

PM 2017:251 RI (Dnr 124-1320/2017)

Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Remiss från Näringsdepartementet

Remisstid den 30 november 2017

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadens promemoria.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Karin Wanngård anför följande.

Ärendet

I mars 2017 gav regeringen Trafikverket ett direktiv för åtgärdsplaneringen för infrastruktur. Nationell plan är en del av den statliga infrastrukturplaneringen och visar på investeringar i transportsystemet och fastställs av regeringen. Trafikverket har utifrån direktivet tagit fram ett förslag på en ny nationell plan för transportsystemet för åren 2018-2029. Näringsdepartementet har skickat förslaget på remiss till bland annat Stockholms stad.

Remissen i sin helhet finns tillgänglig på [Trafikverkets hemsida](#).

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden och Stockholms Stadshus AB. Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, och trafikkontoret har tagit fram ett gemensamt tjänsteutlåtande som har samrått med Stockholms Stadshus AB. Stockholms Stadshus AB har i beredningen av ärendet inkommit med synpunkter från Stockholms Hamn AB, Stockholms Stads Parkerings AB, AB Stokab och Stockholm Business Region AB. Stockholms Stadshus AB har i övrigt avstått från att svara på remissen.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret anser att det är positivt med de stora satsningar som görs inom ramen för nationell plan. Förvaltningarna konstaterar att planförslaget innehåller flera för staden och regionen angelägna objekt. Förvaltningarna anser dock att ytterligare statliga medel behövs för infrastrukturplaneringen, såväl nationellt som regionalt.

Förvaltningarna menar att det är anmärkningsvärt att finansieringen till namngivna projekt i Stockholms län i nationell plan och Länsplanen totalt minskat jämfört med nuvarande planer. Regionen tar redan ett stort ansvar för finansiering av såväl statlig som regional infrastruktur under den nuvarande planperioden, med 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. Förvaltningarna anser att staten behöver ta ett tydligare och större ansvar ekonomiskt.

Mina synpunkter

Det är positivt att regeringen har ökat den ekonomiska ramen med 100 miljarder mer än under den förra planperioden. Stora infrastrukturens satsningar är nödvändiga för att värna kvaliteten i den befintliga infrastrukturen, anpassa transportkapaciteten till den framtida befolkningsökningen och samtidigt skapa ett modernt och hållbart transportsystem. En god infrastruktur är en förutsättning för att Sverige ska klara den internationella konkurrensen, skapa arbetstillfällen, ge näringslivet goda förutsättningar att utvecklas samt att klara omställningen till ett fossilfritt välfärdsland. Förslaget till nationell plan innehåller flera för staden och regionen angelägna objekt som staden välkomnar.

Den nationella planen tar dessvärre inte i tillräcklig omfattning hänsyn till befolkningstillväxten, transportbehoven och den nya klimatlagen som träder i kraft från den 1 januari 2018 med de behov av ny infrastruktur som detta medför. Stockholms stad anser att ytterligare statliga medel behövs för ny infrastruktur, såväl nationellt som regionalt. Det är anmärkningsvärt att finansieringen av namngivna projekt i Stockholms län i nationell plan och Länsplanen totalt sett minskat jämfört med nuvarande planer. Kommunernas utgifter ökar stadigt med en växande befolkning när bostäder, skolor, och annan samhällsservice behöver byggas ut. Flera objekt i planen är endast delvis finansierade och Trafikverket öppnar upp för att skjuta över ytterligare kostnader på kommunerna.

Att staten tar sitt finansieringsansvar i Stockholmsregionen är av avgörande betydelse för hela landets tillväxt och konkurrenskraft. Regionen tar redan idag ett stort ansvar för finansiering av såväl statlig som regional infrastruktur med 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 måste ta ett tydligare och större ansvar ekonomiskt än de gör idag för Stockholmsregionens infrastruktur.

Stockholmsregionens befolkningstillväxt kräver således stora satsningar på gång-, cykel- och kollektivtrafik samt investeringar för att klara nyttotrafik och näringslivets transporter. Ytterligare satsningar bör ske åren framöver på utökad infrastruktur för kollektivtrafik liksom att statens bidrag till ett regionalt cykelvägnät bör öka.

Det är anmärkningsvärt att den nya containerterminalen i Norvik inte har tagits i beaktande i arbetet med den nationella planen. Stockholm Norvik kommer att bli ett stort logistiknav i den växande Stockholms- och Mälardalsregionen. Norviks fördel är dess gynnsamma läge för sjöfarten och geografiska närhet till det stora konsumtionsområde som Stockholmsregionen utgör. Genom att transportera gods

med sjöfart en större del av transportkedjan uppnås mindre miljöpåverkan jämfört med dagens omfattande godstrafik på lastbil som dominerar via hamnar i södra och västra Sverige. Både land- och järnvägsinfrastrukturen är idag svaga och behöver stärkas i takt med att hamnens verksamhet ökar i omfattning. Att åstadkomma att en stor andel av godset transporteras på järnväg är en viktig målsättning.

Tvärförbindelse Södertörn är enligt förslaget till nationell plan en länk för att koppla ihop Stockholm Norvik med såväl gods- och logistikcentra i Stockholmsregionen som med de nationella godstransportflödena. Det är dock av största vikt att kraftigt förbättra möjligheten att transportera gods på järnväg.

Kapaciteten på järnväg för både person- och godstransporter på framförallt landets södra stambanor behöver öka. Detta bör ske på det sätt som Trafikverket föreslår i den nationella planen.

Staden vill också framhålla vikten av att projektet Östlig förbindelse hanteras så att de trafikplatser som Trafikverket utrett tillsammans med berörda kommuner kan ersätta de preciseringar av riksintresset för förbindelsen som finns sedan tidigare. Syftet är att minimera det bortfall av nya bostäder som riksintresset av en östlig förbindelse nu medför. För att det ska vara möjligt krävs att projektet hanteras i enlighet med förvaltningarnas gemensamma tjänsteutlåtande.

Planen föreslår ett antal följdinvesteringar för att hantera ökad kapacitet i och med Förbifart Stockholm. Förbifarten kommer att öka vägtrafiken från regionens ytterområden in i Stockholms stad och Trafikverket behöver hantera detta i sitt vidare arbete med framkomlighet och miljöpåverkan.

Staden anser vidare att Trafikverket bör utveckla arbetet med miljökonsekvensbedömningar. Avsaknaden av effektbedömning gör det svårt att bedöma stadens möjligheter att bidra till de nationella miljömålen och målen i stadens miljöprogram. Processen kring miljö- och hälsofrågor i infrastrukturplaneringen och redovisningen av hur målkonflikter mellan transportpolitiska mål har hanterats i planeringsprocessen behöver utvecklas till kommande planperioder.

Utgångspunkten och syftet enligt lagen om trängselskatt är att trängselskatten ska påverka trafikmängden, skapa större framkomlighet, underlätta för näringslivets transporter, förbättra miljön samt förbättra situationen för kollektivtrafiken. För att upprätthålla acceptansen och legitimiteten för systemet är det viktigt att detta är och förblir syftet med trängselskatterna. Om trängselskatterna kan bidra till att öka investeringsutrymmet för infrastruktur i Stockholmsområdet är det positivt men att skapa ett ökat finansiellt utrymme får aldrig vara huvudsyftet med revideringar av trängselskatterna. Eventuella förändringar måste alltid ske i samverkan med berörda parter i regionen och utredas noga innan. Intäkterna måste även fortsättningsvis gå till infrastrukturinvesteringar i regionen och ska ses som regional medfinansiering, inte som statlig vilket Trafikverket redovisar idag.

I övrigt hänvisas till förvaltningarnas synpunkter.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadens promemoria.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Stockholm den 16 november 2017

KARIN WANNGÅRD

Bilaga

Remissen

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden Anna König Jerlmyr, Joakim Larsson och Cecilia Brinck (alla M) och borgarrådet Lotta Edholm (L) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Föredragande borgarrådets förslag till beslut bifalles delvis.
2. Därutöver anføres följande.

Stockholm är Sveriges tillväxtmotor och har en mycket stor betydelse för hela Sveriges utveckling och konkurrenskraft. I Stockholms stad bor 10 procent av Sveriges befolkning och i länet finns 24 procent av Sveriges arbetsmarknad. Fram till år 2050 förväntas länets invånare att öka med cirka 1,1 miljoner invånare till cirka 3,4 miljoner invånare samtidigt som antalet arbetstillfällen ökar med 600 000.

Om Stockholm ska ha möjlighet att hantera utvecklingen och fortsatt vara motorn för Sveriges tillväxt krävs satsningar som hanterar dagens och framtida utmaningar för transportsystemet och bostadsmarknaden. Både staden och länet tar idag ett stort ansvar för finansiering av infrastrukturbyggnaden, men även staten måste ta ett större ekonomiskt ansvar för regionens infrastruktur. Det är inte bara en regional angelägenhet, utan är avgörande för hela landets tillväxt och konkurrenskraft. Vi ser med oro på att den nationella planens utrymme för namngivna investeringar i regionen har sjunkit med nära sex miljarder kronor, motsvarande en minskning om femton procent, jämfört med perioden 2014-2025.

Delar av planen är i dagsläget underfinansierad då flera namngivna investeringar som i dagsläget saknar full finansiering, till exempel fyra spår mellan Stockholm och Uppsala.

Vi förutsätter vidare att beslutade åtgärder i nuvarande nationell plan 2014–2025 ska ligga fast och slutföras enligt plan. Det gäller bland annat Östlig förbindelse. I yttrandet från Storsthlm framhålls enligt att arbetet med Östlig förbindelse bör fortsätta inom ramen för den nationella planen, i vilket vi till fullo instämmer. Östlig förbindelse är den utan jämförelse viktigaste väginvesteringen i regionen och en utpekad brist i transportsystemet i Storstockholm. Regeringen och Trafikverket bör vidta de åtgärder som behövs för att Östlig förbindelse ska återupptas i nationell plan.

Kommunstyrelsen

Reservation anfördes av Anna König Jerlmyr, Joakim Larsson, Cecilia Brinck, Dennis Wedin och Johanna Sjö (alla M) och Björn Ljung (L) med hänvisning till Moderaternas och Liberalernas gemensamma reservation i borgarrådsberedningen.

Ersättaryttrande gjordes av Karin Ernlund (C) enligt följande.

Hade vi haft yrkanderätt hade vi delvis bifallet borgarrådets förslag till beslut och därutöver anført:

Stockholm är Sveriges tillväxtmotor och har en stor betydelse för hela Sveriges utveckling och konkurrenskraft. I Stockholms stad bor 10 procent av Sveriges befolkning och i länet finns 24 procent av Sveriges arbetsmarknad. Fram till år 2050 förväntas länets invånare att öka med cirka 1,1 miljoner invånare till cirka 3,4 miljoner invånare samtidigt som antalet arbetstillfällen ökar med 600 000. Om Stockholm fortsatt ska vara motorn för Sveriges

tillväxt och konkurrenskraft krävs nationella infrastruktursatsningar som möter upp befolkningstillväxten. Därför är det inte acceptabelt att den nationella planens utrymme för investeringar minskar i Stockholmsregionen. Jämfört med perioden 2014-2025 sjunker investeringarna med nära sex miljarder kronor vilket motsvarar en minskning om femton procent. Detta är negativt både för Stockholms och Sveriges fortsatta tillväxt och jobbskapande. Därutöver är delar av planen 2018-2029 underfinansierad då flera namngivna investeringar saknar full finansiering, till exempel fyra spår mellan Stockholm och Uppsala. Både staden och länet tar idag ett stort ansvar för finansiering av infrastrukturutbyggnaden, men även staten måste ta ett större ekonomiskt ansvar för regionens infrastruktur.

Enligt det nationella klimatpolitiska ramverket ska de klimatpåverkande utsläppen från inrikes trafik, utom inrikes flyg, minska med 70 procent till 2030 jämfört med 2010. Trafikverket konstaterar att det saknas förutsättningar att nå klimatmålet genom insatserna i nationell plan. Centerpartiet anser det nödvändigt att planen revideras utifrån fler klimataspekter som kan bidra till att nå klimatmålet. För detta krävs i princip tre tydligare åtgärdsområden: ett transporteffektivare samhälle, övergång till fossilfria drivmedelsalternativ samt energieffektivare fordon. Vi anser att arbetet med samtliga tre punkter behöver ske mer koordinerat genom den nationella planen.

Vi är kritiska till att en nödvändig utbyggnad av Arlanda saknas i planen. Stockholm är en storstad i Europas utkant som är helt beroende av goda flygförbindelser med omvärlden för att kunna konkurrera på en global marknad. Arlandas betydelse för utvecklingskraften i större delen av Sverige kan knappast underskattas. Beslut om utbyggnaden av Arlanda avseende en fjärde landningsbana brådskar och påverkar hela landets tillgänglighet och företagens möjlighet att växa. Därutöver saknar vi konkreta satsningar i att stärka transportkapaciteten mellan Stockholm och Arlanda.

Ersättaryttrande gjordes av Erik Slottner (KD) med hänvisning till Moderaternas och Liberalernas gemensamma reservation i borgarrådsberedningen.

Remissammanställning

Ärendet

Trafikverket upprättar förslaget till nationell plan för transportinfrastruktur utifrån infrastrukturpropositionen och direktiv från regeringen. Nationell plan är en del av den statliga infrastrukturplaneringen och visar på investeringar i transportsystemet och fastställs av regeringen. Den nationella planen gäller i tolv år men revideras vart fjärde år efter direktiv från regeringen. Nuvarande nationell plan gäller för perioden 2014-2025. Nationell plan kompletteras av länsplanerna som tas fram av Länsstyrelsen. Remissen Förslag till Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2018-2029 behandlas i ett ärende med dnr 124-1318/2017.

I mars 2017 gav regeringen Trafikverket ett direktiv för åtgärdsplaneringen. Utifrån detta har sedan Trafikverket tagit fram ett förslag på en ny nationell plan för transportsystemet för åren 2018-2029. Förslaget till nationell plan är en trafikslags-övergripande plan som omfattar åtgärder i infrastruktur för väg, järnväg, sjö- och luftfart. Åtgärderna i planförslaget bygger på den gällande nationella planen för transportsystemet 2014-2025, de fördjupade underlagsrapporterna och promemoriorna samt de åtgärder som pekats ut i regeringens direktiv från våren 2017.

Den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 är beslutad av riksdagen och uppgår till 622,5 miljarder kronor. Det är en ökning med 100 miljarder kronor jämfört med befintlig plan. Av direktiven framgår att planeringsramen ska fördelas på följande sätt:

- 333,5 miljarder kronor ska användas till utveckling av transportsystemet, varav 36,6 miljarder avser medel till länsplaner
- 125 miljarder kronor ska avsättas till drift, underhåll och reinvesteringar av statliga järnvägar
- 164 miljarder kronor ska gå till drift, underhåll och reinvesteringar av statliga vägar inklusive bärighet och tjälsäkring, samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar

Regeringen väntas fatta beslut om den nya planen våren 2018.

Förslag till nationell plan för transportsystemet för åren 2018-2029

Järnväg

Huvudinriktningen för underhållet av järnvägsanläggningen är att säkerställa att hela järnvägssystemet har en hög säkerhetsstandard och att det är tillgängligt, det vill säga att banorna som trafikerats i dag även kan trafikerats i framtiden. Underhållet ska säkerställa en hög funktionalitet med hög robusthet på de banor i järnvägssystemet som hanterar Sveriges viktigaste transportflöden:

- Västra stambanan (Stockholm–Göteborg)
- Södra stambanan (Stockholm–Malmö)
- Stålpendeln (Luleå–Borlänge och Borlänge–Oxelösund)
- Malmbanan (Luleå–Riksgränsen)

De viktigaste transportflödena inkluderar banor i storstadsområden, som bildar större sammanhängande stråk och med omfattande gods- och persontransporter. På dessa banor ska hastigheten återställas där den i dag är nedsatt och åtgärder ska göras för att minska risken för ytterligare hastighetsnedsättningar. Fokus kommer i första hand att ligga på att utföra eftersatta spårbyten. På övriga banor är målet att möjliggöra fortsatt trafik och till övervägande del bibehålla dagens funktionalitet.

I Stockholmsområdet finns följande större järnvägsobjekt med:

- Utbyggnaden av dubbelspår på Mäljarbanan mellan Tomtebodan och Kallhäll slutförs
- Ostlänken mellan Järna och Linköping påbörjas och dimensioneras för hastigheten 250 km/tim med ballasterat spår. Objektet har fått ett senarelaggt genomförande med planerat färdigställande efter år 2029
- Utbyggnad av järnvägen till fyrspår mellan Uppsala och länsgränsen Uppsala/Stockholm (förutsätter att överenskommelser tecknas med berörda kommuner om bostadsåtaganden som möjliggörs av åtgärden). Objektet har planerat färdigställande efter år 2029
- Stockholms Central anpassas och moderniseras till de nya möjligheter för utveckling av regional- och fjärrtågtrafiken som Citybanans öppnande innebär

Väg

Underhålls- och reinvesteringstätigheter genomförs för att säkra att medborgarna kan genomföra sina dagliga transporter och att näringslivets transportbehov tillgodoses. Vägunderhållet bidrar också till miljö kvaliteten i hela vägsystemet genom att säkerställa anläggningens funktion. För att säkerställa vägsystemets robusthet, kapacitet och framkomlighet behöver mer förebyggande underhållstätigheter genomföras i högre utsträckning.

På följande vägar kommer insatser i form av rekonstruktion, bro- och beläggningsunderhåll, avvattningsåtgärder med mera att prioriteras:

- högtrafikerade vägar i storstadsregionerna
- stamvägnätet (Sveriges Europavägar och vissa riksvägar)
- för långväga person- och godstransporter
- vägar av betydelse för dagliga resor, arbetspendling, kollektivtrafik och resor mellan regioncentrum
- övriga vägar av betydelse för näringslivets tyngre transporter

I Stockholmsområdet finns följande större vägobjekt med:

- Förbifart Stockholm ska färdigställas (inkl. kapacitetsförstärkningar till följd av denna)
- Tvärförbindelse Södertörn (E4/länsväg 259) har senarelagts med planerat färdigställande efter år 2029. Trafikverket har för avsikt att analysera eventuellt införande av infrastrukturavgift, vilket kan innebära ett tidigarelaggt genomförande
- Östlig förbindelse utgår med ordnat avslut
- Lidingöbron finns med som reinvestering
- Skurubron finns med som reinvestering

Utbyggnadsstrategi för nya stambanor/höghastighetsjärnväg

Trafikverket föreslår att höghastighetsjärnvägen dimensioneras för persontrafik i hastigheten 250 km/tim och med ballasterat spår. Dimensionering för högre hastighet än så skulle medföra högre kostnader som är svåra att motivera, eftersom den högre hastigheten inte bedöms kunna nyttjas fullt ut förrän långt fram i tiden.

När det gäller höghastighetsjärnvägen har regeringen pekat ut de delsträckor som ska börja byggas under planperioden. Dessa finns med i planförslaget.

Sverigeförhandlingen

I planförslaget har det reserverats resurser för statlig medfinansiering av de åtgärder för kollektivtrafik och cykling som Sverigeförhandlingen har förhandlat fram i de tre storstadsområdena. Det handlar totalt om cirka 5,8 miljarder kronor av nationell plan under planperioden, och även medel ur Länsplanen. För Stockholms del handlar det om följande objekt:

- Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan
- Spårväg Syd Flemingsberg-Älvsjö
- Roslagsbanans förlängning till City
- Cykelobjekt inom Stockholms stad

Övriga satsningsområden

Stadsmiljöavtalen förlängs under hela planperioden och det ekonomiska utrymmet ökar till 12 miljarder kronor.

Cirka 1,5 miljarder kronor satsas på cykelvägar längs nationella vägar inom ramen för cykel i trimnings- och miljöåtgärder.

Trimningsåtgärder för tillgänglighet och trafiksäkerhet samt miljöåtgärder för totalt ca 36 miljarder kronor.

Nationell plan har kompletteras med en miljökonsekvensbeskrivning. Denna är baserad på en tidigare version av planförslaget och planförslagets effekter på trafikutvecklingen och trafikarbetets fördelning saknas. Av miljökonsekvensbeskrivningen framgår att en efterfrågad preliminär analys av planförslagets effekter på trafiken och fördelning av trafikslag inte kunde levereras som underlag.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafiknämnden och Stockholms Stadshus AB. Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen och trafikkontoret har tagit fram ett gemensamt tjänsteutlåtande som har samrått med Stockholms Stadshus AB. Stockholms Stadshus AB har i beredningen av ärendet inkommit med synpunkter från Stockholms Hamn AB, Stockholms Stads Parkering, AB STOKAB och Stockholm Business Region AB. Stockholms Stadshus AB har i övrigt avstått från att svara på remissen.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret och trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 23 oktober 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Övergripande synpunkter

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnads-kontoret, miljöförvaltningen och trafikkontoret anser att det är positivt med de stora satsningar som görs inom ramen för nationell plan rent generellt. Kontoren konstaterar att planförslaget innehåller flera för staden och regionen angelägna objekt.

Kontoren anser att de ökade anslagen till främst drift och underhåll är bra och nödvändiga för att kunna ha en väl fungerande infrastruktur framöver. Framförallt järnvägen har idag stora brister och resurser behövs därför för att återupprätta trovärdigheten för detta trafikslag. Kontoren anser dock att ytterligare statliga medel behövs 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, men ställer samtidigt stora krav på regionens aktörer. Fler bostäder behövs och platserna att bygga dessa på blir alltmer svåra att tillskapa då de kommer i konflikt med andra intressen. Kommunernas utgifter ökar stadigt för att möjlig-göra kraven som ställs i och med en snabbt växande befolkning. Det är inte bara bostäder som behöver byggas utan

även skolor, förskolor, lokaler med mera. Allt för att skapa en fungerande attraktiv stad.

En växande befolkning ställer stora krav på att kunna transportera sig på ett effektivt och miljövänligt sätt. Det gäller såväl för persontransporter som för varor och gods. Det innebär att hela transportsystemet behöver användas effektivare, smartare och samordnat, vilket stöds av stadens styrdokument som exempelvis översiktsplanen och Framkomlighetsstrategin. Det behövs en kraftig satsning på framförallt gång-, cykel- och kollektivtrafik men även på näringslivets transporter. Trafikverket har i detta en viktig roll och bör ta ett större ansvar då de ansvarar för det statliga och regionala vägnätet.

Kontoren önskar att Trafikverket tydligare ska ha med ett stadsutvecklingsperspektiv i sitt arbete inom hela åtgärdsplaneringen. Det innebär att Trafikverket behöver analysera hur de nya trafikobjekt som byggs inom regionen ska anpassas för att kunna möjliggöra nya bostäder och kontor men även kopplingen till annan infrastruktur i de aktuella objektens närhet. I flera fall är det viktigaste syftet med investeringarna att tillskapa mer byggbar mark.

Regionen tar redan ett stort ansvar för finansiering av såväl statlig som regional infrastruktur under den nuvarande planperioden, med 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. Kontoren anser därför att staten behöver ta ett tydligare och större ansvar ekonomiskt. Under de senaste tio åren har kraven på ökad medfinansiering från Stockholms stad till infrastruktur ökat markant, som enligt kontoren bör finansieras 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 infrastrukturanlag till regionen kan minska, utan trängselskatten ska adderas som extra satsningar för att klara av de stora behov som finns inom regionen.

Flera objekt i den föreslagna planen är endast delvis finansierade, vilket enligt kontoren öppnar upp för att staten skjuter över ytterligare kostnader på kommunerna. Det är mycket viktigt att staten tar sitt finansieringsansvar i Stockholmsregionen framöver, då det kommer att gynna hela landet.

Kontoren anser att det är anmärkningsvärt att den nya containerterminalen Stockholm Norvik inte tagits i beaktande i arbetet med den nationella planen. Mer om konsekvensen av detta tas upp nedan under "Objekt i Nationell plan".

Objekt i Nationell plan

Kontoren kan konstatera att flera för staden och regionen viktiga objekt har kommit med i förslaget till nationell plan, vilket är positivt. Kontoren vill framföra nedanstående kommentarer kring objekt inom nationell plan som berör Stockholmsregionen.

Tvärförbindelse Södertörn är enligt kontoren viktig för staden och regionen i och med stadens stora investering med utflyttning av containerterminalen från Frihamnen till Norvik. Tvärförbindelsen är en länk i ett större system, som kopplar ihop Stockholm Norvik med såväl gods- och logistikcentra i Stockholmsregionen som med de nationella godstransportflödena. Därmed är den också en nödvändig del i gods- och varuförsörjningen i Stockholm/ Mälardalsregionen. Utredningar visar att vid öppningsåret kan 160 000 lastbilar per år (438 lastbilar per dygn) trafikera det regionala vägnätet till och från Stockholm Norvik. Fullt utbyggd, på längre sikt, kan upp till 350 000 lastbilar om året (960 lastbilar per dygn), trafikera vägnätet.

Utän förbindelsen, eller förseningar av denna, innebär att all tung trafik till/från Norvik kommer att behöva använda riksväg 225 alternativt Södra länken och Nynäsvägen, vilket är problematiskt. Riksväg 225 är knappast lämplig idag för de stora antal tunga transporter som blir aktuella och behöver då kompletterande åtgärder. Södra länken och Nynäsvägen är hårt trafikerade redan idag vilket innebär att ökade volymer tung trafik av denna karaktär riskerar att skapa stora problem på redan utsatta platser i trafiksystemet. Det skulle påverka hela det regionala trafiksystemet och få stora negativt följd effekter.

Kontoren ser även problem med de eventuella infrastrukturavgifter på förbindelsen, som Trafikverket ska studera, av fler orsaker. Dels att kostnaden återigen lastas över på regionens medborgare, när det är en statlig väg. Dels att strukturen med trängselskatt i Stockholm, med syfte att styra trafiken optimalt, är komplicerad och känslig för störningar. En avgift på denna länk skulle kunna orsaka mer skada än nytta för resterande trafiknät.

När det gäller Östlig förbindelse behöver staden veta vad som avses med att ”projektet ska avslutas under ordnade former”. Kontoren anser att de nya trafikplatserna som Trafikverket utrett tillsammans med staden i Norra Djurgårdsstaden och Hammarby Sjöstad, inom ramen för Sverigeförhandlingen samt i nuvarande nationell plan, ska ersätta de preciseringar av riksintresset för förbindelsen som finns sedan tidigare. Detta för att reservatet för Östlig förbindelse inte ska påverka stadens utveckling av stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden negativt framöver. För att det ska vara möjligt krävs att projektet Östlig förbindelse får fortsätta utredningsmedel inom nationell plan.

När det gäller Ostlänken samt utbyggnad av fyrspar till Uppsala så anser kontoren att det är bra åtgärder som är viktiga för regionen. Det är dock problematiskt att dessa inte har full finansieringsstäckning inom planperioden. Kontoren ser risker med detta i och med att det öppnar upp för ett ökat tryck från staten med krav på medfinansiering från kommuner och landsting. Ett annat problem är att det låser upp ett stort utrymme i nästkommande nationell plan.

Övrigt

I förslag till nationell plan finns en rad olika åtgärds paket som kontoren ställer sig positiva till. Kontoren anser att det är bra att anslagen till flertalet åtgärds paket har ökat gentemot nuvarande plan. Det gäller exempelvis stadsmiljöavtalen, trimningsåtgärder etc. Kontoren anser dock att framförallt medel till så kallade trimningsåtgärder behöver öka än mer. Dessa åtgärder ger stor samhällsekonomisk nytta, går att genomföra på relativt kort tid och kan fördelas tämligen oberoende av vem som är väghållare, vilket är en stor fördel i Stockholmsregionen. Kontoren efterlyser även en tydligare process och kriterier kring stadsmiljöavtalen i syfte att få längre framförhållning och mindre godtyckliga urvalskriterier.

Kontoren anser även att statens bidrag till utbyggnad av ett regionalt cykelvägnät bör öka. Frågan bör enligt kontoren ses som en nationell angelägenhet och inte enbart en lokal fråga.

Kontoren efterfrågar en tydligare strategi för hur målkonflikter mellan framkomlighet och ett ökat behov av bostäder i centrala och kollektivtrafiknära lägen ska hanteras i storstadsområdena. Detta gäller även för transporter av farligt gods, som är särskilt problematiskt.

Kontoren anser att avsaknaden av effektbedömning i miljökonsekvensbeskrivningen är problematisk. I Stockholm står vägtrafiken för ungefär två tredjedelar av kväveoxidutsläppen, 40 procent av klimatutsläppen, och 90 procent av utsläppen av partiklar. Avsaknaden av effektbedömning innebär att det är svårt att bedöma hur planen påverkar Stockholms stads möjligheter att bidra till de nationella miljömålen och att nå miljöprogrammets mål om att biltrafiken ska minska, Stockholm ska ha frisk luft och att trafikbullret utomhus minskar.

Då den nationella infrastrukturplaneringen sker rullande och objektet flyttas framåt i mån av planeringsstatus är det svårt att integrera miljöfrågor genom en strategisk miljöbedömning i samband med förslaget till nationell plan. Kontoren anser att processen kring att integrera miljö- och hälsofrågor i infrastrukturplaneringen behöver utvecklas och att det tydligt ska redovisas hur målkonflikter mellan transportpolitiska mål har hanterats i planeringsprocessen.

Som svar på remissen ”Förslag till Nationell plan för transportsystemet 2018-2029” hänvisas till vad som anförts i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets, miljöförvaltningens och trafikkontorets gemensamma

tjänsteutlåtande.