

**Stadsledningskontoret
Exploateringskontoret
Stadsbyggnadskontoret
Miljöförvaltningen
Trafikkontoret**

Dnr 124-1318/2017
Dnr E2017-03014
Dnr 2017-15613
Dnr 2017-14777
Dnr T2017-02413

Handläggare

Stadsledningskontoret
Anton Västberg
Telefon: 08-508 29 305

Exploateringskontoret
Johan Karlqvist
Telefon: 08-508 26 550

Stadsbyggnadskontoret
Jenny Kihlberg
Telefon: 08-508 27 379

Miljöförvaltningen
Johannes Berg
Telefon: 08-508 28 927

Trafikkontoret
Pierre Savard
Telefon: 08-508 26 241

Stockholms Stadshus AB
Peter Dahlberg
Telefon: 08-508 29 323

Till

Kommunstyrelsen

Förslag till Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2018- 2029

Remiss från Länsstyrelsen

Stadsledningskontorets förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen "Förslag till Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2018-2029" hänvisas till vad som anförs i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets, miljöförvaltningens och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Stadsledningskontoret
Stadsutvecklingsavdelningen

Stadshuset
Ragnar Östbergs plan 1
105 35 Stockholm
Telefon 08-508 29 305
Växel 08-508 29 000
kommunstyrelsen@stockholm.se
stockholm.se

Ingela Lindh
Stadsdirektör

Håkan Falk
Förvaltningschef
Exploateringskontoret

Anette Scheibe Lorentzi
Förvaltningschef
Stadsbyggnadskontoret

Gunnar Söderholm
Förvaltningschef
Miljöförvaltningen

Jonas Eliasson
Förvaltningschef
Trafikkontoret

Sammanfattning

I mars 2017 gav regeringen direktiv åt Länsstyrelsen att ta fram en ny Länsplan för Stockholms län under perioden 2018–2029, med en finansieringsram på 8 571 miljoner kronor. Länsplanerna innehåller investeringar på det så kallade länsvägnätet, statlig medfinansiering till den regionala kollektivtrafikmyndigheten (SLL i Stockholms län) för kollektivtrafikinvesteringar på väg samt till kommuner för bland annat miljö-, cykel-, gång- och trafiksäkerhetsåtgärder.

Remissen är utskickad av Länsstyrelsen till bland annat Stockholms stad med svarstid den 30 november 2017.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen och trafikkontoret anser att det är positivt med de satsningar som görs inom ramen för Länsplanen rent generellt. Kontoren konstaterar att planförslaget innehåller flera för staden och regionen angelägna objekt.

Kontoren har förståelse för att Länsstyrelsen måste utgå från de givna finansieringsramarna och fördela medel utifrån dessa. Kontoren anser dock att de ekonomiska ramarna för Länsplanen är otillräckliga för att täcka de behov Stockholmsregionen har för att utveckla ett bra fungerande trafiksystem med minimal klimatpåverkan. Kontoren anser att det är anmärkningsvärt att finansieringen till namngivna projekt i Stockholms län i nationell plan och Länsplanen totalt minskat jämfört med nuvarande planer.

Kontorens synpunkter preciseras nedan utförligare under rubriken ”Kontorens synpunkter och förslag”.

Bakgrund

Länsstyrelsen har regeringens uppdrag att ta fram ny Länsplan för transportinfrastruktur för perioden 2018-2029. Länsplanen är en del av den statliga infrastrukturplaneringen och visar på investeringar i transportsystemet. Länsplanerna gäller i tolv år men revideras vart fjärde år efter direktiv från regeringen. Nuvarande Länsplan för Stockholms län gäller för perioden 2014-2025. Länsplanerna kompletteras av nationell plan som tas fram av Trafikverket och den remissen behandlas i ett gemensamt tjänsteutlåtande i ärende med dnr 124-1320/2017.

Länsplanerna innehåller investeringar på det så kallade länsväg-nätet, statlig medfinansiering till den regionala kollektivtrafik-myndigheten (SLL i Stockholms län) för kollektivtrafik-investeringar på väg samt till kommuner för bland annat miljö-, cykel-, gång- och trafiksäkerhetsåtgärder.

I mars 2017 gav regeringen direktiv åt Länsstyrelsen att ta fram en ny Länsplan för Stockholms län under perioden 2018–2029, med en finansieringsram på 8 571 miljoner kronor.

Arbetet med Länsplanen föregicks av en åtgärdsförfrågan samt avgränsningssamråd för miljöbedömning som sändes ut till länets kommuner, landstinget och berörda myndigheter. Svaren visar på omfattande behov av investeringar i länet och har tydligt fokus på kollektivtrafiklösningar, effektiviseringsåtgärder och cykelvägs-investeringar. Staden svarade på remissen i ärende ”Länsplan för transportinfrastrukturen 2018-2029. Förfrågan om prioriterade åtgärder samt avgränsningssamråd för miljökonsekvens-beskrivning” (dnr 124-1405/2016).

Under våren 2017 har ett arbete med samlad konsekvensbedömning löpt parallellt med arbetet att ta fram en ny Länsplan. Förutom de transportpolitiska målen och förordningen om länsplaner har följande faktorer varit avgörande för att välja ut åtgärder:

- Regeringens direktiv som grund (Sverigeförhandlingen, bostadsbyggande, kollektivtrafik)
- Följdinvesteringar av 2013 års Stockholmsförhandling
- Länsplanens miljöbedömning
- Remissvar Länsstyrelsens åtgärdsförfrågan (genomföra beslutade objekt – kostnadsökningar)
- Storregional systemanalys (tillgängligheten in mot Stockholm, ökad spårtrafik, effektiva godstransporter på järnväg och sjöfart)

- Regional inriktning för transportsystemet (kollektivtrafik, cykel, bostäder och näringsliv)
- Regional balans och systemperspektiv

En stor del av Länsplanen är låst från tidigare statliga förhandlingar och följdinvesteringar till följd av dessa. Flera åtgärder samspelar även i ett systemperspektiv eller behöver tillföras ökade anslag.

Slutligt förslag till Länsplan kommer att överlämnas till regeringen den 31 januari 2018. Regeringen väntas sedan besluta om definitiva ekonomiska ramar för Länsplanen under våren 2018. Därefter kommer Länsstyrelsen att fastställa den nya Länsplanen.

Länsstyrelsen vill gärna att remissinstanserna svarar på följande frågor:

- Innehåller Länsplanen relevant information för förståelsen av den ekonomiska fördelningen?
- Har Länsstyrelsen utgått från rätt prioriteringsgrunder?
- Givet förutsättningarna (regeringens direktiv, ekonomiska ramar, strategiska dokument med mera), har Länsstyrelsen prioriterat rätt åtgärder?

Remissen är utskickad av Länsstyrelsen till bland annat Stockholms stad med svarstid den 30 november 2017.

Ärendet

Länsplanens fördelning till olika trafikslag ser ut enligt följande:

- 50 procent till kollektivtrafikinvesteringar
- 21 procent till åtgärder för biltrafik
- 8 procent till cykelåtgärder
- 21 procent till ej namngivna brister samt åtgärdsområden 2026–2029

I förslag till ny Länsplan prioriteras följande:

- Påbörjade åtgärder inom nuvarande Länsplan ska slutföras och kostnadsökningar ska tas med
- Objekt inom Sverigeförhandlingen:
 - Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan
 - Spårväg Syd, Flemingsberg-Älvsjö
 - Roslagsbanans förlängning till City
- Objekt som uppstår som resultat av Stockholms-förhandlingen

Efter dessa prioriteringar återstår ca 200 miljoner kronor ”nya” medel att fördela till år 2025. Utrymmet efter 2025 har inte planlagts för att planen ska kunna vara flexibel på längre sikt. Det innebär att 1 035 miljoner kronor återstår som ”ej namngivna brister” mellan åren 2026-2029.

Utöver ovan nämnda objekt föreslås bland annat att Slussen får ytterligare 50 miljoner (totalt 400 miljoner kronor), dubbelspår på Nynäsbanan tas bort ur planen och Södertälje C bytespunkt tas istället åter med i planen.

Nya objekt som föreslås finnas med i Länsplanen är:

- Stombuss 1+3 väg 73 mellan Norra Sköndal-Gullmarsplan-Solna C (kräver kommunal medfinansiering i avtal innan dec)
- Norra Sköndal bytespunkt
- Spånga bytespunkt
- Märsta station
- Nya cykelsatsningar

Ärendet går att läsa i sin helhet på:

<http://www.lansstyrelsen.se/Stockholm/Sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/infrastruktur-och-it/vagar-och-jarnvagar/Pages/kommande-lansplan-2018-2029.aspx>

Ärendets beredning

Ärendet har beretts gemensamt av stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen och trafikkontoret och samrått med Stockholms Stadshus AB. Stockholms Stadshus AB har i beredningen av ärendet inkommit med synpunkter från Stockholms Hamn och Stockholm Parkering.

Kontorens synpunkter och förslag

Övergripande synpunkter

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen och trafikkontoret anser att det är positivt med de satsningar som görs inom ramen för Länsplanen rent generellt. Kontoren konstaterar att planförslaget innehåller flera för staden och regionen angelägna objekt.

Kontoren har förståelse för att Länsstyrelsen måste utgå från de givna finansieringsramarna och fördela medel utifrån dessa. Kontoren anser dock att ramarna för Länsplanen är otillräckliga för

att täcka de behov Stockholmsregionen har för att utveckla ett bra fungerande trafiksystem med minimal klimatpåverkan. För detta behövs ytterligare statliga medel för infrastrukturplaneringen, såväl nationellt som regionalt.

Kontoren anser att det är anmärkningsvärt att finansieringen till namngivna projekt i Stockholms län i nationell plan och Länsplanen totalt minskat jämfört med nuvarande planer. Nedan redovisas skillnaderna mellan befintliga åtgärdsplaner och det förslag som nu är ute på remiss.

I den nationella planen har utrymmet för namngivna investeringar ökat marginellt med två procent. Den nationella planens utrymme för namngivna investeringar i Stockholms län har samtidigt sjunkit med nära sex miljarder kronor, motsvarande minus femton procent. Den nationella planens andel för nyinvesteringar i Stockholms län har sjunkit från 20 procent till 17 procent. Anslaget till de 21 regionala länsplanerna har ökat med fem procent i snitt. Det ekonomiska utrymmet för Stockholms länsplan har dock endast ökat med 3,5 procent. Se tabell nedan.

OBS! Ingen hänsyn taget till index.	Planeringsperiod		Skillnad	
	2014-2025	2018-2029	Mdkr	Procent
Nationell plan namngivna investeringar (NPNI)	189,9	192,8	2,899	2%
NPNI nomi Stockholms län	38,2	32,4	-5,8	-15%
Stockholms läns andel av NPNI	20%	17%		-3%
Satmliga 21 länsplaner	34,9	36,6	1,7	5,0%
Stockholms länsplan	8,3	8,6	0,3	3,5%
Stockholms länsplan andel av samtliga länsplaner	23,7%	23,4%		-0,3%
Stockholms läns andel av landets befolkning				23%
Stockholms läns andel av landets BNP				32%
Stockholms läns andel av landets arbetsmarknad				24%

Stockholmsregionen har en fortsatt kraftig befolkningstillväxt, vilket är gynnsamt för hela Sverige. Samtidigt ställer det stora krav på regionens aktörer. Fler bostäder behövs och platserna att bygga dessa på blir alltmer komplicerade att tillskapa då de kommer i konflikt med andra intressen. Kommunernas utgifter ökar stadigt för att möjliggöra kraven som ställs i och med en snabbt växande befolkning.

Regionen tar samtidigt ett stort ansvar för finansiering av såväl statlig som regional infrastruktur under den nuvarande planperioden. Detta genom investeringsmedel från kommuner och landsting samt från enskilda medborgare via trängselskatten. Ett

stort antal vägar, knutpunkter och kollektivtrafik i länet, särskilt inom Stockholms stad, har en funktion som är av stor betydelse även för den nationella transportinfrastrukturen. Staten behöver därför ta ett tydligare ansvar ekonomiskt. Under de senaste tio åren har kraven på ökad medfinansiering till infrastruktur från Stockholms stad ökat markant, finansiering som enligt kontoren bör ske med statliga medel.

Kontoren vill även poängtera att trängselskatten är medel som Stockholmsregionens medborgare betalar, utöver andra skatter och avgifter. Dessa medel innebär sålunda inte att statens egna infrastrukturanslag till regionen kan minska. Istället ska trängselskatten adderas som extra satsningar för att klara av de enorma behov som finns inom regionen.

Kontoren saknar ett godsperspektiv i länsplanen, vilket behöver inarbetas. Godstransporterna har stor betydelse för den växande staden och en planering för dessa kompletterar bilden av de utmaningar regionen står inför.

Objekt i Länsplanen

Staden framförde i ärende ”Länsplan för transportinfrastrukturen 2018-2029. Förfrågan om prioriterade åtgärder samt avgränsnings- samråd för miljökonsekvensbeskrivning” (dnr 124-1405/2016) att följande nya objekt borde prioriteras i kommande länsplan:

- Trimning Brommaplan
- Tredje körfält på Klarastrandsleden
- Danvikslösen
- Stomlinje Söderort (f.d. Stomlinje M)
- Spårväg City
- Dubbelledbuss på linje 4
- Cykelbro mellan Gamla stan och Tegelbacken

Kontoren kan konstatera att av dessa objekt föreslås endast ett tredje körfält på Klarastrandsleden få finansiering (som en del i objektet Stombuss 1+3 väg 73 mellan Norra Sköndal-Gullmarsplan-Solna C). Cykelbron mellan Gamla stan och Tegelbacken finns med i Sverigeförhandlingens Storstadsavtal Stockholm och får där statlig medfinansiering.

Staden rekommenderade i samma ärende som ovan Länsstyrelsen följande inför processen med nya Länsplanen:

- *Huvuddragen i den inriktning som tagits fram tidigare av Länsstyrelsen stöds av staden att gälla även för ny Länsplan*

- *Att låsa upp angivna medel i enstaka stora objekt är inte bästa sättet att utnyttja dessa medel utan framförallt bör mindre åtgärder väljas, ex trimningsåtgärder av olika slag. Huvuddelen bör även fortsättningsvis användas till att främja kollektivtrafiken i länet*
- *Projektet Bussterminal Slussen bör tilldelas de medel som är möjligt i enlighet med intentionsavtalet som Landshövdingen undertecknade 2014 (Avsiktsförklaring om statlig medfinansiering i fråga om kollektivtrafikprojektet Bussterminal Slussen, dnr 342-22155-2014). Det innebär i nuläget ytterligare ca 365 miljoner kronor utöver de 350 som redan är avsatta till projektet*
- *Kontoren stödjer Länsstyrelsens ambition att inte låsa upp alla medel under hela planperioden i objekt utan att skapa viss flexibilitet under slutet av perioden*

Dessa synpunkter står kontoren bakom även gällande den nu föreslagna Länsplanen.

Gällande godsanpassning på Nynäsbanan där en schablonsumma på 50 miljoner kronor avsätts föreslår kontoren att en dialog förs mellan Stockholms Hamn, länsplaneupprättarna och Trafikverket för att hantera frågan framöver.

Frågor från Länsstyrelsen

Länsstyrelsen har särskilt bett remissinstanserna att besvara följande frågor:

- Innehåller Länsplanen relevant information för förståelsen av den ekonomiska fördelningen?
- Har Länsstyrelsen utgått från rätt prioriteringsgrunder?
- Givet förutsättningarna (regeringens direktiv, ekonomiska ramar, strategiska dokument med mera), har Länsstyrelsen prioriterat rätt åtgärder?

Kontoren anser att svaret på samtliga frågor ovan är ja, men med hänvisning till vad som tagits upp i tjänsteutlåtandet ovan. Generellt sett anser kontoren att de åtgärder med störst samhällsekonomisk nytta och med störst bidrag till de av stadens antagna mål ska prioriteras. Det innebär oftast att åtgärder i de centrala delarna bör få högre prioritet då de påverkar flest människor och innebär mest nytta för investerade medel.

Som svar på remissen ”Förslag till Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2018-2029” hänvisas till vad som anförts i stadsledningskontorets, exploateringskontorets,

stadsbyggnadskontorets, miljöförvaltningens och trafikkontorets
gemensamma tjänsteutlåtande.