

Regionstyrelsen

## **Yttrande över Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022-2033 och 2022-2037**

Föredragande regionråd: Gustav Hemming

### **Ärendebeskrivning**

Trafikverket har genom remiss bjudit in Region Stockholm att yttra sig över inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022–2033 och 2022–2037.

### **Förslag till beslut**

Regionrådsberedningen föreslår att regionstyrelsen beslutar följande.

1. Regionrådsberedningens yttrande utgör tillsammans med Regiondirektörens tjänsteutlåtande Region Stockholms remissvar till Trafikverket över inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022–2033 och 2022–2037. Remissvaret baseras på 1) regionala analyser och regionala styrdokument, 2) kommunal förankring, som återfinns i tjänsteutlåtandet samt 3) politisk ambition för Regionen som återfinns i regionrådsberedningens motivering.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

### **Regionrådsberedningens motivering**

#### Investeringarna måste matcha Stockholmsregionens snabba tillväxt

Stockholmsregionen är en av Europas snabbast växande storstadsregioner. Länet står för 23 procent av Sveriges befolkning, men cirka 40 procent av befolkningstillväxten det senaste decenniet. Idag står Stockholmsregionens invånare för hälften av statens skatteintäkter. Befolkningen beräknas att öka till 2,8 miljoner invånare år 2030 och till 3,4 miljoner invånare år 2050. Detta har över tid byggt upp ett stort behov av infrastrukturinvesteringar i regionen och med den beräknade befolkningsökningen kommer även behovet att öka. Redan i dagsläget råder kapacitetsbrist i

stora delar av transportsystemet med en negativ inverkan på länets tillväxt, näringsliv, transportkostnader, klimat, luftkvalitet och livskvalitet.

Bristande framkomlighet och svårigheter att förutse transporttider hindrar näringslivets transporter och försämrar Stockholms konkurrenskraft. Det försämrar även arbetspendling som i sin tur gör det svårt för invånarna att få ihop livspusslet. Den samhällsekonomiska kostnaden för trängseln i Stockholms län bedöms uppgå till 6 miljarder kronor årligen, som också drabbar både näringsliv och invånare. Till skillnad från övriga län i östra Mellansverige förväntas nettoinpendlingen i Stockholms län till år 2050 öka med 30 000 fler än den nuvarande nettoinpendlingen, vilket bidrar ytterligare till det ökande behovet av investeringar.

Både den växande ekonomin och den ökade befolkningsmängden driver på transportbehovet i länet. Samtidigt har Stockholmsregionen under de senaste decennierna fått en minskande andel av de statliga infrastrukturinvesteringarna, både genom Nationell plan och genom länsplan. Trots de planerade infrastrukturinvesteringarna i Stockholms län är därför behoven av nya investeringar betydande.

En bättre matchning mellan investeringarna i infrastruktur och de stora och växande behoven är avgörande för att säkra Stockholmsregionens internationella konkurrens- och attraktionskraft, för möjligheterna att nå transportsektorns klimatmål och säkra social, ekonomisk och miljömässig hållbarhet. Smart planering och styrning av trafiken samt prioritering av trafikkapaciteten kommer att behövas, men utan tillräckliga investeringar tas stora risker med Stockholmsregionens och därmed Sveriges utveckling.

Stockholmsregionen har höga ambitioner att vara Europas mest attraktiva storstadsregion med högt ställda mål att nå en social, ekonomisk och miljömässig hållbar utveckling, vilket beskrivs i Regional Utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUF2050. Vi vill på övergripande nivå särskilt understryka vikten av

- Ökade investeringar genom en hög ram för både nationell plan och länsplan,
- att beslutade investeringar i nationell plan och länsplan ska genomföras,
- att en särskild storstadspott införs,
- att ambitionen om ett transporteffektivt samhälle är vägledande i infrastrukturplaneringen och att Regionens mål om 70 procents trafikandel till 2030 för kollektivtrafik, cykel och gång stöds i den statliga infrastrukturplaneringen,
- att den regionala prioriteringen om ökad elektrifiering av person- och varutransporterna understöds,
- att glesare delar av Stockholms län får lika goda förutsättningar till säkra vägtransporter som i övriga Sverige,

- att staten engagerar sig för att stödja genomförandet av ett sammanhängande regionalt cykelnät med hög kapacitet.

### Ökade investeringar genom en hög ram för både nationell plan och länsplan

Regionrådsberedningen instämmer med regionledningskontorets förslag att den enda acceptabla inriktningen är +20 procent utan nya stambanor, med en planperiod om 12 år. För Region Stockholm innebär denna inriktning bland annat att alla övriga namngivna åtgärder (exklusive nya stambanor) i gällande plan kan genomföras, ökat utrymme för nya namngivna investeringar samt ökade årliga satsningar (+20 procent) på länstransportplan. Stockholmsregionen har behov av en ännu större ökning av infrastrukturbudgeten, eftersom redan planerade åtgärder i Nationell plan inte är tillräckliga för att möta Stockholmsregionens behov. Inte ens en 20-procentig ökning av länsplanen räcker för att både underhålla och utveckla den regionala infrastrukturen.

För att kunna möta de behov som en ökad befolkning ger, bör också en särskild storstadspott införas där regioner kan ansöka om medel på ungefär samma sätt som dagens pott för stadsmiljöåtgärder.

### Stockholmsregionens unika förutsättningar

Vidare bör inriktningsunderlaget ta hänsyn till regionala skillnader. I storstadsområdena finns mycket större förutsättningar för att styra över mobilitet till hållbara transporter som kollektivtrafik, cykel och gång då dessa flöden är större och avstånden kortare. Trafikverkets argument som de lyfter i sitt underlag om att en överströmning från vägtrafik till kollektivtrafik har liten potential i klimatarbetet, har inte samma giltighet i storstäder som på glesbygden. Regionrådsberedningen anser att storstädernas förutsättningar kan stärkas ytterligare. I synnerhet förutsättningarna för ett ökat resande med kollektivtrafik, cykel och gång. Antalet resenärer i länets kollektivtrafik överstiger resten av landets samlade kollektivtrafik. Med hänvisning till det stora antalet resenärer samt hur viktigt kollektivtrafiken är för hela landets klimatomställning samt tillväxt är investeringar i kollektivtrafik i Stockholms län en nationell angelägenhet.

### Glesare delar av Stockholms län behöver få lika goda förutsättningar till säkra vägtransporter som i övriga Sverige

I detta sammanhang är det också viktigt att lyfta att Stockholmsregionen har landets tredje största landsbygd med sina drygt 160 000 invånare utanför tätorterna. Detta kräver egna insatser, samtidigt som det är viktigt att samspelet mellan stad och land fungerar. Det är prioriterat att underhålla och komplettera den befintliga infrastrukturen, samt öka

tillgängligheten med kollektivtrafik och möjligheten att kombinera olika transportslag. Stockholmsregionen tar ett större ansvar för vägnätet i länet jämfört med andra län, samtidigt som detta inte speglas i resurstilldelningen. Regionrådsberedningen vill göra staten uppmärksam på att det kan uppstå en regional orättvisa för kommuner som ligger i länets ytterkant om inte mer medel tillförs Stockholmsregionen.

Stockholmsregionens vägnät står ut bland övriga regioner med att innefatta stora vägar som inte är statliga. Detta innebär att dessa vägar inte kan tas med i Nationell plan utan måste finansieras i länsplan. Det är i princip bara Europavägarna som är statliga. Det är därför av stor vikt att länsplanen får ökade resurser så att underhåll av dessa vägar kan säkerställas. Utan ökade resurser kommer tillgängligheten till länets glesare delar försämrats vilket får negativa effekter på bostadsbyggande och arbetsplatser samt försämrade möjligheter till att bedriva effektiv busstrafik.

#### Beslutade investeringar i Nationell plan och länsplan ska genomföras

Underhåll och reinvesteringar i befintlig infrastruktur samt färdigställande av pågående och överenskomna infrastrukturprojekt inom Sverige-förhandlingen och Stockholmsöverenskommelsen är av största vikt för att möta utvecklingen och bidra till klimatomställningen. Det är mycket viktigt att åtgärder i gällande plan ska slutföras enligt devisen lagt kort ligger. Likaså behövs en ökad kapacitet i regional- och pendeltågstrafik i länet samt ökad kapacitet och framkomlighet för kollektivtrafik på väg för att kunna hantera framtida efterfrågan, inte minst vad gäller bättre förbindelser på tvären, och då framförallt i relationerna mellan de inom RUF5 2050 utpekade regionala stadskärnorna.

Som länsplaneupprättare redovisar Region Stockholm också kommunernas prioriteringar i regiondirektörens tjänsteutlåtande. Bland annat nämns Tvärförbindelse Södertörn och ökad kapacitet och framkomlighet över Saltsjö-Mälarsnittet som viktiga åtgärdsområden för ökat bostadsbyggande och stärkt arbetsmarknad, inte minst i länets östra delar. Region Stockholm kommer inte att finansiera nya vägar. Statliga eller kommunala initiativ till kommande vägförstärkningar behöver finansieras fullt ut av statliga medel. Det är avgörande att dessa statliga investeringar också leder till förbättrad kapacitet i kollektivtrafiken. I dagsläget innebär nya vägar negativ klimat och miljöpåverkan och försvårar möjligheten att uppnå klimatmålen. I syfte att effektivt nyttja den befintliga infrastrukturen bör även steg 1 och 2 åtgärder enligt Trafikverkets fyrstegsprincip omfattas av medel i såväl nationell plan som i de regionala planerna.

#### Ett transporteffektivt samhälle som vägledande i infrastrukturplaneringen

Stockholmsregionen står inför en betydande utmaning när det gäller att öka kapaciteten och tillgängligheten i transportsystemet för en växande

befolkning och samtidigt minska transportsystemets påverkan på klimat och miljö. För att klara detta krävs omfattande investeringar, lagändringar och styrmedel med syfte att minska vägtrafikens klimatpåverkan. Ökad kapacitet i vägnätet har historiskt medfört ökad ("inducerad") privatbilism och bidragit till en glesare och mer biltrafikanpassad stadsplanering.

Region Stockholm vill understryka vikten av att Trafikverket, regionen och kommunerna måste motverka dessa tendenser både genom utformning av vägprojekten, prioritering av kollektivtrafik, gång, cykel och nytto- och godstrafik, samt genom att vid behov stärka styrmedel för att minska utsläpp och trängsel från vägtrafik.

Det är också av största vikt att sambandet mellan vägtrafik och klimatpåverkande utsläpp bryts så skyndsamt att önskade kapacitetsförstärkningar i vägnätet inte resulterar i klimatpåverkande utsläpp. Detta ansvar ligger primärt på den nationella klimatpolitiken, men region Stockholm vill gärna bidra till en skyndsam elektrifiering av vägtrafiken som ett viktigt bidrag till att bryta sambandet.

Ett mer transporteffektivt samhälle är viktigt utifrån både ett klimatperspektiv och ett samhällsekonomiskt perspektiv, då trängsel i transportsystemet orsakar stora samhällsekonomiska kostnader. Regionen har i den regionala utvecklingsstrategin för Stockholmsregionen år 2030 som mål att kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna ska öka med 5 procentenheter i jämförelse med 2015, och minst 70 procent av alla resor inom länet ska ske med kollektivtrafik, cykel och gång, och cykelandelen ska vara 20 procent i enlighet med den regionala cykelplanen.

Det finns ett stort behov av att effektivisera befintligt trafiksystem för att möta ökade resenärsflöden och möjliggöra förtätning i kollektivtrafikhöga lägen. Överflyttning av persontransporter med bil till kollektivtrafik samt gods från vägtrafik till andra trafikslag ökar framkomligheten och är därför av hög prioritet.

När det gäller elektrifiering vill Regionrådsberedningen understryka att ambitionerna som Trafikverket har på området är positiva och att Region Stockholm vill bidra och vara en aktiv part i övrig utveckling inom elektrifieringen av fordonsflottan. Att öka de eldrivna person- och varustransporterna är dessutom en utpekad regional prioritering i RUFSS 2050. Det bör även tilläggas att elektrifieringen behöver omfatta olika transportslag som kollektivtrafik, persontrafik och godstrafik på väg.

#### Genomförandet av ett sammanhängande regionalt cykelnät med hög kapacitet

För att nå regionens mål om en ökad färdmedelsandel för hållbara resor (kollektivtrafik, cykel och gång) krävs nya investeringar i infrastrukturen

samt regelförenklingar som underlättar utbyggnaden av exempelvis regional cykelinfrastruktur. Utvecklingen på denna punkt går för långsamt trots nyttorna för folkhälsan, trängseln och klimatet. Om cykelns potential ska tas tillvara behövs en sammanhängande regional cykelinfrastruktur, i likhet med den i Köpenhamn. Det återstår fortfarande behov av nya cykelkopplingar och standardhöjningar, inte minst på det statliga vägnätet där Trafikverket är väghållare.

Därtill kommer att nuvarande finansieringsmodell med kombination av länsplanemedel och kommunal medfinansiering riskerar att tränga undan andra angelägna satsningar och förhålla utbyggnaden. Ett snabbare genomförande skulle underlättas av en så kallad storstadspott som nämns ovan eller genom andra nationella initiativ.

För att hållbara trafikslag som kollektivtrafik, cykel och gång ska kunna öka och utgöra en större andel av den totala trafikmängden krävs nationella prioriteringar och utökade satsningar på dessa trafikslag.

**Beslutsunderlag**

Regiondirektörens tjänsteutlåtande

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

Tillväxt- och regionplanenämndens yttrande den 4 december 2020

Trafiknämndens yttrande den 4 december 2020

Irene Svenonius

Gustav Hemming

Regionstyrelsen  
Regionledningskontoret  
Anna von Scheele Fohlman

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2020-12-18

RS 2020-0839

Regionstyrelsen

## **Yttrande över Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022-2033 och 2022-2037**

### **Ärendebeskrivning**

Trafikverket har genom remiss bjudit in Region Stockholm att yttra sig över inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022–2033 och 2022–2037.

### **Beslutsunderlag**

Regiondirektörens tjänsteutlåtande  
Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022–2033 och 2022–2037  
Tillväxt- och regionplanenämndens yttrande den 4 december 2020  
Trafiknämndens yttrande den 4 december 2020

### **Förslag till beslut**

Regionrådsberedningen föreslår att regionstyrelsen beslutar följande.

1. Regiondirektörens tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Trafikverket över inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022–2033 och 2022–2037.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

### **Regionledningskontorets förslag och motivering**

#### *Sammanfattning*

Trafikverket har den 25 juni 2020 fått i uppdrag av regeringen att ta fram ett inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för två alternativa planperioder, 2022–2033 och 2022–2037. Trafikverket redovisade inriktningsunderlaget till regeringen den 30 oktober 2020. Underlaget har skickats på remiss med sista svarsdag den 29 januari 2021.

Inriktningsplaneringen utgör det första steget mot en ny nationell plan samt länstransportplaner och syftar till att ge ett underlag till regeringens infrastrukturproposition. Vägledande för inriktningsunderlaget är ett trafikslagsövergripande förhållningssätt, fyrstegsprincipen samt de transportpolitiska principerna. Inriktningsunderlaget bygger på regeringens och EU:s mål, inriktningar och beslutade strategier och bedömningar av den långsiktiga utvecklingen av en rad omvärldsfaktorer, till exempel ekonomi, demografi och teknisk utveckling.

Region Stockholm har beretts möjlighet att yttra sig över Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för två alternativa planperioder, 2022–2033 och 2022–2037.

Region Stockholms yttrande utgår från ett samlat regionalt utvecklingsperspektiv utifrån regionens ansvarsområden inom regional fysisk planering och som regionalt utvecklingsansvarig samt ansvarig länsplaneupprättare. Synpunkterna utgår även från Region Stockholms ansvar som regional kollektivtrafikmyndighet.

Av de förslag på ekonomisk inriktning som lyfts i inriktningsunderlaget anser Region Stockholm att den enda acceptabla inriktningen är +20 procent utan nya stambanor, med en planperiod om 12 år. För Region Stockholm innebär denna inriktning bland annat att alla övriga namngivna åtgärder (exklusive nya stambanor) i gällande plan kan genomföras, ökat utrymme för nya namngivna investeringar samt ökade årliga satsningar (+20 procent) på länstransportplan. Övriga inriktningar i inriktningsunderlaget bedöms i varierande utsträckning ha motsatt effekt och bedöms av Region Stockholm som underfinansierade och innebär en minskad ambitionsnivå för transportinfrastrukturen i landet.

Region Stockholm anser att den ekonomiska ramen för transportinfrastrukturen bör stå i proportion till länets storlek avseende ekonomi och befolkning. Stockholmsregionen är en stark motor i Sveriges ekonomi och står för närmare en tredjedel av Sveriges BNP (RUF5 2050) och hälften av statens intäkter. I regionen sker även en kraftig befolkningstillväxt och år 2050 beräknas 3,4 miljoner invånare vara bosatta i länet. Om transportinfrastrukturen ska kunna möta upp mot den växande ekonomin och befolkningen bör Stockholmsregionen i kommande planperiod tilldelas mer medel i länstransportplanen samt genom nationell plan.

Ytterligare skäl till att öka ramen i länstransportplanen i Stockholms län är att ingen annanstans i landet är vägar utanför den nationella planens



finansiering så många och så trafikerade som i Stockholms län och bara på regionens eget spårnät utförs fler resor per dag än vad som genomförs på Trafikverkets hela järnvägsnät.

Redan nu finns stora investeringsbehov i Region Stockholm och behoven drivs på av den ökade befolkningstillväxten. Mer medel till investeringar krävs till bland annat kollektivtrafiken där antalet resenärer i dagsläget överstiger resten av landets samlade kollektivtrafik. Med hänvisning till det stora antalet resenärer, påverkan på klimatomställning, tillväxt och bostadsutbyggnad kan investeringar i kollektivtrafiken i Stockholms län anses vara en nationell angelägenhet. Kopplingen mellan bostadsutbyggnad och transportinfrastruktur är central och måste tydligare beaktas i den statliga medelstilledningen. Region Stockholm anser därför att investeringarna i kollektivtrafiken behöver bli fler.

Region Stockholm är positiv till att klimatmålen och behovet av ökat underhåll ligger i fokus i Trafikverkets inriktningsunderlag. Region Stockholm anser dock att storstads-, storregionala och internationella perspektiv bör ges mer utrymme i inriktningsunderlaget. Hur målet om ett transporteffektivt samhälle ska nås är även något som tydligare bör förklaras i inriktningsunderlaget.

Vidare anser Region Stockholm att mer medel från nationell plan bör läggas på fördyringar inom Stockholmsförhandlingen då kostnadsökningar främst härrör från statens förändrade krav och tillämpningar.

Region Stockholm anser även att processen för planeringsramarnas fördelning behöver vara transparent och utgå från kriterier såsom befolkningsökning samt möjlighet att bidra till tillväxt, ökat bostadsbyggande, etablering av arbetsplatser och klimatomställning.

Region Stockholm lämnar även svar genom det gemensamma underlaget som tagits fram inom En bättre sats "Storregional systemanalys". Systemanalysen har fastställts i En Bättre Sats politiska styrgrupp och har behandlats i Stockholm-Mälardalens regioner under hösten.

#### *Bakgrund*

Trafikverket har den 25 juni 2020 fått i uppdrag av regeringen att ta fram ett inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för två alternativa planperioder, 2022–2033 och 2022–2037. Trafikverket redovisade inriktningsunderlaget till regeringen den 30 oktober 2020. Underlaget har skickats på remiss med sista svarsdag den 29 januari 2021.

Region Stockholm har getts möjlighet att yttra sig över remissversion inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022-2033 och 2022-2037.

### *Överväganden*

Nedan kommenteras inriktningsunderlaget utifrån aspekter som är relevanta för Region Stockholm och sådant som Region Stockholm önskar förtydligas i kommande transportinfrastrukturplanering för de två alternativa planperioderna, 2022–2033 och 2022–2037.

### Snabbt växande storstadsregion med stor inpendling

Stockholmsregionen är en av Europas snabbast växande storstadsregioner, med starkare befolknings- och sysselsättningstillväxt än genomsnittet i riket. Länet står för närmare en tredjedel av Sveriges BNP (RUF5 2050) och år 2019 utsågs Region Stockholm till Europas konkurrenskraftigaste region av EU:s Regional Competitiveness Index (RCI). Regionen är ett nav för hela landet genom sin roll som motor för innovation och företagande, och sin särställning gällande kulturutbud och beslutsfattarfunktioner.

År 2019 bodde knappt 2,4 miljoner människor i Stockholms län, vilket är 23 procent av Sveriges invånare. Av Region Stockholms utvecklingsstrategi, RUF5 2050<sup>1</sup>, framgår att befolkningen kommer att öka till 2,8 miljoner invånare år 2030 och till 3,4 miljoner invånare år 2050. Region Stockholm beräknar att befolkningen kommer att öka till 2,8 miljoner invånare år 2030 och till 3,4 miljoner invånare år 2050. Till skillnad från övriga län i östra Mellansverige förväntas nettoinpendlingen i Stockholms län till år 2050 öka med 30 000 fler än den nuvarande nettoinpendlingen. Både den ökade ekonomin och den ökade befolkningsmängden driver på transportefterfrågan.

### Anslagen för Länstransportplan för regional transportinfrastruktur, samt nationell plan

Stockholms län står för ca 32 procent av hela Sveriges BNP och hälften av statens intäkter. Demografi, ekonomi och arbetsmarknad utvecklas starkt i Stockholms län och det behövs en ökad tilldelning av resurser till transport-systemet som motsvarar länets betydelse för den ekonomiska utvecklingen.

---

<sup>1</sup> Regional Utvecklingsplan för Stockholmsregionen 2050 är Region Stockholms övergripande styrdokument. Planen utgår från målen om en tillgänglig region med god livsmiljö, en öppen, jämställd, jämlik och inkluderande region, en ledande tillväxt- och kunskapsregion samt en resurseffektiv och resilient region utan klimatpåverkande utsläpp.

Det totala anslaget till de 21 nuvarande regionala länstransportplanerna ökade med 5 procent i snitt och Stockholms län endast med 3,5 procent. Detta trots att länet under åren mellan planperioderna haft en betydande befolkningsökning samt sysselsättningstillväxt. Detta behöver korrigeras till denna planeringsomgång.

Länstransportplanerna i Sverige bör därför tilldelas en större andel av planeringsramen för att stärkas ytterligare. Den ökade planeringsramen på +20 procent utan nya stambanor ger förvisso länstransportplanerna mer medel i kronor, sett då andelen av den totala planeringsramen fortsatt är satt till 6 procent, men Region Stockholm anser att procentandelen bör öka.

Ingen annanstans i landet är vägar utanför den nationella planens finansiering så många och så trafikerade som i Stockholms län och bara på regionens eget spårnät utförs fler resor per dag än vad som genomförs på Trafikverkets hela järnvägsnät. Det är två av flera skäl till att öka ramen i länstransportplanen. De regionala vägarna i Stockholms län kan idag med statliga medel endast finansieras genom länstransportplanen. Utan ökat stöd i länstransportplanen blir risken att tillgängligheten på sikt försämrats längre ut i länet, särskilt på det finmaskiga vägnätet, vilket i sin tur är negativt för etableringen av nya bostäder och arbetsplatser. För områden i regionens yttre delar är en fungerande vägtrafik helt nödvändig för att människors vardag ska fungera och att hela regionen ska kunna leva. Mindre medel innebär även försämrade möjligheter att bedriva en effektiv buss- och godstrafik i hela länet.

Mer medel från nationell plan bör även allokeras till kostnadsökningarna inom ramen för Stockholmsförhandlingen. Kostnadsökningarna kommer framförallt från ökade och förändrade krav och tillämpningar från staten, inom områdena säkerhet och miljö. Staten behöver även säkerställa att Sverigeförhandlingens storstadsavtal förverkligas och att finansiering säkras för dessa objekt.

Region Stockholm förespråkar en bibehållen period om 12 år då riskerna med en längre planperiod på 16 år överskrider fördelarna. 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.

### Transportsystemet i Stockholms län

Transportsystemet i regionen är starkt sammanlänkat. Åtgärder, incidenter och stopp i trafiken, även tillsynes mindre sådana, i en del av regionen kan få effekter i en helt annan del av regionen och även utanför.

Den samhällsekonomiska kostnaden för trängseln i Stockholms län bedöms uppgå till drygt sex miljarder kronor årligen, något som drabbar näringsliv och invånare. Det finns ett stort behov av att effektivisera befintligt trafiksystem för att möta ökade resenärflöden och möjliggöra förtätning i kollektivtrafiknära lägen. Behovet av hållbara och effektiva nyinvesteringar i transportsystemet är stort. Om inte tillgängligheten i transportsystemet utvecklas i takt med regionens tillväxt riskerar attraktiviteten och därmed förutsättningarna för bostadsbyggandet att försämrans.

Bostadsfrågan och den bostadsbrist som råder i länet idag är högt prioriterad både av länets kommuner, Region Stockholm samt även staten. Kopplingen mellan bostadsutbyggnad och transportinfrastruktur är central och måste tydligare beaktas i den statliga medelstildelningen.

Det transporteffektiva samhället behöver prioritera såväl godsets och näringslivets transporter som kapacitetsstarka transportmedel för personresor. Framkomligheten för godstransporterna inom regionen behöver säkerställas med både kapacitetsförstärkande åtgärder och styrmedel. Genom att regionen hålls samman kan Sveriges starkaste och mest diversifierade arbetsmarknadsregion fortsätta att vara en stark motor i Sveriges ekonomi. På så sätt tryggas matchning mellan arbetskraft och arbetsgivare vilket är viktigt för tillväxt och social hållbarhet i regionen.

Kollektivtrafiken i Stockholms län har idag en hög marknadsandel för resor till Stockholms innerstad och är utgångspunkten för ett effektivt och hållbart resande i länet. Antalet resenärer i länets kollektivtrafik överstiger resten av landets samlade kollektivtrafik. Med hänvisning till det stora antalet resenärer samt hur viktigt området är för hela landets klimat-omställning, tillväxt och bostadsbyggande är investeringar i kollektivtrafik i Stockholms län en nationell angelägenhet. Trots de planerade infrastrukturinvesteringarna i Stockholms län är behoven av nya investeringar i kollektivtrafiksystemet betydande. Om inte detta beaktas i tilldelningen av statliga medel till den regionala planen för medfinansiering såväl som investeringar genom den nationella planen riskerar Stockholmsregionen omfattande störningar i trafiken, med risk att leda till en minskad kollektivtrafikandel vilket i sin tur får negativa effekter för såväl tillväxt som klimatomställning.

Det är även viktigt att främja en ökad andel gång- och cykeltrafik så att kapacitet sparas till vägtransporter och kollektivtrafik. Det krävs därför nya investeringar i infrastrukturen för att underlätta utbyggnaden av gång- och cykeltrafik samt förenklad lagstiftning som tar hänsyn till cykelns särskilda behov som eget transportslag. Region Stockholm anser att staten bör ta ett tydligare ansvar för genomförande av de regionala cykelstråken.

Region Stockholm ser ett behov av att planeringsramarnas fördelning utgår från kriterier baserat på bland annat befolkningsökning som bidrar till nyttor såsom tillväxt, bostadsbyggande och samtidigt kräver en snabbare omställning till hållbara transporter som ger restidsnyttor, klimatnyttor, näringslivsnyttor och sociala nyttor.

#### Prioriterade åtgärder och åtgärdsområden i Stockholms län

Region Stockholm anser att bland annat följande är viktiga åtgärder i kommande investeringsplaner som bidrar till nytta för näringsliv och medborgare nationellt och regionalt.

- Stambanan som helhet inom länet samt mellan angränsande län
- Förstärkning på väg E4 genom en ny passage av Södertälje kanal. Passagen 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.
- E4 Arlanda - Häggvik. 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.
- Anpassning efter Förbifart Stockholm. Viktigt för att få ut så mycket effekt av investeringen som möjligt och som gynnar bostads- och arbetsplatsutvecklingen i länet samt förbättrar kapacitet och tillgänglighet.
- Tvärförbindelser för ökad tillgänglighet som binder samman länets olika delar samt för att avlasta radiella system där behov av ökad kapacitet finns. Tvärförbindelser behövs för att förstärka strukturen med de regionala stadskärnorna, vilket innebär att både bostadsbyggande och arbetsmarknad stärks. Inte minst är det viktigt för att möjliggöra effektiva transporter till och från den nybyggda Norviks hamn, avlasta befintligt vägnät och förstärka för såväl gods- som kollektivtrafiken, vilket Tvärförbindelse Södertörn planeras för.

- Åtgärder för ökad kapacitet och framkomlighet i nord-sydlig riktning som underlättar bostadsbyggande och arbetsplats-utveckling i länets centrala och östliga delar.
- Ökade satsningar på det regionala cykelvägnätet inom länet för att möjliggöra en ökad cykelandel.

Följande är för kollektivtrafiken i regionen särskilt viktiga behovsområden i kommande omgång investeringsplaner för att kunna klara de utmaningar som en starkt växande Stockholmsregion står inför:

- Ökad kapacitet i delar av det radiella kollektivtrafiksystemet, inte minst i regional- och pendeltågssystemet för att kunna hantera framtida efterfrågan
- Tvärförbindelser för ökad tillgänglighet som binder samman länets olika delar samt för att avlasta radiella system där behov av ökad kapacitet finns. Det möjliggör även en utbyggd och effektiv kollektivtrafik på väg.
- Ökad kapacitet och förbättrade resenärmiljöer i ett större antal regionala noder och bytespunkter, inte minst i korsningspunkter mellan radiellt och tvärgående system, för ökad nätverksfunktion och minskad sårbarhet
- Ökad framkomlighet för kollektivtrafik på väg och gata för ökad konkurrenskraft, attraktivitet och resurseffektivitet. Mot bakgrund att en betydande del av dessa behov handlar om att binda ihop noder av nationell och storregional betydelse bör dessa åtgärder i större utsträckning än idag finansieras i nationell plan
- Förbättrad tillgänglighet till Arlanda flygplats. Arlanda är en nod av nationell betydelse och det finns betydande behov av stärkt kollektivtrafik i form av bland annat ökad kapacitet på Ostkustbanan och bättre framkomlighet för buss.

#### Åtgärder i gällande plan ska slutföras

I tidigare inriktningsunderlag har principen gällt att åtgärder i gällande plan ska anses vara "låsta". Det är en central och avgörande utgångspunkt för stabilitet och framförhållning i infrastruktursystemet att gällande nationella plan och länstransportplan ligger fast. Förutsägbarheten är avgörande för den övriga samhällsplaneringen och kommunernas fysiska utveckling med exempelvis bostadsbyggande och följdinvesteringar i transportsystemet. Den är också viktig för näringslivet som behöver tydlighet för att bedriva och utveckla sina verksamheter.

Region Stockholm förutsätter att befintliga planer, beslutade åtgärder och ingångna avtal ska genomföras och pågående projekt slutföras. I detta ingår att även åtgärder som inte har full finansiering i nu gällande plan, som ligger några år utanför planperioden, också slutförs samt att långt planerade åtgärder fullföljs för att inte gjorda investeringar och arbete ska få reducerad effekt eller gå förlorade. Ett sådant exempel är Tvärförbindelse Södertörn.

#### Riktad pott för storstadsåtgärder

Befolkningstillväxten i Sverige de kommande 20 åren beräknas öka med 1 miljon fler invånare jämfört med idag. Hälften av denna tillväxt beräknas ske inom Stockholm, Göteborg och Malmö. Många av utmaningarna för framtidens transportsystem är särskilt tydliga i storstäderna.

En brist i det remitterade inriktningsunderlaget är att det saknas ett tydligt samlat grepp kring storstädernas särskilda behov och förutsättningar. Trots de planerade infrastrukturinvesteringarna i Stockholms län är behoven av nya investeringar betydande.

Utmaningarna i ovan nämnda storstäder är mer komplexa både vad gäller storlek och typ av åtgärder. För att hantera hållbart resande i storstäder krävs mer omfattande investeringar än i övriga städer i landet. Exempel på detta är inte bara utbyggnad av stombussystem, spårvagnsystem eller tunnelbaneutbyggnad utan även tunga investeringar så som strategiska depåer och inköp av spårfordon.

Samtliga tre storstadsregioner har omfattande planer och målbilder för att möta dessa utmaningar i syfte att kunna fortsätta att växa hållbart. För dessa planer kommer det behövas särskild finansiering för att etappvis kunna förverkliga dessa. Därför föreslås från Region Stockholm, Västra Götalandsregionen och Region Skåne gemensamt att kommande nationella plan ska innehålla en särskilt riktad pott för storstadsåtgärder.

Ambitionen med en pott för storstadsåtgärder är att nämnda regioner ska kunna ansöka om medel på ungefär samma sätt som för dagens pott för stadsmiljöåtgärder.

#### Utmaning att nå klimatmålet 2030

Regionen står inför en betydande utmaning när det gäller att öka kapaciteten och tillgängligheten i transportsystemet för en växande befolkning och samtidigt minska transportsystemets påverkan på klimat och miljö.

Inpendlingen till de större städerna behöver i högre grad än i dag ske med kollektivtrafik. Här finns betydande möjligheter att minska utsläppen av klimatgaser och att avlasta trängseln i väg- och gatunätet. Det kräver mer medel för fortsatt utbyggnad av regionalståg- och busstrafik. I och med Stockholmsregionens höga täthet och relativt väl utbyggda kollektivtrafiksystem finns en potential att ta en större andel av omställningen av trafikarbetet till mer hållbara transportslag.

Trafikverkets beräkningar för att nå de klimatpolitiska målen förlitar sig på en elektrifiering av fordonsflottan, samt i en övergångsfas större inblandning av biodrivmedel. Ur en regional synvinkel är det viktigt att det då även finns medel för att bygga ut den laddinfrastruktur som krävs. Länets effektbrist på elnätet tros vara löst kring år 2027 eller 2028. Dock påverkar den begränsade kapaciteten elektrifieringen av fordonsflottan redan idag. För att elektrifieringen ska kunna bidra till att minska transportsystemets klimatpåverkande utsläpp är det även nödvändigt att det finns tillräckligt med tillgång till förnybar el.

Region Stockholm vill samtidigt understryka att Trafikverkets ambitioner gällande elvägar är positivt och ser att Stockholmsregionen har de förutsättningar och den aktörssamverkan som krävs för att utvecklingen av elvägar ska starta i Stockholm. Region Stockholm har en samlad ambition gällande elektrifiering av vägtrafik och ser inte enbart elvägsprojektet som en pilotstudie. I den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län (RUF5 2050) finns detta med som ett av nio prioriterade områden.

I inriktningsunderlaget konstateras att satsningar på förbättrade alternativ till vägtransporter enbart kan minska transportsektorns klimatutsläpp i blygsam utsträckning, med anledning av att vägtrafiken är mycket större än de andra trafikslagen. I storstadsområdena finns emellertid större förutsättningar för att styra över mobilitet till hållbara transporter som gång, cykel och kollektivtrafik då dessa flöden är större och avstånden kortare. Argumentet att överströmning från vägtrafik till kollektivtrafik har liten potential i klimatarbetet har inte samma giltighet i storstäder som på glesbygden, vilket inriktningsunderlaget antar. Utifrån regeringens uppdrag om inriktningsunderlag bör mer hänsyn tas till regionala skillnader. En övervägande andel av den tillkommande pendlingen i Sverige sker i stråken mot storstäderna, främst Stockholm. Det bör därför framgå att satsningar på de kollektivtrafikstarka stråken in mot storstäderna är en viktig satsning för att minska transporterernas klimatpåverkan.

#### Genomförandet av nya stambanor

Ostlänken, som en del av nya stambanor, ökar tillgängligheten i stråket Stockholm - Östergötland. Det sker dels genom trafiken på Ostlänken och dels på den avlastande effekt som den har på det konventionella järnvägs-



nätet. Om planerna för nya stambanor fortskrider vill Region Stockholm poängtera vikten av kapacitetsstarka spår mellan Järna och Stockholm C. Förslaget om att nya stambanor läggs utanför nationell plan ser Region Stockholm som positivt. Det råder dock osäkerheter kring finansieringen utanför nationell plan varför regeringen måste vara tydlig med hur det ska finansieras.

#### Utmaningar med prognosstyrd planering av storstädernas transportsystem

Inriktningsförslagets prioriteringar baserar sig huvudsakligen på Trafikverkets modeller för samhällsekonomi och trafikprognoser. Antagandena är vissa fall mycket osäkra. Region Stockholm ifrågasätter varför Trafikverket, trots tidigare underskattningar av befolkningsökningar i storstadsregionerna, på nytt publicerar en basprognos för regionala tågresor med en beskedlig årlig tillväxt på endast 1,9 procent till 2040. Region Stockholm ser inga tecken på att de senaste decenniernas reseutveckling med regional tågtrafik skulle bromsa in, utan snarare öka.

#### Även steg 1 och 2 åtgärder behövs

Medel i såväl nationell plan som i de regionala planerna bör kunna användas till åtgärder i enlighet med fyrstegsprincipens två första steg, och Trafikverket bör få ett tydligt uppdrag om att aktivt arbeta med och bidra till genomförandet av denna typ av åtgärder. I dagsläget läggs ansvaret för att genomföra steg 1 och 2 åtgärder framförallt hos kommuner, regioner och privata aktörer, utan möjlighet till finansiering från regionala planer eller den nationella planen.

#### Lyft det storregionala och internationella perspektivet

Goda förbindelser och tillgänglighet mellan Stockholmsregionen och andra delar av landet är av stor betydelse för regionens utveckling. Kopplingarna till de omkringliggande länen är viktigt ur ett pendlingsperspektiv för regionen. Ur ett storregionalt perspektiv är det bland annat viktigt att lyfta regionaltågens betydelse, något som även enligt inriktningsunderlaget underskattats i tidigare planering.

I det storregionala sammanhanget vill Region Stockholm lyfta de åtgärder och objekt som tagits fram inom En bättre sats, vilket Region Stockholm står bakom.

Region Stockholm ser att det finns behov av att även lyfta vikten av det gränsöverskridande perspektivet kopplat till transportsystemets klimatutsläpp.

**Ekonomiska konsekvenser**

Trafikverket redovisar i inriktningsunderlaget följande förslag till ekonomisk inriktning utifrån gällande plan om 622,5 miljarder kronor:

- Inriktning ramnivå -20 procent
- Inriktning ramnivå 0 procent med delar av nya stambanor
- Inriktning ramnivå 0 procent utan nya stambanor
- Inriktning ramnivå +20 procent med delar av nya stambanor
- Inriktning ramnivå +20 procent utan nya stambanor

Samtliga ekonomiska inriktningar beskrivs utifrån en planperiod om 12 respektive 16 år.

Av de förslag på ekonomisk inriktning som lyfts i inriktningsunderlaget anser Region Stockholm att enda acceptabla inriktningen är +20 procent utan nya stambanor med en planperiod om 12 år. För Region Stockholm innebär denna inriktning bland annat att alla övriga namngivna åtgärder (exklusive nya stambanor) i gällande plan kan genomföras, ökat utrymme för nya namngivna investeringar samt ökade årliga satsningar (+20 procent) på länstransportplan. Region Stockholm bedömer att alternativet har en positiv påverkan på regionens ekonomi. Alternativet bedöms även främja tillväxten i Region Stockholm och kan på sikt få en positiv ekonomisk påverkan genom ökade skatteintäkter.

Övriga inriktningar i inriktningsunderlaget bedöms i varierande utsträckning ha motsatt effekt och bedöms av Region Stockholm som underfinansierade och innebär en minskad ambitionsnivå för transportinfrastrukturen i landet. Exempelvis kan dessa alternativ leda till begränsad medfinansiering av kollektivtrafik och färre nyinvesteringar.

Carina Lundberg Uudelepp  
Regiondirektör

Anton Västberg  
Tf Chef Regiondirektörens Stab

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2020-12-18

RS 2020-0839

**Beslutsexpediering:**

Akt

Godkänd av Carina Lundberg Uudelepp, 2020-12-18Trafikverket

Trafiknämnden

Tillväxt- och regionplanenämnden

Godkänd av Carina Lundberg Uudelepp, 2020-12-18