



**Stadsledningskontoret**  
**Exploateringskontoret**  
**Trafikkontoret**  
**Stadsbyggnadskontoret**  
**Miljöförvaltningen**

Gemensamt tjänsteutlåtande  
Dnr SLK 314-921/2013  
Dnr EXP E2013-300-01082  
Dnr TK T2013-300-03421  
Dnr SBK SBK2013-09645-30  
Dnr MF 2013-8701  
Sida 1 (7)  
2013-07-04

**Handläggare**  
**Stadsledningskontoret**  
Anton Västberg  
Telefon: 08-508 293 05

**Exploateringskontoret**  
Pierre Savard  
Telefon: 08-508 266 81

**Trafikkontoret**  
Daniel Firth  
Telefon: 08-508 261 24

**Stadsbyggnadskontoret**  
Erik Engström  
Telefon: 08-508 272 24

**Miljöförvaltningen**  
Magnus Lindqvist  
Telefon: 08-508 289 37

**Till**  
Kommunstyrelsen  
Exploateringsnämnden  
2013-08-29  
Trafik- och renhållningsnämnden  
2013-08-29  
Stadsbyggnadsnämnden  
2013-08-15  
Miljö- och hälsoskyddsnämnden  
2013-08-27

## **Länsplan för regional transport- infrastruktur 2014-2025**

Remiss från Länsstyrelsen

### **Kontorens förslag till beslut**

Kommunstyrelsen, exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, stadsbyggnadsnämnden samt miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar var och en för egen del följande:

1. Som svar på kommunstyrelsens remiss av ”Länsplan för regional transportinfrastruktur 2014-2025” hänvisas till vad som sagts i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, trafikkontorets, stadsbyggnadskontorets och miljöförvaltningens tjänsteutlåtande.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

**Stadsledningskontoret**  
Förnyelseavdelningen

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

Gunnar Björkman  
Tf Stadsdirektör

Ann-Charlotte Bergqvist  
Tf Förvaltningschef  
Exploateringskontoret

Fredrik Alfredsson  
Tf Förvaltningschef  
Trafikkontoret

Niklas Svensson  
Tf Förvaltningschef  
Stadsbyggnadskontoret

Malin Tappefur  
Tf Förvaltningschef  
Miljöförvaltningen

## Sammanfattning

Länsplanen för Stockholms län innefattar statliga investeringar i transportinfrastruktur under perioden 2014-2025. Det är en revidering och utvidgning av den nuvarande planen som sträcker sig till 2021. Planen är resultatet av en omfattande dialogprocess och visar en prioritering av åtgärder inom den av regeringen angivna investeringsramen på 8 442 miljoner kronor. Den nya planen innehåller ett ökat anslag till kollektivtrafik och cykel jämfört med tidigare planer. Om investeringarna utformas rätt och resulterar i en ökad andel resande med kollektivtrafik, gång och cykel bedöms detta kunna ha en positiv inverkan på bl.a. miljöpåverkan.

Kontoren anser att det i planen görs en bra prioritering av de tillgängliga medlen, men att investeringsramen är otillräcklig för regionens behov. Kontoren vill särskilt påpeka vikten av att de objekt som behandlas inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling inte lyfts ut ur de regionala och nationella planerna. Detta på grund av att de då riskerar att inte bli genomförda.

## Bakgrund

Trafikverket och länen har i fått uppdrag att upprätta planer för statlig investering i transportinfrastruktur 2014-2025.

Länsstyrelsen i Stockholms län upprättar en sådan plan kallad *Länsplan för regional transportinfrastruktur*. Investeringar i Europavägnätet, nationella spår samt medfinansiering till regional spårburen trafik hanteras separat i *Nationell plan för transportinfrastruktur*. Även länsplanen får hantera investeringar i dessa nät, men är främst avsedd att hantera:

- investeringar i det övriga statliga vägnätet,
- medfinansiering till den regionala kollektivtrafikmyndigheten (dvs. Landstingets Trafikförvaltning) för regional vägbyråns kollektivtrafik
- medfinansiering av åtgärder för bättre miljö och/eller säkerhet på kommunala vägar.

Den nuvarande ramen för investeringarna i länsplanen är 8 442 miljoner kronor. Den slutgiltiga ramen fastläggs våren 2014.

Länsplanen har tagits fram i dialog med samtliga kommuner i länet, samt med grannlänerna och andra berörda myndigheter. Under 2012 togs det fram en *Regional inriktning för transportsystemets utveckling*, som utgör ett ramverk för planeringen. Kommunstyrelsen fattade beslut om ett remissvar om inriktningen i oktober 2012 (Dnr SLK 314-1324/2012).

I början av 2013 skickades ytterligare en remiss av *Inventering av brister och behov av åtgärder i transportinfrastrukturen under planperioden 2014-2025*. Syftet med denna remiss var att hämta in underlag från länets 26 kommuner om deras syn på behovet av investeringar för att stödja ökat bostadsbyggande. Kommunerna kom in med önskemål till en total kostnad av ca 187 miljarder kronor. Kommunstyrelsen i februari (DNR: 314-0077/2013) lyfte följande objekt som särskilt prioriterade för staden, utifrån 2009 års Stockholmsöverenskommelse:

Klart före 2021:

- Tvärbana Kista
- Mälarbanan Tomtebodavägen – Barkarby
- E4/E20 ombyggnad av koppling Essingeleden/Södra länken

Klart före 2025:

- Tunnelbana till Hagastaden
- Tunnelbana till Nacka inklusive en avgrening mot Gullmarsplan
- Östlig förbindelse
- Ombyggnad av kopplingen Södra länken/Nynäsvägen

Påbörjade före 2025:

- Tunnelbana Akalla – Barkarby
- Tvärspårväg Ost/Saltsjöbanan
- Konvertering av busslinje 4 till spårväg
- Spårväg syd

Beredningen av länsplanen har förankrats i en politisk referensgrupp till landshövdingen.

## Remissen

Länsplanen för perioden 2010-2021 fastställdes i maj 2010 och de investeringar som nämns där är bundna. I planförslaget finns därför nya objekt endast med under perioden 2021-2025. Planen omfattar totalt under perioden 2014-2025 28 namngivna objekt samt ett åtgärds paket om ca 2 miljarder kronor för cykel, kollektivtrafik, miljö, trafiksäkerhet, investeringar i kommunala vägar samt trimningsåtgärder och studier. De namngivna objekten följer i stort 2009 års Stockholmsöverenskommelse och innefattar därmed medfinansiering till ett antal för staden prioriterade objekt, inklusive tunnelbanan till Hagastaden, tvärspårväg till Kista, Nord-syd axeln samt bytespunkter i Brommaplan, Gullmarsplan och Slussen. Även investeringarna i Nynäsbanan är viktiga för nya hamnen i Norvik.

Medlen fördelas enligt följande tabell. En komplett åtgärdslista återfinns i bilaga 1.

Åtgärd	Procent	Miljoner kronor	Kommentar
Cykelinvesteringar	8,3 %	703	Inklusive den kommunala medfinansieringen ger det en uträkning av cykelåtgärder på 1 140 miljoner kronor.
Kollektivtrafik	69,6 %	5 874	
Statlig medfinansiering till kommuner	14,1 %	1 191	En del av åtgärderna i åtgärds paketerna är avsedda för landstinget
Statlig medfinansiering till landstinget	52,9 %	4 464	Avser namngivna investeringar
Total medfinansiering till kommuner och landsting	67 %	5 655	
Namngivna spårinvesteringar	57,6 %	4 865	
Namngivna väginvesteringar	16,4 %	1 384	Varav nära hälften (616 miljoner, 44,5 %) avser kollektivtrafikåtgärder
Åtgärds paket	25,0 %	2 108	

Notera att tunnelbaneutbyggnad hanteras separat i 2013 års Stockholmsförhandling.

En samhällsekonomisk bedömning av länsplanen har inte kunnat presenteras i remissversionen då den genomgår en kvalitetskontroll.

Miljöbedömningen visar att förslaget genom sin tydligare satsning på kollektivtrafik och cykel innebär större positiva effekter än ett nollalternativ där inriktningen i den nuvarande planen fortsätter. Däremot anser länsstyrelsen att planen innebär

fortfarande en negativ påverkan på klimatet med ökade utsläpp av växthusgaser. Hur stor påverkan är beror till stor del på huruvida planen leder till att kollektivtrafik, gång och cykel får stärkt konkurrenskraft gentemot bilen så att dessa färd sätt tar marknadsandelar.

En jämställdhetsbedömning har genomförts som visar att planen kan leda till ökad jämställdhet om den innebär en omfördelning av resurser från biltrafik till kollektivtrafik, gång och cykel. Även detta beror på möjligheten att öka färdmedelsandelarna för dessa färdmedel.

Förslaget till ny Länsplan för Stockholmsregionen har skickats på remiss av Länsstyrelsen för svar senast 4 oktober. Kommunstyrelsen har remitterat planen till nämnderna för svar senast 31 augusti. Den slutliga versionen av Länsplanen ska lämnas in till regeringen i december 2013 och förväntas vara fastställd under våren 2014.

### **Kontorens synpunkter**

Kontoren ser positivt på planens prioritering mellan olika investeringsbehov och konstaterar att dessa ligger i linje med stadens planering utifrån översiktsplanen, "Promenadstaden" och Framkomlighetsstrategin. Den ökade prioriteringen av vägburen kollektivtrafik och särskilt cykel ligger väl i linje med stadens prioriteringar och har troligen en god samhällsekonomisk lönsamhet, förutsatt att projekt centralt i regionen prioriteras. Kontoren kan även konstatera att planen innebär minskade koldioxidutsläpp jämfört med nollalternativet, vilket innebär ett viktigt steg i riktning mot stadens mål. Med utgångspunkt från de analyser som gjordes för den *regionala inriktningen*, samt stadens egna trafikanalyser kan kontoren – i likhet med länsstyrelsen – konstatera att de planerade åtgärderna är otillräckliga. Det krävs betydligt större satsningar i form av ny och reinvesterad infrastruktur, framförallt för kollektivtrafiken.

Regionen tar ett stort ansvar för finansiering av infrastrukturen 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. Staten behöver därför ta ett tydligare ansvar ekonomiskt då investeringar i det regionala nätet i

Stockholms län i många fall är den effektivaste åtgärden för ökad framkomlighet i det nationella nätet.

Kontoren vill också påpeka att det är av yttersta vikt att objekten i Stockholmsöverenskommelsen fullföljs enligt nuvarande planer. Om objekt i överenskommelsen på grund av brist i finansiering eller tid hamnar utanför planperioden som sträcker sig till 2021 innebär det att kommande objekt förskjuts ytterligare, med stora negativa konsekvenser som följd för hela regionen.

Kontoren anser att en utbyggnad av tunnelbana till Hagastaden är mycket angelägen och är positiva till att projektet finns utpekad i Länsplanen. Kontoren ser gärna att utbyggnaden kan ske tidigare än 2023 som föreslås i planen. Stadsdelen Hagastaden är redan nu under utbyggnad och nya Karolinska sjukhuset planeras öppna 2016 och vara färdig 2017.

En viktig aspekt som kontoren ser en potentiell risk med berör de tunnelbanesatsningar som behandlas inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling. Dessa objekt har lyfts ut ur de regionala och nationella planerna för att behandlas separat. Om förhandlingen av någon anledning inte hittar full kostnadstäckning finns risken att de inte blir genomförda. Kontoren vill, förutom dragningen till Hagastaden, särskilt lyfta fram betydelsen av tunnelbana till Nacka inklusive avgreningen mot Gullmarsplan. Genom att exempelvis Hagsätragrenen söder om Gullmarsplan förs över till den blå linjen ser kontoren en stor potential i ökat bostadsbyggande i söderort.

Transportefterfrågan beror till stor del på länets bebyggelsestruktur, dvs. var bostäder, verksamheter och handel är lokaliserade, och hur den bebyggelsen planeras. En tät, funktionsblandad bebyggelse skapar en tillgänglighet som bygger på närhet mer än på rörlighet. För staden är inriktningen att det ska byggas 100 000 nya bostäder till 2030. En hög koncentration av bostäder, verksamheter och arbetsplatser till den centrala regionkärnan underlättar för kapacitetsstarka och yteffektiva transportslag som gång, cykel och kollektivtrafik, men kräver en betydande investering i framförallt kollektivtrafiken inom och kring regionkärnan. Det är även här som förutsättningarna för cykelinvesteringar är mest gynnsamma.

Kontoren saknar tydliga kriterier för tilldelning av medel till framförallt cykelinfrastruktur. Det är angeläget att den cykelinfrastruktur som byggs i största mån följer riktlinjerna i

den regionala cykelplanen. Lokala omständigheter kan göra att riktlinjerna måste frångås men avsikten måste vara att följa principerna i planen. Risken är annars att regionen får ett oenhetligt och ologiskt cykelvägnät som i värsta fall inte kommer brukaren till gagn. Länstransportplanen bör kompletteras med skrivningar som underlättar vid bedömningen av vilka cykelåtgärder som kan få medelstildelning så att även kommunerna i förhand vet vilka krav som ska tillgodoses för att bidrag ska betalas ut.

Resultaten av länsstyrelsens *Inventering av brister och behov av åtgärder i transportinfrastrukturen under planperioden 2014-2025* visar att den nuvarande bebyggelseplaneringen i länets kommuner – som utgår ifrån den regionala utvecklingsplanen, RUFSS – förutsätter investeringar i infrastrukturen till en kostnad som är långt över de tillgängliga resurserna. RUFSS är en långsiktig strategi för regionens tillväxt. På kort och mellanlång sikt delar kontoren länsstyrelsens slutsats att investeringar måste prioriteras där de kan göra mest nytta. Detta kommer förmodligen att kräva en omprövning av balansen i investeringar mellan regionkärnan och andra delar av regionen.

### **Kontorens förslag**

Kontoren föreslår att som svar på kommunstyrelsens remiss av ”Länsplan för regional transportinfrastruktur 2014-2025” hänvisas till detta tjänsteutlåtande samt att beslutet i ärendet justeras omedelbart.

### **Bilagor**

1. Länsplan för regional transportinfrastruktur 2014-2025.  
Remissversion