

Tid Torsdagen den 18 februari 2021 kl. 16.30 – 16.55
Plats Bråvallasalen, Stadshuset
Justering Onsdagen den 3 mars 2021, §§ 1-5, 8-19

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 18 februari 2021, §§ 6-7, 20-23

Johan Nilsson

Emilia Bjuggren

Närvarande**Beslutande ledamöter:**

Johan Nilsson (M) ordföranden

Emilia Bjuggren (S) vice ordföranden

Annika Elmlund (M)
Bo Sundin (M)
Arne Fredholm (M)
Peter Backlund (L)
Hampus Rubaszkin (MP)
Susanne Wicklund (C)
Anders Göransson (S)
Maria-Elsa Salvo (S)
Jonathan Metzger (V)
Christina Wallmark (SD)

Tjänstgörande ersättare:

Susanne Urban(V) för Clara Lindblom (V)

Ersättare:

Niklas Sandstedt (M)
Mikael Valdorson (M)
Bo Fellström (M)
Fredrik Sand (M)
Joakim Rönnbäck (L)
Ylva M Larsson (MP)
Torsten Lindström (KD)
Stefan Hell Fröding (S)
Andreas Lind (S)
Catharina Gabrielsson (V)
Anders Edin (SD)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Johan Castwall, Jenni Almgren, Timmie Aspelin, Ann-Charlotte Bergqvist, Lena Holm, Rakel Nilsson och Sara Lundén samt borgarrådssekreteraren Christopher Hamrén och personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-6

§ 8

Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022— 2033 och 2022—2037. Anmälan av svar på remiss

Dnr E2020-05038

Beslut

Exploateringsnämnden beslutar enligt exploateringskontorets förslag:

- 1 Exploateringsnämnden godkänner anmälan om svar på remiss.

Handlingar i ärendet

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande från den 25 januari 2021.

Nämndens behandling av ärendet**Framlagda förslag till beslut**

- 1) Ordföranden Johan Nilsson m.fl. (M), Peter Backlund (L), Hampus Rubaszkin m.fl. (MP), Susanne Wicklund (C), vice ordföranden Emilia Bjuggren m.fl. (S) och Susanne Urban m.fl. (V) föreslår (se beslutet).
- 2) Christina Wallmark m.fl. (SD) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - 1 Att avslå kontorens förslag på yttrande
 - 2 Att Sverigedemokraternas utlåtande utgör Stockholms stads yttrande till Trafikverket över inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022–2033 och 2022–2037.

Sammanfattning

Trafikverkets Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022—2033 och 2022—2037 har remitteras från Trafikverket på uppdrag av Infrastrukturdepartementet. Stadsledningskontoret, trafikkontoret exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och Stockholms hamn AB vill gemensamt lyfta fram att utbyggnaden av infrastruktur för arbetspendling, godstransporter och fritidsresor behöver utvecklas samordnat och strategiskt.

Infrastrukturplaneringen måste också hänga ihop med stadsutvecklingen genom att den utgår från kommunernas kunskap och bedömning av medborgarnas och näringslivets behov. Kontoren vill därmed framhålla att det är oacceptabelt att Trafikverkets inriktningsunderlag inte remitterats till kommunerna.

Utifrån länets stora behov av resor och transporter så vill kontoren lyfta fram att de statliga investeringarna i Stockholmregionens infrastruktur behöver öka och ramarna i länsplanen höjas. Detta gäller både namngivna objekt, tilldelning i åtgärdsområden och potter i nationell plan samt ökad ram till regionen i länsplanen. Kontoren anser att den ekonomiska ramen måste stå i proportion till länets storlek avseende ekonomi och befolkning.

Kontoren vill även lyfta fram att de ekonomiska ramnivåerna för inriktningsalternativen är för snäva. Det är enbart alternativet med en 20-procentig ökning utan stambanor men med en planperioden om 12 år som bäst kan möta de behov av infrastruktursatsningar som finns inom Stockholmsregionen och som medger en ökad ram för länsplanerna då riskerna med en längre planperiod på 16 år är större än fördelarna.

Trafikverkets föreslagna satsning på drift och underhåll av befintligt transportsystem är enligt kontoren en bra inriktning. Det kräver dock att drift och underhållsåtgärder i Stockholms län genomförs på de delar i väg- och järnvägsnätet som innebär att länets transportsystem i praktiken får en standardhöjning som medger en ökad kapacitet. Det är också nödvändigt att långtidsplaneringen utgår från att åtgärda de brister och behov som finns i infrastrukturen idag. Ett framtidsfokus där flexibilitet och öppenhet för framtidens behov och lösningar ska kunna antas och finansieras. Prioriteringar bör göras utifrån vilka åtgärder som ger störst nytta per resenär.

Inriktningsunderlagets ambition om att uppnå transportsektorns klimatmål är enligt kontoren mycket positiv. Den anger en bild av 2030 som på många sätt harmoniserar med målen inom Stockholm stad. Det är positivt att Trafikverket lyfter fram minskade utsläpp från transportsektorn och att de nationella målen kan nås genom en rad olika transportpolitiska åtgärder. Kontoren stödjer Trafikverket i bedömningen att det är elektrifiering driver den stora omställningen mot minskad klimatpåverkan från transporter. Kontoren anser dock att möjligheten till hållbara resor och transporter behöver öka genom satsningar på ny teknik, digitalisering, elektrifiering, kollektivtrafik och cykel.

Kontoren anser att det är av stor betydelse att samtliga parter som ingår avtal och överenskommelser om medfinansiering och samarbete står fast vid och tar ansvar för finansiering,

planering och genomförande. Både Stockholmsöverenskommelsen och Sverigeförhandlingen är exempel på genomförda förhandlingar som innehåller stora kollektivtrafikobjekt och ett stort bostadsbyggande.

Stora projekt har nationell nytta för medborgare och näringsliv när de bidrar till ekonomisk tillväxt, effektiva transporter och hög tillgänglighet i hela landet. Objekt av nationell nytta är exempelvis Tvärförbindelse Södertörn och kommunikationer till Arlanda.

Projekt av regional nytta bygger ihop regionen tvärkommunalt och bidrar till effektiva transporter i länet. Utbyggnaden av den nya tunnelbanan behöver vara prioriterad tillsammans med de nödvändiga följdinvesteringar som krävs för att tillvarata de nyttor som kommer av utbyggnaden. Kontoren önskar att en prioritering görs av effektiva bytespunkter, stråk för stombussar samt stärkt kapacitet i vägsystemet för godstransporter.

Bakgrund

Inriktningsunderlaget är upprättat av Trafikverket i enlighet med regeringens direktiv Uppdrag om att ta fram inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för en ny planperiod (2020-06-25).

Syftet inriktningsunderlaget är att ge regeringen ett underlag för bedömning av ekonomiska ramar för möjliga åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 respektive 2022–2037. Regeringen ska sedan, i en proposition till riksdagen, ge förslag till ekonomiska ramar för åtgärder i transportinfrastrukturen. När riksdagen har slagit fast planperiod och ekonomiska ramar följer åtgärdsplanering i syfte att ta fram en ny nationell plan och länsplaner för transportinfrastrukturen.

Ärendets beredning

Trafikverkets Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022—2033 och 2022—2037 har remitteras från Trafikverket på uppdrag av Infrastrukturdepartementet. Inriktningsunderlaget är inte utskickat på remiss till landets kommuner. Stockholm stad har trots detta valt att svara på remissen.

Ärendet

Ärendet har beretts gemensamt av stadsledningskontoret, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, exploateringskontoret och Stockholms Hamn AB.

Synpunkter och förslag

Av kommunfullmäktiges Budget för 2021 framgår att staden har som mål att Stockholm ska vara en fossilbränslefri och klimatpositiv stad 2040. Infrastruktur och samhällsplanering måste utformas för att gynna klimatsmart resande i form av kollektivtrafik, cykelbanor, och transportsnåla resmönster.

Budgeten lyfter också fram att Stockholm är en av Europas snabbast växande huvudstäder. Det innebär att när Stockholm växer måste också kollektivtrafik och infrastrukturen byggas ut så att människor snabbt och smidigt kan resa i hela regionen. Stadens mål är att minska trängsel och klimatutsläpp samt att säkerställa att det går snabbt och smidigt att resa i Stockholm.

Stadsledningskontoret, trafikkontoret exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och Stockholms hamn AB vill gemensamt lyfta fram att utbyggnaden av infrastruktur för arbetspendling, godstransporter och fritidsresor behöver utvecklas samordnat och strategiskt. Infrastrukturplaneringen måste också hänga ihop med stadsutvecklingen genom att den utgår från kommunernas kunskap och bedömning av medborgarnas och näringslivets behov. Goda kommunikationer är enligt kontoren ett krav för att Stockholms län ska fungera som en god livsmiljö för människor och vara en attraktiv region för företag och andra verksamheter. Kontoren vill därmed framhålla att det är oacceptabelt att Trafikverkets inriktningsunderlag inte remitterats till kommunerna.

Kontoren vill därför 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.

Tilldelning och finansiella ramar och utmaningen med infrastrukturen i Stockholm

Utifrån länets stora behov av resor och transporter så vill kontoren lyfta fram att de statliga investeringarna i Stockholmregionens infrastruktur behöver öka och ramarna i länsplanen höjas. Detta gäller både namngivna objekt, tilldelning i åtgärdsområden och potter i nationell plan samt ökad ram till regionen i länsplanen. Kontoren anser att 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.

Kontoren vill även peka på att det finns också skäl att stärka den ekonomiska utvecklingen och arbetsmarknaden genom att göra större satsningar på infrastrukturen. Om BNP faller så utgör infrastrukturinvesteringar ett viktigt instrument för att dämpa effekterna på arbetsmarknaden. En ökad tilldelning i länsplanen skulle stärka konjunkturen i Sveriges tillväxtmotor. Satsningar på infrastruktur och smarta transportflöden ger också möjligheter att söka moderna lösningar och därmed stärka regionens samlade innovationskraft.

Stockholms län har också drabbats hårt av Coronapandemin exempelvis av arbetslösheten. I länet, som utgör en fjärdedel av Sveriges arbetsmarknad, har cirka 40 000 fler blivit arbetslösa. Kontoren anser att en återstart av ekonomin i Stockholmsregionen är prioriterat. Satsningar på infrastruktur kan bidra till att stödja en långsiktig återuppbyggnad av arbetsmarknaden.

Kontoren även vill lyfta fram att de ekonomiska ramnivåerna för inriktningsalternativen är för snäva. Det är enbart alternativet med en 20-procentig ökning utan stambanor men med en planperioden om 12 år som bäst kan möta de behov av infrastruktursatsningar som finns inom Stockholmsregionen och som medger en ökad ram för länsplanerna då riskerna med en längre planperiod på 16 år är större än fördelarna. En förlängning av planperioden skulle innebära stora inlåsningar och resultera i minskad handlingskraft för att effektivt kunna möta och svara upp mot förändrade förutsättningar och samhällsutveckling. Trafikverket har arbetat inom de ramar som gavs i direktivet, men kontoren hade sett det som önskvärt med ytterligare analyserade alternativ med ramnivåer om +30 och +40 procent.

Inriktningen mot transportplanering genom att se på fler frågor än enbart infrastruktur anser kontoren är en positiv inriktning från Trafikverkets sida. Framförallt är det positivt att Trafikverket utreder steg 1 och 2 åtgärder. 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.

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 infrastruktur-utbyggnad och uppfyllande av de bostadsmål som är kopplade till infrastrukturförhandlingarna.

Kontoren stödjer det regeringsuppdrag som Trafikverket har, tillsammans med andra myndigheter, som innebär en översyn av landets riksintressen. Syftet är att minska omfattningen. Uppdraget anger att riksintressen ska ha en funktion som är av intresse för hela landet. Kontoren vill lyfta fram att nationella intressen i infrastrukturen för exempelvis nya vägar kan säkerställas genom aktiv samverkan mellan staden och Trafikverket och att det därmed inte alltid är nödvändigt med en riksintresseprecisering.

Trafikverkets föreslagna satsning på drift och underhåll av befintligt transportsystem är enligt kontoren en bra inriktning. Det kräver dock att drift och underhållsåtgärder i Stockholms län genomförs på de delar i väg- och järnvägsnätet som innebär att länets transportsystem i praktiken får en standardhöjning som medger en ökad kapacitet. Prioritering av drift och underhåll bör göras utifrån trafikmängd och var det medger störst nytta per resenär alternativt utifrån årsmedeldygnstrafik (ÅDT). 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.

Klimatmål och hållbara transporter

Inriktningsunderlagets ambition om att uppnå transportsektorns klimatmål är enligt kontoren mycket positiv. Den anger en bild av 2030 som på många sätt harmoniserar med målen inom Stockholm stad till exempel att koldioxidutsläppen från vägtrafiken ska ha minskat med 70 procent jämfört med år 2010.

Kontoren stödjer Trafikverket i bedömningen att det är elektrifiering driver den stora omställningen mot minskad

klimatpåverkan från transporter. Inom området för elektrifiering håller kontoren med om att staten behöver ta ansvar för laddinfrastruktur och underlätta för laddningsmöjligheter. Kontoren vill lyfta fram att detta även bör ske genom framttagande av tillstånd, incitament och affärsmodeller som ger möjlighet för näringslivet att agera och vara drivande på marknaden. I inriktningsunderlaget saknas ett resonemang om elnätets påverkan och effektbrist. Det är mycket olyckligt på flera plan då en stabil tillväxt förutsätter att det finns säkra fossilfria energikällor som inte är beroende av tid på dygnet eller vilket halvår vi befinner oss på i kalendern. Lika viktigt är det att säkerställa den infrastruktur som behövs för att den el som produceras når regionen på ett förutsägbart sätt.

Det är också positivt att Trafikverket lyfter fram minskade utsläpp från transportsektorn och att de nationella målen kan nås genom en rad olika transportpolitiska åtgärder. Trafikverket bör också analysera och utarbeta tydliga strategier för att stödja utvecklingen genom olika incitament och implementeringar av framtidens bränslen så som elektrifiering av kollektivtrafiken. En elektrifiering av fordonsflottan av både privat och kollektiv trafik gör att klimatmålen kan uppnås snabbare.

Ett område som bör prioriteras i sammanhanget är färjorna som utgör Skärgårdstrafiken då de står för 50 procent av utsläppen i kollektivtrafiken samtidigt som de utgör en minoritet av fordonen. En stor andel av färjorna drivs fortfarande av fossila bränslen. En planerad elektrifiering av färjorna skulle därför göra stor skillnad på utsläppen.

För Stockholmsregionens del utgör 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 att flytta godstransporter mellan trafikslagen. Genomförande av Tvärförbindelse Södertörn, dubbelspår på Nynäsbanan samt den planerade elvägspiloten på väg 73 skulle kraftigt förbättra möjligheten till en överflyttning och till miljöeffektiva godstransporter i Stockholm-Mälardalen och ligga i linje med inriktningen för EU:s transportnätverk, TEN-T.

Kontoren anser att möjligheten till hållbara resor och transporter behöver öka genom satsningar på ny teknik, digitalisering, elektrifiering, kollektivtrafik och cykel.

Kontoren saknar resonemang som öppnar för nya lösningar inom exempelvis bildelning, flexibel kollektivtrafik, citylogistik, samordnade masstransporter, e-handel med mer som kan möta nya värderingar och marknader.

Prioritering av åtgärder

Stockholmsöverenskommelsen och Sverigeförhandlingen är exempel på infrastrukturförhandlingar som genomförts utifrån ett statligt initiativ. Båda avtalen innehåller stora kollektivtrafikobjekt och ett omfattande bostadsbyggande. Kontoren anser därmed 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. Kontoren vill kraftigt betona att projekt som ligger inom förhandlingarna (och andra medfinansieringsavtal) måste prioriteras och ligga fast i kommande transportplanering.

Vidare anser kontoren att mer medel från nationell plan bör läggas på fördyrningar inom Stockholmsförhandlingen då kostnadsökningar främst härrör från statens förändrade krav och tillämpningar. En omförhandling av Stockholmsförhandlingen bör övervägas med anledning av det förändrade läget. Projekt som har liten samhällsnytta bör därför avslutas.

Gällande nationella plan och länsplan bör enligt kontoren ligga fast. Det innebär att befintliga planer ska genomföras och pågående projekt slutföras. Detta krävs för att få stabilitet och framförhållning i infrastruktursystemet, som också kan anpassas till den övriga samhällsplaneringen och kommunernas utveckling.

Stora projekt har nationell nytta för medborgare och näringsliv när de bidrar till ekonomisk tillväxt, effektiva transporter och hög tillgänglighet i hela landet. Objekt av nationell nytta som kontoren anser är prioriterade:

- Kollektivtrafikobjekt som ingår i de statliga förhandlingarna tex. Nya tunnelbanan, Spårväg syd och tunnelbanan till Älvsjö
- Ombyggnad av Stockholm centralstation.
- Tvärförbindelse Södertörn
- Utveckla stambanan som helhet såväl inom länet som mellan angränsande län
- Kommunikationer till Arlanda och flygplatsens utveckling
- Ökad robusthet och säkerhet på E4 över Södertälje kanal
- E4 Arlanda-Häggvik, breddning och kapacitetsförstärkning

- Östlig förbindelse
- Bevara och utveckla Bromma flygplats

Projekt av regional nytta bygger ihop regionen tvärkommunalt och bidrar till effektiva transporter i länet. Utbyggnaden av den nya tunnelbanan behöver vara prioriterad tillsammans med de nödvändiga följdinvesteringar som krävs för att tillvarata de nyttor som kommer av utbyggnaden. Förslaget om att nya stambanor läggs utanför nationell plan ser kontoren som positivt men också nödvändigt för att kunna finansiera kommande behovs investeringar. För att få ut maximal nytta av tunnelbane-utbyggnaden behöver exempelvis bytespunkter som Gullmarsplan byggas om. Kontoren vill att en prioritering göras för att skapa effektiva bytespunkter som exempelvis Slussen.

Persontransporterna med bil är fortfarande en essentiell del av transportsystemet och visar på vikten av ett robust vägnät med hög kapacitet. Nära hälften av alla personresor inom regionen sker med bil. Stockholms mobilitets och trafikutvecklingsrapport för 2019 visar att bilåkandet dessutom ökar. Denna aspekt bör inte ignoreras. I takt med att fler hållbara och emissionsfria alternativ blir ekonomiskt möjliga för gemene man eller kvinna är det högst sannolikt att också bilåkandet kommer ligga kvar på en hög nivå framöver. Trafikverket bör därför utreda satsningar på infrastruktur om de befintliga samt redan planerade beräknas vara otillräckliga om bilåkandet fortsätter att öka. Det är ohållbart att låta trängseln på vägarna fortsätta. Det är samhällsekonomiskt skadligt att ignorera en sådan utveckling.

Ytterligare en central prioritering är nya kopplingar för kollektivtrafiken i form av stombussar som kan binda ihop länet i nya relationer för arbetspendling exempelvis genom de planerade linjerna M, L, J och 5. Utmed flera av de planerade stomlinjernas sträckningar finns inom staden planer för omfattande exploateringar inom de närmsta åren. Genomförandet av framkomlighetsåtgärder i stråken kräver samverkan mellan flera väghållare samtidigt som nyttan av åtgärderna fördelar sig över flera kommuner och ibland med en högre nytta för kommuner som inte är väghållare. Kontoren vill därför lyfta att det behövs en konstruktion för stombusstrafiken i nationell plan som medger att investering i framkomlighetsåtgärder för stombusstrafik på det kommunala vägnätet kan medfinansieras från nationell plan. Liknande den

konstruktion för trafiksäkerhetsåtgärder som finns i nu gällande nationell plan.

Det skulle behövas pottar i både nationell- och regionalplan för kommande objekt inom områdena för bytespunkter, terminaler, depåer och för ett fortsatt genomförande av de regionala cykelstråken. En stärkt kapacitet i vägsystemet ökar också framkomligheten och pålitligheten för godstransporter

Beslutsgång

Ordföranden Johan Nilsson (M) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag som stöds av ordföranden Johan Nilsson m.fl. (M), Peter Backlund (L), Hampus Rubaszkin m.fl. (MP), Susanne Wicklund (C), vice ordföranden Emilia Bjuggren m.fl. (S) och Susanne Urban m.fl. (V)

Reservation

Christina Wallmark m.fl. (SD) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Vid protokollet
Maria Kjellman Wall