov av utrymme för kollektivtrafik på väg- och gatunätet (framförallt stombusstrafik), genomförandeplan om utvecklad pendel- och regionaltågstrafik samt utbyggnad av spårväg och tunnelbana.

Utöver detta yttrande hänvisar Region Stockholm till det gemensamma yttrande som de sju regionerna inom En Bättre Sits-samarbetet ställt sig bakom.

Övergripande synpunkter

Stockholmsregionen är en av Europas snabbast växande storstadsregioner med 23 procent av Sveriges befolkning, men cirka 40 procent av befolkningstillväxten det senaste decenniet. Befolkningen beräknas öka till 2,8 miljoner invånare år 2030 och till 3,4 miljoner invånare år 2050. Den kraftiga befolkningstillväxten har över tid byggt upp ett stort behov av ny och utvecklad infrastruktur.

En genomgående svaghet i planförslaget är att det regionala perspektivet är nedtonat i förhållande till det nationella perspektivet. Beskrivningar av storstädernas behov och förutsättningar saknas i stort helt. Storstäderna beskrivs som noder mellan vilka det görs långväga resor och transporter, inte som de områden inom vilket huvuddelen av transportarbetet i landet faktiskt sker och där de största behoven finns.

Den nationella satsningen på infrastruktur behöver innehålla mer medel. Trots en utökad ram är Trafikverkets förslag underfinansierat sett till faktiska behov och kostnader då infrastrukturområdet var och fortsatt är underfinansierat. Antingen behöver den nationella planens omfattning öka kraftigt, eller så behöver de nya stambanorna finansieras i särskild ordning, för att inte ställa viktiga och strategiska investeringar i storstadslänen mot varandra. Om liggande finansieringslösning beslutas kommer det att tränga ut satsningar på järnväg, väginfrastruktur och cykelinfrastruktur. Som huvudstadsregion behöver Stockholmsregionen snabba järnvägsförbindelser till olika delar av landet men även internationellt. Stockholms andel av den nationella planen har även tidigare sjunkit. Den

nationella planens andel för nyinvesteringar i Stockholms län sjönk ex från 20 procent till 15 procent från planeringsperioden 2014–2025 till planeringsperioden 2018–2029. Regionen tar samtidigt ett stort ansvar för finansiering av såväl statlig som regional infrastruktur under den nuvarande planperioden. Ett stort antal vägar, knutpunkter och kollektivtrafik i länet har en funktion som är av stor betydelse även för den nationella transportinfrastrukturen. Stockholms andel måste därför öka i kommande plan.

En annan svaghet är att kostnadsökningar i befintliga projekt tar en större del av det befintliga utrymmet för nya angelägna investeringsobjekt. Trafikverket behöver se över sina planeringsprocesser för att säkerställa en bättre kostnadskontroll. Trafikverket behöver också föreslå lösningar på de faktorer som påverkar kostnaden för infrastrukturprojekt, bland annat olika nationella regler och krav som idag ställs på ny infrastruktur och som i många fall förlänger tiden för genomförande och fördyrar projekten.

Därtill anser Region Stockholm att trängselperspektivet saknas. I dagsläget råder kapacitetsbrist i stora delar av transportsystemet i Stockholms län och den samhällsekonomiska kostnaden för trängseln bedöms uppgå till 6 miljarder kronor årligen. Bristande framkomlighet och svårigheter att förutse transporttider blir hinder för näringslivets transporter och försämrar Stockholms, och därmed Sveriges, konkurrenskraft. Uteblivna infrastrukturinvesteringar kan påverka tillväxten genom förmågan att attrahera företag och kompetens. Trängsel och långa restider skapar tillgänglighetsbrister som bidrar till segregation och motverkar utvecklingen i socioekonomiskt svagare områden. Det försvårar arbetspendling som i sin tur gör det svårt för invånarna att få ihop livspusslet.

Att Stockholmsregionens och andra storstadsregioners särskilda behov inte belyses i planen är allvarligt då en stor del av utvecklingen i storstäderna på olika sätt är beroende av den nationella planen. I Stockholmsregionen sker en stor del av både bil- och kollektivresande, bland annat hela pendeltågsresandet, på den statliga infrastrukturen. Därtill kommer den nationella planens roll som nödvändig medfinansierare av regionala investeringar i tunnelbana och spårväg, en roll som till stora delar är en följd av trängselskattens utformning som statlig skatt.

Transportsystemets brister i Stockholms län och dess påverkan på övriga samhället får också så stora konsekvenser att de på olika sätt är av nationellt intresse, inte minst eftersom hälften av landets skatteintäkter kommer från Stockholms läns invånare. Till Stockholms län sker en stor

nettoinpendling från övriga län i östra Mellansverige, liksom i allt högre grad från övriga landet. En förutsättning för att uppnå nationella transportpolitiska mål och klimatmål är att Stockholmsregionens invånare i större utsträckning än andra väljer bort bil till förmån för kollektivtrafik, gång och cykel, vilket i sin tur kräver investeringar i till exempel utökad spårtrafik, bytespunkter och cykelinfrastruktur.

Om staten vill höja ambitionerna inom klimatområdet bör den nationella planen satsa på åtgärder som minskar trängseln i våra storstäder med särskilt fokus på kollektivtrafiken, godstrafik, nyttotrafik och cykel. Region Stockholm välkomnar de satsningar på elektrifiering av vägtrafiken som regeringen initierat. Det är dock viktigt att elektrifieringen inte stannar vid de nationella vägarna. Vi vill därför framhålla vikten av statens delaktighet i att infrastrukturen för elektrifiering skyndsamt genomförs inom storstadsregionerna.

Resandet med järnväg väntas öka med 50 procent till år 2040 och en stor del av ökningen utgörs av pendling inom Mälardalen, Storstockholm, Göteborgsområdet och Skåne. Trots att ramarna till vidmakthållande utökas i jämförelse med nu gällande plan kommer funktionaliteten försämrats i delar av infrastrukturen och behöver därför utökas ytterligare.

Underhåll av järnväg och vägar är så eftersatt att en underhållsskuld byggts upp. Inom en växande del av järnvägsnätet är kapacitet såväl som hastighet nedsatt på grund av eftersläpat underhåll. Efter flera år av nedprioritering och underfinansiering beräknas underhållsskulden växa till 100 miljarder kronor redan år 2033, och ytterligare 130 miljarder kronor till 2037. Anläggningarna har till följd av detta blivit störningskänsliga. Över 150 kilometer kontaktledningar har passerat sin tekniska livslängd och 75 kilometer beräknas tillkomma under planperioden. Därtill saknas årligen stora resurser för att kunna avhjälpa akuta fel och störningar. Resurser till detta måste prioriteras högre och öka betydligt i kommande plan.

Vägunderhållet i hela länets statliga vägnät behöver säkras. Glesare delar av Stockholms län behöver få lika goda förutsättningar till säkra vägtransporter som i övriga Sverige, med tanke på att Trafikverkets vägnät i Region Stockholm har lägst andel vägar av god eller fullgod standard av alla regioner i Sverige.

Medel för utveckling av transportsystemet

Trimningsåtgärder för bättre tillgänglighet (7.1.2)

Region Stockholm ser att planförslaget saknar finansiering av viktiga

järnvägsobjekt, där delåtgärder i stället kommer vara nödvändiga att finansiera genom medel från trimningsåtgärder inom framför allt delområdet kapacitet och kvalitet. Andelen medel till området tillgänglighet behöver utökas för att rymma detta.

Samfinansiering av cykelåtgärder i länsplaner (7.1.2)

Region Stockholm ser positivt på möjligheten att från nationell plan medfinansiera cykelinvesteringar i länsplanerna, även om det med åtgärdsområdets storlek blir begränsat med medel per region. Det är också oklart hur medlen ska fördelas. Region Stockholm anser att detta behöver klargöras till fastställd nationell plan. Region Stockholm föreslår därmed att de regioner som har en regional plan för cykelinfrastruktur och regionala cykelmål bör prioriteras. Vidare bör insatserna främja strategisk utbyggnad av ett sammanhängande cykelnät. Medel ur pottorna bör också kunna ingå som en del i överenskommelser med kommuner, exempelvis som medfinansiering i den regionala cykelförhandling som nu har inletts i Stockholms län. I förslag till länsplan för Stockholms län läggs 1,8 miljarder kronor på cykelåtgärder. Detta kan ställas mot de 1,7 miljarder som satsas på cykel i nationell plan. Region Stockholm anser att det är nödvändigt att höja anslagen för medfinansiering av cykelåtgärder.

Behov av möjlighet till samfinansiering av kollektivtrafikåtgärder

Utöver åtgärdsområden för medfinansiering av regionala åtgärder inom cykel och trafiksäkerhet kan motsvarande åtgärdsområde med fördel också införas för åtgärder inom kollektivtrafik. I Stockholms län utförs en stor andel av kollektivtrafiken på det regionala vägnätet och det är viktigt att medel finns för exempelvis anläggande av busskörfält, oavsett vem som är väghållare.

Stadsmiljöavtal (7.2)

Region Stockholm anser att stadsmiljöavtalen varit och är en framgångsrik medfinansieringsform, där kravet på motprestationer knyter investeringen till en bredare samhällsutveckling med ett gemensamt mål. Den regionala utvecklingsplanen, kommande kollektivtrafikplan 2050 och den storregionala systemanalysen En Bättre Sitts behöver ligga till grund för prioriteringen för att stödja högsta regionala nytta. Stödet bör särskilt främja innovativa, kapacitetsstarka och resurseffektiva lösningar för kollektivtrafik eller cykeltrafik och insatser för samordning och effektivisering av godstransporter. Förutsättningar för stöd är att motprestationer som bidrar till hållbara transporter eller ökat bostadsbyggande genomförs.

Storstadsområdena särskiljer sig från resten av Sverige genom en större

uppdelning av nyttor och ansvar för trafiksystemet mellan stat, region och kommuner. I en sådan miljö är olika former av avtalsplanering nödvändig för att kunna skapa hållbar utveckling av transportsystemet. Region Stockholm stödjer Trafikverket i att stadsmiljöavtalen inte ska fördelas geografiskt rättvist utan där de gör störst nytta.

Namngivna investeringar

Stockholm C och Tomtebodabangård, kapacitet mm – utredning (7.3.4)

Utformningen av Stockholm C med olika kringfunktioner är sannolikt ett av de mest strategiska ställningstaganden som kan göras i det svenska transportsystemet och påverkar hur hela landets järnvägstrafik kan bedrivas. Utformningen av stationen påverkar också resenärslödena och trängseln i underjordskomplexet T-centralen/pendeltågsstationen Stockholm City/framtida Roslagsbanestationen och flöden i gatumiljön. Därför behöver bytespunktens funktion vara styrande i exploateringsprojektet och ett nära samarbete behöver etableras med Region Stockholm i planeringen av bytespunkten.

För Region Stockholms del är det viktigt att en ombyggnad av Stockholm C och dess kringfunktioner ger stöd för, och stimulerar, en önskad trafikutveckling; där en större del av tågtrafiken är genomgående förbi Stockholm C, så att tåg söderifrån fortsätter till Arlanda och Uppsala.

E4/Väg 259, Tvärförbindelse Södertörn (7.5.3.2)

Inom ramen för redan fattade beslut i den nationella planen behöver åtgärder i gällande plan slutföras och byggstarter påbörjas inom tidigare överenskommen utsatt tid, exempelvis tvärförbindelse Södertörn som i förslaget till nationell plan fått full finansiering.

Tvärförbindelsen är ett strategiskt betydelsefullt objekt som bidrar till att öka tillgängligheten och knyta samman olika delar av Stockholm på tvären. Den är nödvändig för framtida effektiva godstransporter till och från den nya hamnen i Norvik, samt en förutsättning för förbättrad kollektivtrafik med stombuss. Det är avgörande att förbindelsen leder till förbättrad kapacitet i kollektivtrafiken och en ökad kollektivtrafikandel. Region Stockholm ser därmed positivt på att Tvärförbindelse Södertörn har full finansiering. Det är också positivt att Tvärförbindelsen är utpekad som ett innovationsprojekt med särskilt fokus på elektrifiering, som är önskvärt av Region Stockholm för att vi ska kunna nå våra klimatmål och för framtida innovationer inom infrastrukturbyggande. Vid tiden när Tvärförbindelse Södertörn är färdigbyggd behöver staten ha nått sina mål om en elektrifierad fordonsflotta för att minska utsläppen från transportsektorn så att Stockholmsregionen inte får en ökad klimatpåverkan.

Tvärförbindelsen planeras byggas delvis parallellt med Spårväg syd och projekten kommer påverka varandra. Planeringen och den kommande byggnationen behöver därmed samverkas nära med, och ta hänsyn till, Region Stockholms byggnation av Spårväg syd. Utformningen av Tvärförbindelsen och dess anslutningar behöver också ge goda förutsättningar för en konkurrenskraftig stombusstrafik.

Nya stambanor för höghastighetståg (7.6)

Region Stockholm anser att utbyggnad av höghastighetsbanor, för att inte tränga ut andra nödvändiga investeringar, ska ske med separat finansiering. Region Stockholm delar Trafikverkets bedömning att annan finansiering är nödvändig för att effektivisera genomförandet, minska negativ påverkan på andra projekt, och säkerställa tidigare realisering av nyttorna.

Region Stockholm är positiv till den systemövergripande utbyggnadsanalys som planeras för de nya stambanorna. Utifrån nuvarande planering, där stambanorna ansluter till befintlig järnväg i Järna, kommer stambanorna och dess trafik dela funktioner och kapacitet med framför allt den för Stockholmsregionen viktiga regionalstågstrafiken. För Region Stockholm är det angeläget att stambanorna och de med övriga järnvägsnätet gemensamma funktionerna stödjer Stockholmsregionens behov av förbättrad tillgänglighet mellan olika länsdelar och delar av storregionen Stockholm – Mälardalen. Därför behöver planerna för nya stambanor inkludera nya kapacitetsstarka spår mellan Järna, Stockholms Central och vidare till Arlanda. Om enbart Sverigeförhandlingens sträckningar för nya stambanor genomförs förutsätts trafiken ledas in på befintligt spår från Järna till Stockholm vilket kommer leda till svår trängsel och riskera att tränga ut pendeltåg och regionalståg. Dessutom riskeras Arlandas ställning att undergrävas vilket påverkar tillväxten i hela Stockholm-Mälardalsregionen.

ERTMS och andra järnvägstekniska system (7.9)

Region Stockholm anser att införandet av ERTMS (ett standardiserat europeiskt säkerhetssystem för järnvägar) på olika sträckor i större utsträckning ska underordnas och ses som del i andra utvecklingsprojekt.

Inom SL-pendelns område behöver införandet av ERTMS ingå som del i en, mellan Region Stockholm och Trafikverket gemensam, större plan för att öka kapaciteten i pendeltågssystemet Region Stockholm förväntar sig statlig finansiering av ombordutrustning ERTMS. Vi vill också markera emot kostnadsutvecklingen även inom ERTMS. Enligt

Trafikverkets underlag har kostnaderna för pågående investeringar i järnvägssystem (varav majoriteten är ERTMS-objekt) i genomsnitt ökat med 38 procent sedan gällande plans fastställelse. Det är en orimlig kostnadsutveckling som utarmar planutrymmet och ERTMS står för nästan en tredjedel av fördyringen inför bedömningen av kostnadsanspråken.

E4/E20 Förstärkning Södertäljebron (8.6.4)

Region Stockholm stödjer att planförslaget innehåller förstärkning av Södertäljebron med nya körfält, men vill framföra behovet av en förstärkning på väg E4 genom en ny passage av Södertälje kanal.

En ny passage är en förutsättning för att minska sårbarheten och öka framkomligheten på den väg som binder samman Stockholm med hela södra Sverige. Det är även viktig för stora delar av norra Sveriges koppling till resten av landet. Detta är viktigt inte minst för svensk exportindustri.

Behov av ytterligare investeringsobjekt

Region Stockholm anser att Trafikverkets förslag till Nationell plan saknar viktiga och prioriterade objekt för att trafiksystemet och infrastrukturen i Stockholmsregionen ska fungera. I Trafikverkets förslag till nationell plan ingår inte nedanstående planmogna objekt, vilka Region Stockholm anser ska lyftas in i planen.

Märsta, Årstaberget, Upplands Väsby stationer och bytespunkt Flemingsberg

Inför framtagandet av planer tecknades en överenskommelse om samfinansiering med medel från nationell plan, länsplan och Region Stockholms medel för ombyggnation av Årstaberget bytespunkt, samt en avsiktsförklaring om medfinansiering från Sigtuna kommun och Region Stockholm av Märsta station. Båda objekten ingår i den lista på åtgärder som definierats i *Åtgärdsvalsstudie utveckling av pendeltågstrafiken i Stockholm*.

Ombyggnaden av Märsta station syftar till att åtgärda grundläggande personsäkerhetsbrister, utveckla uppställningskapaciteten i pendeltågssystemet och trimma kapaciteten på den hårt belastade sträckan mellan Stockholm och Uppsala. Projektet omfattar en ny station för att regionaltågsresenärer ska slippa korsa tågspår i plan, och en tillräckligt lång plattform för att hela regionaltåget ska rymmas vid plattform. Om ombyggnaden inte läggs in som objekt i nationell plan kommer medel från andra delar av planen behöva tillföras, för att hantera de olika brister som projektet avser att lösa; såsom åtgärdsområden och ERTMS-projektet. Region Stockholm anser att det vore bättre att regeringen beslutar genomföra åtgärderna samlat inom ramen för det mellan Trafikverket,

Region Stockholm och Sigtuna kommun överenskomna objektet.

Ombyggnaden av Årstaberget syftar till att skapa utrymme för ökat resande till en station som redan idag är överbelastad och som framöver också ska utgöra bytespunkt till den, i Sverigeförhandlingen överenskomna, kommande tunnelbanan mellan Älvsjö och Fridhemsplan. En utbyggnad till en trespårsstation innebär också ett steg för att möjliggöra utökad pendeltågstrafik genom Citybanan och underlätta störningshantering i pendeltågstrafiken, vilket är ett nationellt intresse.

Ombyggnaden av Upplands Väsby station syftar till att kombinera trafiksystemen mellan pendel- och regionaltågstrafiken för att möta resandeutvecklingen på ett kostnadseffektivt sätt samtidigt som kollektivtrafikens attraktivitet stärks. De föreslagna spårbyggnaderna möjliggör att fler pendeltåg kan vända i Upplands Väsby samtidigt som regionaltåg från Uppsala-Märsta (regionpendeltåg) gör uppehåll vid stationen. Förväntad trängsel i tågtrafiken kan avhjälpas samtidigt som attraktiva restider kan erbjudas från regionens yttre delar.

Nedsänkning och överdäckning av väg 226 genom Flemingsberg i syfte att säkerställa kapaciteten på vägen samt möjliggöra stadsutveckling och en framtida bytespunkt. Flemingsberg är utpekad som regional kärna och utgör idag en viktig bytespunkt mellan pendeltåg, regionaltåg och stombusstrafik och framöver även med Spårväg Syd. Bytespunkt Flemingsberg har utretts i en åtgärdsvalsstudie (*Åtgärdsvalsstudie bytespunkt Flemingsberg TRV 2018/86716*) och Region Stockholm anser att objektet hör hemma i nationell plan.

Fyrspårsutbyggnad Stockholm-Uppsala

Det avtal som har skrivits mellan staten, berörda regioner och kommuner, innebär att fyrspårsutbyggnaden mellan Uppsala - Stockholm ska vara klar 2034. Som motprestation planerar kommunerna nu för att bygga tiotusentals bostäder och regionerna investerar miljardbelopp i ny kollektivtrafik. För att få ut den fulla nyttan av de satsningar som görs är det viktigt att det finns ett sammanhängande stråktänk och att Ostkustbanan inte försenas utan håller sig till tidigare överenskommen byggstart. För att kunna nyttja fyrspåret och realisera de nyttor som beskrivs behöver även nodpunkterna i järnvägssystemet utvecklas.

Detta innefattar:

- Trimning och plattformsförlängningar Uppsala-Gävle
- Kapacitetsförstärkningar i hela stråket
- Ombyggnad av Märsta station

- Tidigare överenskommen byggstart (nationell plan 2018–2029) var 2024–2029. Nu senarelagts till 2028–2033. Endast 18% av finansiering avsätts till och med 2033.

Signaltrimning ostkustbanan

För att fullt ut kunna nyttja Citybanan och möjliggöra utvecklingen av pendel- och regionaltågssystemet behöver anslutande banors signalsystem trimmas till samma nivå som Citybanan. På Ostkustbanan innebär trimningsåtgärderna relativt kostsamma ställverksbyten vilket gör att de faller över 100 miljonersgränsen och behöver bli ett namngivet objekt. Om objektet inte kommer med i den nationella planen behöver kostnaderna bäras inom ERTMS-projektet.

Fördjupad utredning av stråket Stockholm – riksgränsen - Oslo, kapacitetsproblem och långa restider

Det är positivt att den nationella planen lyfter ett samarbete med Jernbanedirektoratet i Oslo om att utreda sträckan Oslo-Stockholm. Däremot bör planen inkludera åtgärder mot de brister som har påverkan på sträckan Oslo-Stockholm, bland annat investeringar på Värmlandsbanan och Mäljarbanan. Fokus för utredningen bör också ligga på hela sträckan och inte bara mellan Karlstad och riksgränsen.

Märstastråket och Täbystråket

Staten har ett särskilt ansvar för de regionala cykelstråk som måste finansieras genom nationell plan. Därför är det av stor betydelse att tidigare förslagen av Täbystråket (sträckan Mörby C-Frescati) och Märstastråket (sträckan Norrtull-Kista) som är viktiga kopplingar nu återinförs och får klartecken för byggstart under kommande planperiod.

I Stockholms län finns stor potential för ökat cyklande, men endast 20 procent av det utpekade regionala cykelvägnätet är utbyggt. Stråken är viktiga stråk för arbetspendling och går längs det nationella vägnätet. Cykelstråken Märstastråket Norrtull-Kista och Täbystråket Mörby C-Frescati kräver nationell finansiering för att byggas ut och behöver därmed finnas med i den fastställda nationella planen.

E4 Häggvik-Arlanda

Breddning och kapacitetsförstärkning som möjliggör bättre förbindelse till Arlanda och Uppsala viktigt för såväl att möjliggöra utökad kollektivtrafik på väg, som för den internationella tillgängligheten samt utveckling av bostäder och arbetsplatser i hela norra Stockholm.

Trafikmängderna på E4:an är i nuläget nära kapacitetstaket vilket periodvis

resulterar i trängsel och köbildning. Den förväntade trafikökningen på sträckan beror främst på kommunala utvecklingsplaner, en ökning av resenärer och arbetspendlare vid Arlanda flygplats samt öppnandet av E4 Förbifart Stockholm. Om inga åtgärder vidtas förväntas trafikökningen medföra att kapaciteten mellan Häggvik och Arlanda försämras ytterligare. Region Stockholm efterfrågar en satsning på utökad kapacitet på sträckan från Förbifart Stockholm och norrut till Arlanda under planperioden.

Förslag på utpekade brister för fortsatt utredning (7.12)

Utveckling av högvärdig kollektivtrafik på väg i storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Öresundsområdet

Region Stockholm ser positivt på att behov av utveckling av högvärdig kollektivtrafik på väg i storstadsregionerna pekas ut som brist. Bristen kan generaliseras till att också täcka in andra funktioner i gaturummet, såsom kapacitet i och utrymme för terminaler och bytespunkter. Här finns också stora möjligheter för satsningar på elektrifiering. Bussframkomligheten i Stockholmsregionen behöver också förbättras. Ett aktivt arbete med att inventera nya effektiviseringar och identifiera möjligheter att införa BRT-system (Bus Rapid Transit) borde utredas i relation till denna brist.

Behov av ytterligare utpekade brister

Region Stockholm ser därutöver behov av att regeringen pekar ut nedanstående brister. I likhet med den föreslagna bristen avseende högvärdig kollektivtrafik på väg är detta brister med komplexa planeringsförutsättningar, där staten på olika sätt har nyckelroller och med en betydelse som är av nationellt intresse.

Genomförandeplan för ökad kapacitet i pendel- och regionalstågstrafiken

Framför allt stora delar av Stockholmsregionens yttre delar, men också delar av Sörmlands- och Uppsala län, är beroende av att pendeltågstrafiken kan fortsätta utvecklas i takt med det snabbt ökande resandet. Ökad samplanering mellan pendel och regionalståg kan också öka tillgängligheten till större arbetsmarknader samt till Arlanda från Stockholmsregionens yttre delar och inte minst från den södra regionhalvan.

En samsyn finns mellan Region Stockholm och Trafikverket om inriktningen i form av *Åtgärdsvalsstudie utveckling av pendeltågstrafiken i Stockholm*. Ansvaret för att genomföra åtgärder avseende investeringar och trafikering är delat mellan olika parter och behöver följas upp av en gemensam genomförandeplan. Inriktningen behöver också påverka andra utredningar och projekt, som utbyggnad av nya stambanor, ombyggnation av Stockholm C, införande av ERTMS, samt utökad kapacitet Järna –

Stockholm Central – Arlanda.

Finansiering av kapacitetsstark trafikinfrastruktur till större stadsutvecklings- och nybyggnadsområden

För att säkerställa att nödvändigt bostadsbyggande kommer till stånd och att större nybyggnadsområden utformas och trafikförsörjs på ett hållbart sätt krävs att planering och utbyggnad av storskalig kollektivtrafik byggs i samma takt. En förutsättning för att Region Stockholm ska kunna bygga ut kapacitetsstark kollektivtrafik är att delar av finansieringen kan tillföras från andra parter såsom exploatörer, stat och kommuner. För att göra detta på ett effektivt sätt krävs det statlig samordning och förhandling.

Staten har här en roll att facilitera förhandlingar om paketåtgärder liksom att kunna tillhandahålla nödvändig medfinansiering från planmedel och exempelvis trängselskatt eller stadsmiljöavtal.

Nästa steg i tunnelbanans utveckling

Tunnelbanans framtida utveckling är en central del för Stockholmsregionen. Nästa steg av utvecklingen har därför också initierats. Det handlar bland annat om en utvecklingsplan för tunnelbanan som syftar till en översyn av tunnelbanans roll och syfte i kollektivtrafiksystemet. Nödvändiga investeringar för att säkerställa en ökad nytta ska också identifieras. Utvecklingsplanen lyfter även avvägningar och områden som kräver strategiska ställningstaganden, vilka är viktiga för att hantera hur, i vilken utsträckning och med vilken långsiktighet tunnelbanan ska uppfylla utpekade roller och mål. Det finns flera olika spår som behöver undersökas ytterligare, inte minst för att skapa en sammanlänkning av kollektivtrafiken, däribland tunnelbana mellan Älvsjö - Hagsätra och Hjulsta – Barkarby. Region Stockholm ser att framtida tunnelbaneprojekt bör delfinansieras med byggnation av nya bostäder och skulle vara ett naturligt inslag i framtida Stockholmsförhandlingar.

Förstärkt kollektivtrafik till Arlanda.

Förstärkt kollektivtrafik till Arlanda är nödvändig och det finns flera olika alternativ som behöver utredas för att hantera det behovet, bland annat förbättrade möjligheter för användande av snabbtågsförbindelsen Arlanda Express mellan Arlanda och Stockholms Central, en förlängning av Roslagsbanan från Vallentuna till Arlanda och annan förstärkt infrastruktur för kollektivtrafik på både spår och väg till Arlanda. Samhällsekonomisk lönsamhet ska vägleda vilket alternativ som väljs men arbetet behöver påbörjas då behovet på sikt kommer öka markant. En kommande Stockholmsförhandling kan med fördel inkludera insatser för att stärka kollektivtrafikförsörjningen av Arlanda.

Åtgärder för ökad kapacitet i nord-sydlig riktning

I tidigare nationell plan har Östlig förbindelse funnits med men den har lyfts bort i pågående planperiod. Regionen anser dock att behovet av åtgärder för ökad kapacitet och framkomlighet i nord-sydlig riktning som underlättar bostadsbyggande och arbetsplatsutveckling i länets centrala och östliga delar kvarstår. Åtgärder för att stärka kapaciteten måste ske med hög andel elektrifierad trafik.

Ett sammanhängande regionalt cykelnät med hög kapacitet

Staten behöver engagera sig för att stödja genomförandet av ett sammanhängande regionalt cykelnät med hög kapacitet. Vidare behövs även regelförenklningar för cykelväg. Det är angeläget att genomföra regelförenklningar för att underlätta utbyggnaden av regional cykelinfrastruktur. Ex väglagen och anläggningslagen.

Inför en storstadspott för storstadsåtgärder

I likhet med dagens pott för stadsmiljöavtal. För att uppnå en omställning av transportsystemet i storstäder krävs mer omfattande investeringar än i övriga städer i landet. Men samtidigt kan klimatnyttan av investeringar bli större eftersom hög befolkningstäthet och kortare avstånd gör det lättare för invånarna att välja kollektivtrafik, gång och cykel om infrastrukturen finns och restiderna är konkurrenskraftiga med bilen.

Beslutsunderlag

1. Gemensamt tjänsteutlåtande
2. Det gemensamma yttrandet från de sju regionerna inom *En Bättre Sits*
3. Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033
4. Tillväxt- och regionplanenämndens yttrande
5. Trafikförvaltningens yttrande

Irene Svenonius

Gustav Hemming