

**Stadsledningskontoret
Exploateringskontoret
Stadsbyggnadskontoret
Trafikkontoret
Miljöförvaltningen**

Dnr KS 2021/1554
Dnr E2021-05678
Dnr 2021-18082
Dnr T2021-03525
Dnr 2021-20884

Handläggare

Stadsledningskontoret
Cecilia Mårtensson
Telefon: 08-508 293 35

Exploateringskontoret
Anders Hallberg
Telefon: 08-508 264 01

Stadsbyggnadskontoret
Jenny Kihlberg
Telefon: 08-508 273 79

Trafikkontoret
Pierre Savard
Telefon: 08-508 262 41

Miljöförvaltningen
Eva Johansson
Telefon: 08-508 288 03

Till

Kommunstyrelsen
Exploateringsnämnden
Stadsbyggnadsnämnden
Trafiknämnden
Miljö- och
hälsoskyddsnämnden

Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Remiss från Trafikverket

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar följande.

Remissen, *Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022 – 2033*, anses besvarad med vad som sägs i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets, trafikkontorets och miljöförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande.

Sammanfattning

Trafikverket har bett Stockholms stad med fler att yttra sig över *Förslag till Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022 - 2033*.

Regeringen gav under 2021 i uppdrag åt Trafikverket att ta fram ett förslag till en trafikslagsövergripande nationell plan för utveckling av transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033. Den statliga planeringsramen uppgår till 799 miljarder kronor.

Gällande Nationell plan 2018–2029 ligger som grund för den nya planen tillsammans med regeringens direktiv detta medför att det är ett litet utrymme kvar till nya objekt. Större nya satsningar som föreslås i nationell plan riktas framförallt mot höghastighetståg och landsbygd. I storstadsområden ingår under planperioden åtgärder som enbart bidrar till att upprätthålla dagens funktionalitet på väg och järnväg. Det finns ett nytt namngivet objekt i Stockholms län och det är utredningsmedel till Stockholm central – Tomtebodabangård. En utpekad brist berör Stockholm vilket är utredning av regional snabb och kapacitetsstark busstrafik.

För att uppnå klimatmålen krävs det enligt Trafikverket olika typer av styrmedel samt utbyggnad av laddinfrastruktur. Men detta ligger utanför planförslaget, eftersom planen huvudsakligen omfattar underhåll av och investeringar i väg- och järnvägsinfrastruktur.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret och miljöförvaltningen konstaterar att Stockholm är en stark tillväxtregion, en attraktiv stad med ett dynamiskt näringsliv som skapar en hög och hållbar tillväxt. Stadens näringsliv har drabbats hårt av pandemin. Infrastrukturplaneringen är viktig eftersom goda kommunikationer och tillgänglighet till regionen är en förutsättning för att Stockholms län ska fungera som en god livsmiljö för människor och vara en attraktiv region för företag och andra verksamheter. Utifrån Stockholms läns stora behov av resor och transporter så anser kontoren att de statliga investeringarna i Stockholmregionens infrastruktur måste öka. Den ekonomiska ramen måste stå i proportion till länets storlek avseende ekonomi och befolkning.

Kontoren anser att förslaget till nationell plan får stora negativa konsekvenser för Stockholms län eftersom det under planperioden inte kommer att genomföras eller planeras för några nya kapacitetsförbättringar, utöver det som redan idag pågår. Kontoren tycker dock att den grundläggande principen bör vara att gällande nationella plan så långt det är möjligt bör ligga fast. Det innebär att utgångspunkten ska vara att befintliga objekt genomförs och pågående projekt slutförs. Kontoren ser därmed positivt på de projekt som finns kvar i nationell plan och som därmed kan slutföras till exempel Tvärförbindelse Södertörn, Förbifart Stockholm och tunnelbaneutbyggnaden. Däremot bör höghastighetstågen finansieras utanför ramen för den nationella planen.

Kontoren vill kraftigt betona att projekt som ligger inom statliga infrastrukturförhandlingar och andra medfinansieringsavtal måste prioriteras och ligga fast i nationell plan. För att få ut maximal nytta

av den nya kollektivtrafiken behöver exempelvis bytespunkter som Gullmarsplan, Brommaplan, Älvsjö och Årstaberg byggas om.

Objekt som kontoren saknar i förslaget till nationell plan är Arlanda flygplats och förbättrade landtransporter till flygplatsen genom breddning av E4:an samt utbyggd järnväg för en utökad tågtrafik. För att gynna hållbara godstransporter till och från Norviks hamn behövs dubbelspår på Nynäsbanan samt elväg och laddplatser på väg 73. Utöver detta anser kontoren att Trafikverket måste utreda hur de nya stambanorna ska nå fram till Stockholm central och Arlanda. I anslutning till detta vill kontoren lyfta fram att Älvsjö bör planeras för ett framtida regionalstågsstopp.

Sammanfattningsvis vill kontoren betona att det finns stora brister och behov i Stockholms läns transportsystem samtidigt som det är av grundläggande betydelse att skapa förutsättningar för att stärka tillväxten. Det är därför av yttersta vikt att de statliga investeringarna i Stockholmregionens infrastruktur inom nationell plan ökar och att den ekonomiska ramen till länsplanen höjs.

Bakgrund

Remissen *Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022 – 2033* har remitterats till Stockholms stad från Region Stockholm för besvarande.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts gemensamt av stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret och miljöförvaltningen.

Ärendet

Regeringen gav den 23 juni 2021 i uppdrag åt Trafikverket att upprätta ett förslag till en trafikslagsövergripande nationell plan för utveckling av transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033.

Den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen uppgår till 799 miljarder kronor för perioden 2022–2033 och anges i 2021 års prinsnivå. Fördelning av den totala ramen:

- 165 miljarder kronor ska avsättas till vidmakthållande av statliga järnvägar,
- 197 miljarder kronor till vidmakthållande av statliga vägar, inklusive bärighet och tjälsäkring samt statlig medfinansiering till enskilda vägar,
- 437 miljarder kronor ska gå till utveckling av transportsystemet.

Gällande Nationell plan 2018 – 2029 och regeringens direktiv ligger som grund för den nya planen vilket medför att det är ett litet utrymme till nya objekt. Större satsningar som föreslås riktas framförallt mot höghastighetståg, landsbygd och industrisatsningar i norra Sverige. 80 procent av namngivna objekt är järnväg, 15 procent väg och 5 procent av ramen utgörs av sjöfart.

Tillkommande medel i planen utgörs av trängselskatter, lån, infrastrukturavgifter, banavgifter och olika former av medfinansiering. Intäktskällor som trängselskatt och infrastrukturavgifter är helt och hållet kopplade till några investeringar som har särskild finansieringslösning.

Regeringen har i direktiven angett att planförslaget bör innefatta investeringar av de nya stambanorna för höghastighetståg till ett belopp av 107 miljarder kronor. Det innebär att de etapper av stambanorna som ingår i nu gällande plan ska genomföras och samtliga nya etapper ska ingå i planförslaget. Konsekvensen av detta är att den nationella planen redan är övertecknad med omkring 40 miljarder kronor, under kommande planperiod.

Trafikverket framför att nationella planen framförallt bidrar till klimatmålen genom att en övervägande del av investeringarna är på järnväg. Trafikverket menar att det är andra typer av åtgärder som krävs för att uppnå klimatmålen, vid sidan av infrastrukturinvesteringar. Det handlar i första hand om att göra vägtrafiken fossilfri, genom batteridrift men även genom bränsleceller och att de fossildrivna fordon som fortfarande säljs blir mer effektiva. Det krävs också ökad användning av biodrivmedel för att etappmålet 2030 ska nås. För allt detta krävs olika typer av styrmedel samt en omfattande utbyggnad av laddinfrastruktur. Men detta ligger utanför planförslaget eftersom planen huvudsakligen omfattar underhåll av och investeringar i väg- och järnvägsinfrastruktur.

Innovationer och digitalisering lyfts fram som områden Trafikverket ska jobba mer med. Trafikverket föreslår ett antal projekt som myndigheten bedömer är lämpliga för olika typer av innovation och för att driva på utvecklingen mot minskade klimatavtryck i byggskedet. Genom att skapa särskilt utrymme för nya innovationer och arbetssätt under en av de senare entreprenaderna vid byggandet av Tvärförbindelse Södertörn, vill Trafikverket undersöka möjligheterna till effektivisering och minskad miljöbelastning.

På vägar och järnvägar i storstadsområden ingår under planperioden åtgärder som i första hand bidrar till att upprätthålla dagens

funktionalitet. Det sker genom att beläggningsåtgärder prioriteras. Andra viktiga prioriteringar är åtgärder som bidrar till att minska buller och som förbättrar luftkvaliteten, underhåll av cykelvägar samt omfattande reinvesteringar i storstädernas vägtunnlar. Det ska också införas ett arbetssätt för effektivare underhåll i storstäderna.

Det finns ett nytt namngivet objekt i Stockholms län och det är utredningsmedel till Stockholm central – Tomtebodabangård. Ett beslut om ett namngivet utredningsuppdrag i nationell plan ger Trafikverket planeringsmandat och lägger fast den långsiktiga inriktningen att Stockholms central behöver reinvesteras. Definitivt beslut om ett genomförande av en överdäckning sker 2026 när förutsättningar i form av detaljplan med mera föreligger.

Trafikverket föreslår i detta planförslag två utpekade brister som berör Stockholms län. Den första bristen är en fördjupad utredning av järnvägsstråket Stockholm – riksgränsen – Oslo, kapacitetsproblem och långa restider. Men fokus föreslås ligga på delen mellan Karlstad och riksgränsen.

Den andra bristen som berör Stockholm är utvecklingen av regional snabb, kapacitetsstark busstrafik som komplement till spårtrafiken. Snabba bussar är ett kostnadseffektivt sätt för ökad tillgänglighet med kollektivtrafik i storstäder. Men trängseln i vägsystemet sänker bussarnas hastighet och behovet av framkomlighetsåtgärder är stort.

Synpunkter och förslag

Av kommunfullmäktiges budget för 2022 framgår att Stockholm är en av Europas snabbast växande huvudstäder och att staden ska ha Sveriges bästa företagsklimat och ett internationellt konkurrenskraftigt näringsliv. Staden ska även vidta målmedvetna och systematiska åtgärder för förbättrad framkomlighet för transporter av betydelse för näringslivet. Infrastruktur och samhällsplanering måste utformas för att gynna klimatsmart resande i form av kollektivtrafik, cykelbanor och transportsnåla resmönster.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret och miljöförvaltningen konstaterar att Stockholm är en stark tillväxtregion, en attraktiv stad med ett dynamiskt näringsliv som skapar en hög och hållbar tillväxt och ger förutsättningar för en fortsatt god välfärd och ett bra liv i alla delar av Stockholm. Stadens näringsliv har drabbats hårt av pandemin och det råder en osäkerhet kring vilka långsiktiga effekter det kommer att få. Att skapa förutsättningar för att underlätta återhämtningen och tillväxten är därför grundläggande på både kort och lång sikt.

Infrastrukturplaneringen är viktig eftersom goda kommunikationer och tillgängligheten till regionen är en förutsättning för att Stockholms län ska fungera som en god livsmiljö för människor och vara en attraktiv region för företag och andra verksamheter, för att även i fortsättningen vara en motor i svensk ekonomi avseende ekonomi, innovation och positiva exempel för hållbarhet.

Utifrån Stockholms läns stora behov av resor och transporter så anser kontoren att de statliga investeringarna i Stockholmregionens infrastruktur måste öka. Detta gäller både namngivna objekt, tilldelning i åtgärdsområden i nationell plan samt ökad ram till regionen i länsplanen. Den ekonomiska ramen måste stå i proportion till länets storlek avseende ekonomi och befolkning.

Stockholmskommunerna fungerar som hela landets tillväxtmotor med en ekonomi som är avgörande för hela landet. Stockholms län står för cirka 32 procent av hela Sveriges BNP och hälften av statens intäkter. Prioriteringar bör göras utifrån vilka åtgärder som ger störst nytta per resenär. I Stockholms län ställer den omfattande trafiken stora krav på infrastrukturens fortsatta utveckling samt drift och underhåll. Idag finns brister i vägar och järnvägar som dagligen påverkar människor och näringsliv negativt genom trängsel, störningar och förseningar.

Kontoren vill även peka på att det också finns skäl att stärka den ekonomiska utvecklingen och arbetsmarknaden genom att göra större satsningar på infrastrukturen i Stockholmsområdet. Om BNP faller så utgör infrastrukturinvesteringar ett viktigt instrument för att dämpa effekterna på arbetsmarknaden. Satsningar på infrastruktur och smarta transportflöden ger också möjligheter att söka moderna lösningar och därmed stärka Stockholms läns samlade innovationskraft.

Finansiella ramar och samarbete

Kontoren noterar att förslaget till nationell plan har en uttalad inriktning för storstadsområden som endast innebär att trafiksystemet upprätthålls, med oförändrad kapacitet, på både väg och järnväg. Kontoren anser att detta får stora negativa konsekvenser för Stockholms län eftersom det inom planperioden inte kommer att genomföras eller planeras för några nya kapacitetsförbättringar, utöver det som redan idag pågår. Det saknas också utpekade brister och behov inom Stockholms län som kan ligga till grund för att Trafikverket kan starta ett planeringsarbete för nya åtgärder.

Den nationella planen har ett mycket begränsat ekonomiskt utrymme för att Trafikverket ska kunna föreslå nya projekt.

Regeringens direktiv innebär att en stor del av planen redan är intecknad när Trafikverket får uppdraget samt att det är många projekt som fortsätter utifrån tidigare planer. Kontoren anser därför att de nya stambanorna bör finansieras utanför den nationella planen, för att ge större utrymme till nya objekt. I Trafikverkets inriktningsunderlag framkom att en nationell plan utan de nya stambanorna var det alternativ som bäst kan möta behoven av nya infrastruktursatsningar och som medger en ökad ram till länsplanerna.

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

Klimatmål och hållbara transporter

Transportsektorn står för en tredjedel av alla utsläpp som bidrar till växthuseffekten. Det krävs omfattande åtgärder för att vi ska kunna uppnå klimatmålet om 70 procent minskning av utsläpp från transporter till år 2030. Trafikverkets ambition att arbeta för att uppnå transportsektorns klimatmål är positiv och kontoren håller med Trafikverket om att andra åtgärder, utöver infrastrukturinvesteringar, krävs för att uppnå klimatmålen. Kontoren anser därmed att Trafikverkets uppdrag i nationell plan bör breddas från infrastrukturinvesteringar till transportplanering som exempelvis styrmedel. Det ökar förutsättningarna för Trafikverket att arbeta för minskade utsläpp och minskad klimatbelastning från trafiken. Ytterligare ett exempel är att Trafikverket bör få möjlighet att finansiera steg 1 och 2 åtgärder med medel från de regionala planerna och den nationella planen. Att det finns möjlighet att tilldela medel till steg 1 och 2 åtgärder både i nationell- och i regional plan är en förutsättning för ett verkligt genomförande av fyrstegsprincipen.

Kontoren stödjer Trafikverkets bedömning om att elektrifiering av vägtrafiken är en viktig del av omställningen till fossilfrihet i transportsystemet. Inom området för elektrifiering anser kontoren att Trafikverket ska ta ansvar för att i närtid bygga ut infrastrukturen för stationär laddning, i syfte att påskynda elektrifieringen. Kontoren vill lyfta fram att detta även bör ske genom framtagande av tillstånd, incitament och affärsmodeller som ger möjlighet för näringslivet att agera och vara drivande på marknaden. Kontoren saknar också ett resonemang om elnätets påverkan och effektbrist.

Kontoren stödjer Trafikverkets initiativ med innovationsprojekt som syftar till att minska klimatpåverkan till exempel i byggskedet.

Liksom Trafikverket anser kontoren att ny teknik ger förutsättningar för att utveckla ett modernt och hållbart transportsystem. Digitalisering och automatisering skapar tillsammans nya möjligheter för att effektivisera transportsystemet. Kontoren ser det som nödvändigt att Trafikverket driver på utvecklingen av digitalisering då till exempel dataförsörjning är en förutsättning för att staden ska ta stora steg framåt inom detta område. Omfattande elektrifiering är särskilt nödvändig och det behövs forskning och innovation som stödjer snabbare utrullning av elektrifieringslösningar i transportsystemet.

Ur ett socialt hållbarhetsperspektiv är kollektivtrafiken särskilt viktig samt satsningar på cykelinfrastruktur. Kontoren saknar dock ett resonemang i nationell plan som öppnar upp för nya lösningar inom exempelvis bildelning, flexibel kollektivtrafik, citylogistik, samordnade masstransporter, e-handel med mera som kan möta nya värderingar och marknader.

För Stockholms län är en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart en angelägen klimatåtgärd, inte minst mot bakgrund av stadens satsningar på ny kapacitetsstark hamninfrastruktur i Stockholm Norvik Hamn. Kontoren vill framföra att det för Stockholms del finns möjligheter överflyttning av godstransporter mellan trafikslagen.

Objekt och prioriteringar

Kontoren anser att den grundläggande principen bör vara att gällande nationella plan så långt det är möjligt bör ligga fast. Det innebär att utgångspunkten ska vara att befintliga objekt genomförs och pågående projekt slutförs. Kontoren ser därmed positivt på de projekt som finns kvar i nationell plan och som därmed kan slutföras till exempel Tvärförbindelse Södertörn, Förbifart Stockholm, tunnelbaneutbyggnaden, funktionsanpassningar efter Citybanan och reinvesteringar i tekniska system för att övervaka och delvis styra trafiken.

Stockholmsöverenskommelsen och Sverigeförhandlingen är exempel på infrastrukturförhandlingar som genomförts utifrån ett statligt initiativ. Båda avtalen innehåller stora kollektivtrafikobjekt och ett omfattande bostadsbyggande. Kontoren vill därmed framföra att det är av avgörande betydelse att samtliga parter som ingår avtal och överenskommelser om medfinansiering och samarbete står fast vid och tar ansvar för finansiering, planering och genomförande. För att få ut maximal nytta av den nya kollektivtrafiken behöver exempelvis bytespunkter som Gullmarsplan, Brommaplan, Älvsjö och Årstaberg byggas om.

Kontoren konstaterar att den nationella planen enbart innehåller en ny namngiven satsning i Stockholms län och det är utredningspengar till objektet Stockholm central – Tomtebodan. Det är mycket positivt att Trafikverket kan gå vidare med planeringen. Men det saknas pengar för ett genomförande av kommande åtgärder för objektet. De tidsmässigt bästa förutsättningarna för att genomföra åtgärder i bangården vid Stockholm C finns under kommande planperiod, vilket understryker vikten av att nationella planen även omfattar investeringsmedel.

Kontoren noterar även att Tvärförbindelse Södertörn har fått full finansiering i nationell plan vilket är mycket positivt. Med Stockholm Norvik Hamn kan gods tas längre in i Östersjön via sjövägen och på så sätt avlastas landinfrastrukturen genom Sverige. Tvärförbindelse Södertörn är av mycket stor vikt då det blir den primära leden för transporter till och från Stockholm Norvik Hamn. Dubbelspår på Nynäsbanan samt en utbyggnad av elväg och laddplatser på väg 73 skulle tillsammans med Tvärförbindelse Södertörn kraftigt förbättra möjligheten för en överflyttning till miljöeffektiva godstransporter i Stockholm – Mälardalen och ligga i linje med inriktningen för EU:s transportnätverk, TEN-T.

Kontoren vill lyfta fram att det är allvarligt att Arlanda flygplats saknas i nationell plan. Utvecklingen av Arlanda flygplats är beroende av att landtransporterna med samtliga trafikslag utvecklas och förbättras för att öka tillgänglighet och robusthet. I nationell plan saknas finansiering till en breddning av E4 till Arlanda, utbyggnad av järnvägen för en utökad tågtrafik till och från Arlanda.

Kontoren vill framföra att Höghastighetsbanornas planering stannar utanför Stockholm och det är en stor brist att det inte har utretts hur de nya stambanorna ska nå fram till Stockholm central och Arlanda. Kontoren anser därmed att det utredningsuppdrag som Trafikverket påbörjade under den föregående planen bör fortsätta. I anslutning till detta vill kontoren lyfta fram att Älvsjö bör planeras för ett framtida regionalstågsstopp som också behöver utredas.

Kontoren vill peka på att stadsutvecklingen i Stockholm bygger på att infrastruktur och bostäder kan samsas inom den täta staden. Samtidigt är behovet av bostäder mycket stort. Detta ställer nya krav på planeringen. Det blir allt vanligare i Stockholm med förtätningar i närheten av eller i anslutning till trafikleder. Trafikverkets mera restriktiva hållning till intrång i skyddszoner och vägområden riskerar att få stora negativa konsekvenser för bostadsbyggandet. Den statliga samordningen behöver utvecklas och länsstyrelsen har en betydelsefull roll för att möjliggöra ett

genomförande av både infrastrukturutbyggnad och uppfyllande av de bostadsmål som är kopplade till infrastrukturförhandlingarna.

Sammanfattningsvis vill kontoren betona att det finns stora brister och behov i Stockholms läns transportsystem samtidigt som det är av grundläggande betydelse att skapa förutsättningar för att stärka tillväxten. Det är därför av yttersta vikt att de statliga investeringarna i Stockholmregionens infrastruktur inom nationell plan ökar och att den ekonomiska ramen till länsplanen höjs. Förslaget till nationell plan innebär att brister i form av kapacitet, framkomlighet, trängsel och buller inte kommer att förbättras under planperioden.

Stadsledningskontoret föreslår kommunstyrelsen att besvara remissen Förslag till nationell plan transportinfrastrukturen 2022-2033 med vad som sägs i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets, trafikkontorets, och miljöförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande.

Magdalena Bosson
Stadsdirektör

Johan Castwall
Förvaltningschef
Exploateringskontoret

Anette Scheibe Lorentzi
Förvaltningschef
Stadsbyggnadskontoret

Gunilla Glantz
Förvaltningschef
Trafikkontoret

Anna Hadenius
Förvaltningschef
Miljöförvaltningen

Digitala signaturer

Detta dokument har signerats digitalt av följande personer

Namn	Datum
Johan Magnus, Castwall	2022-02-01
Anna Helena, Hadenius	2022-02-01
Anette Elisabeth, Lorentzi	2022-02-01
Sara Magdalena, Bosson	2022-02-01
Gunilla Elisabeth, Glantz	2022-02-04