



Stadsledningskontoret
Exploateringskontoret
Trafikkontoret
Stadsbyggnadskontoret
Miljöförvaltningen

Gemensamt tjänsteutlåtande
Dnr SLK 314-1001/2013
Dnr EXP E2013-300-01151
Dnr TK T2013-300-03725
Dnr SBK SBK2013-10593-32
Dnr MF 2013-009204
Sida 1 (9)
2013-07-04

Handläggare
Stadsledningskontoret
Anton Västberg
Telefon: 08-508 293 05

Exploateringskontoret
Pierre Savard
Telefon: 08-508 266 81

Trafikkontoret
Mattias Lundberg
Telefon: 08-508 260 76

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

Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014–2025

Remiss från Trafikverket

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 ”Förslag till nationell plan för transportsystemet 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 Täftefur
Tf Förvaltningschef
Miljöförvaltningen

Sammanfattning

Den nationella planen för transportsystemet innefattar statliga investeringar m.m. i transportinfrastruktur under perioden 2014–2025. Det är en revidering och utvidgning av den nuvarande planen som sträcker sig till 2021. I planen hanteras investeringar i Europavägnätet, nationella spår, farleder samt medfinansiering till regional spårburen trafik.

Kontoren anser att det i planen görs en bra prioritering av de tillgängliga medlen, men att investeringsramen är otillräcklig för regionens behov. Särskilt anser kontoren att satsningarna på regional kollektivtrafik är långt ifrån tillfredsställande. Den regionala kollektivtrafiken är avgörande för regionens framtida möjligheter att minska trängsel, minskade utsläpp, ökad jämställdhet och ekonomisk tillväxt.

En övergripande synpunkt på planförslaget är att det är otydligt hur Trafikverket har gjort sina prioriteringar. Det gäller särskilt hur Trafikverket bestämt storleken på olika åtgärds paket.

Kontoren konstaterar att planförslaget innehåller flera för staden och regionen angelägna objekt. Bland de objekt staden särskilt prioriterar ingår flertalet i någon form i antingen förslaget till länsplan eller nationell plan.

Kontoren vill även 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

Om planförslaget

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

Investeringar i Europavägnätet, nationella spår, farleder samt medfinansiering till regional spårburen trafik hanteras i *Nationell plan för transportsystemet*. Investeringar i det övriga statliga vägnätet, medfinansiering till regional vägburen kollektivtrafik samt till åtgärder för bättre miljö och/eller säkerhet på kommunala vägar hanteras i *Länsplan för regional transportinfrastruktur*. Ett utdrag ur planförslaget finns i bilaga 1.

Förslaget finns i sin helhet på www.trafikverket.se/nationellplan.

Till huvudrapporten med bilagor finns även nio stycken underlagsrapporter.

För åren 2014–2025 har Riksdagen beslutat om 522 miljarder kronor för åtgärder i transportsystemet. Drygt hälften (281 miljarder) går till utveckling av transportsystemet och resten till drift, underhåll och reinvestering av statliga järnvägar (86 miljarder) och vägar (155 miljarder). I planen anges att cirka 35 miljarder avsätts för länsplanerna. Trafikverket väljer att prioritera väg- och järnvägsstråk för godstransporter, möjligheterna till arbetspendling, kollektivtrafik, gång och cykel samt ökade möjligheter till trafikslagsövergripande användning av transportsystemet. Trafikverket vill särskilt framhålla att det aktuella förslaget har en tydlig inriktning mot att vårda befintlig infrastruktur.

Planförslaget bygger i stor utsträckning på nuvarande plan (för perioden 2010–2021) samt de åtgärder som pekats ut i infrastrukturpropositionen och i regeringens uppdrag om att upprätta nationell plan 2014–2025. Vidare bygger Trafikverkets planförslag på den inriktning som presenterades i Kapacitetsutredningen.

Regional samsyn kring Stockholmsregionens roll

Stockholms län är Sveriges huvudstadsregion och tillväxtmotor. En tredjedel av Sveriges ekonomiska tillväxt skapas här och här finns nästan en tredjedel av landets totala arbetsmarknad. Länet har en dryg femtedel av Sveriges befolkning på två procent av

Sveriges yta. Befolkningen växer med ca 35 000 personer per år och väntas nå 2,6 miljoner år 2030.

Stockholmsregionen spelar därmed en viktig roll för den offentliga ekonomin. Regionen har en allt större betydelse för Sveriges samlade tillväxt, värdeskapande, företagande och innovation. Det är i det europeiska och globala sammanhanget regionens framtid avgörs. Det regionala transportsystemets snabbhet och tillförlitlighet är av central betydelse för näringslivets möjlighet att utveckla sin internationella konkurrenskraft och därmed motivera sin verksamhet i landet. Studier och rapporter visar att två av länets största utmaningar är att kraftigt öka bostadsbyggandet och kapaciteten i infrastruktursystemet.

Regionens planeringsaktörer inom trafikområdet har därför tillsammans arbetat fram en regional inriktning för transportinfrastruktur i Stockholms län. Den har utgjort underlag till framtagande av länsplanen men även hur regionen ser på prioriteringar i nationell plan.

Av staden tidigare prioriterade objekt

Trafikverket har genomfört olika hearingar och seminarier under arbetet med planförslaget. Olika planeringsunderlag har också använts av Trafikverket. Ett sådant är Stockholmsregionens *Regional inriktning för transportsystemets utveckling*, som utgör ett ramverk för den regionala planeringen. Kommunstyrelsen fattade beslut om ett remissvar om inriktningen i oktober 2012 (Dnr SLK 314-1324/2012).

I början av 2013 skickade Länsstyrelsen ut 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. Kommunstyrelsen underströk i mars (DNR: 314-0077/2013) att Stockholms stad utgår från att objekten i 2009 års Stockholmsöverenskommelse fullföljs enligt nuvarande planer. Följande objekt lyftes fram som särskilt prioriterade:

Klart före 2021:

- Tvärbana Kista
- Mälarselebanan 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

Remissen

Planförslaget innehåller dels satsningar på drift, underhåll och reinvesteringar, dels satsningar för utveckling av transportsystemet. Trafikverkets åtgärder inom drift, underhåll och reinvesteringar prioriteras och paketeras i verkets verksamhetsplanering. Kontoren kommenterar därför inte dessa åtgärder.

Planförslaget pekar ut och namnger alla investeringsobjekt som beräknas kosta mer än 50 miljoner kronor. I förslaget anges att Stockholmsöverenskommelsen ligger fast i den nya planperioden. För några namngivna investeringar har dock ändrade förutsättningar inneburit förskjutningar i tid och justeringar av kostnader. Vidare anges att resultatet av den nu pågående förhandlingen om ökat bostadsbyggande och utbyggd tunnelbana kommer att arbetas in i länsplan och nationell plan för 2014–2025 efter remisserna av dessa.

Tabellen nedan redovisar de namngivna objekten i länet.

Nr	Objektnamn	Åtgärd
1	Citybanan Stockholm	Ny tunnel för pendeltåg
2	E18 Danderyd-Aminge	Utbyggnad med kollektiv körfält
3	E18 Hjulsta-Kista	Motorväg i ny sträckning
4	E18 Trafikplats Kallhäll	Ombyggnad av befintlig trafikplats
5	E18 Trafikplats Kockbacka	Ny trafikplats
6	E18 Trafikplatser Roslags Näsby och Viggbyholm	Ombyggnad av befintliga trafikplatser
7	E20 Norra länken i Stockholm	Motorväg i tunnel, ny sträckning
8	E20 Trafikplats Almnäs	Ny trafikplats
9	E4 Förbifart Stockholm	Motorväg i tunnel, ny sträckning
10	E4 Tomtebodavägen - Haga Södra	Kapacitetshöjande åtgärder på befintlig motorväg
11	Flemingsberg	Ytterligare plattformsspår
12	Hagalund	Bangårdsombyggnad
13	Ostlänken Järna - Linköping	Nytt dubbelspår
14	Rosersberg, kombiterminal	Anslutningar till kombiterminal
15	Roslagsbanan	Dubbelspår, etapp1
16	Stockholm-Hallberg-Malmö ERTMS	Nytt signalsystem
17	Stockholms C	Ombyggnad av Strömbroarna
18	Södertälje sluss	Större sluss och fördjupad farled
19	Tomtebodavägen - Kallhäll	Ökad kapacitet genom utbyggnad till fyra spår
20	E18 Frescati-Bergshamra-Stocksundsbron	Förbättrad kapacitet och säkerhet
21	E18 Norrtälje-Kapellskärs	Mötesfri väg
22	E4/E20 Essingeleden-Södra länken	Nya ramper i Trafikplats vid Årsta
23	E4/Lv259 Tvärförbindelsen Södertörn	Förbättrad kapacitet och säkerhet
24	Stockholm C-Sörentorp	Ökad kapacitet

De objekt som ligger i eller intill Stockholms stad redovisas också på kartan nedan.



Övriga åtgärder i planens utvecklingsdel, det vill säga mindre åtgärder under 50 miljoner kronor och övriga effektiviseringar, finns beskrivna i åtgärdsområden. Dessa presenteras ekonomiskt i fyra övergripande åtgärdsgrupper: trimning och effektivisering, miljöåtgärder i befintlig infrastruktur, övriga effektiviseringar samt forskning och innovationer.

Exempel på trimningsåtgärder är att eliminera flaskhalsar för att få trafiken att flyta smidigare, däribland särskilda satsningar för att öka kapaciteten på vägnäten i Stockholm och Göteborg. Ett annat exempel på åtgärdsområden är nya cykelvägar, i enlighet med bland annat den regionala cykelplanen för Stockholm.

Trafikverket gör bedömningen att tillståndet för dagens vägar, järnvägar och farleder kommer att förbättras under planperioden vilket är en förutsättning för att resor och transporter ska kunna genomföras smidigt, grönt och tryggt. Infrastrukturen kommer att bli mer robust och ha en ökad förmåga att tåla störningar. Förslaget till plan förväntas bidra till det övergripande transportpolitiska målet genom att tillgängligheten förbättras. Planförslaget stödjer också tillväxt genom åtgärder som bidrar till att öka tillgängligheten inom och mellan regioner, vilket leder till bättre fungerande och större arbetsmarknadsområden. Förbättringar för godstrafiken bedöms leda till ökad effektivitet och minskade kostnader, vilket är till nytta för näringslivet.

Förslaget till plan bedöms öka trafiksäkerheten. Planen innehåller även miljöåtgärder (buller, förorenade områden, vatten och landskap). Det ingår också vissa åtgärder som bidrar till minskade koldioxidutsläpp. Samtidigt ingår åtgärder som ökar trafiken vilket får motsatt effekt. Planförslaget innebär både positiva och negativa effekter för omgivande landskap, natur- och kulturmiljön. Luftkvaliteten förbättras lokalt och åtgärder som främjar ökad gång- och cykeltrafik har positiva hälsoeffekter.

Förslaget till nationell plan för transportsystemet har skickats på remiss av Trafikverket för svar senast 1 oktober. Kommunstyrelsen har remitterat planen till nämnderna för svar senast 30 augusti. Den slutliga versionen av planen ska beslutas av regeringen under våren 2014.

Kontorens synpunkter

Kontoren 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. Bland de objekt staden särskilt prioriterar (se rubriken Bakgrund) ingår flertalet i någon form i antingen förslaget till länsplan eller nationell plan. Dock saknas en ombyggd koppling mellan Södra länken och Nynäsvägen,

vilket kontoren anser är olyckligt. Östlig förbindelse är ytterligare en angelägen åtgärd.

En viktig aspekt som kontoren ser en potentiell risk med berör de satsningar 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 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. Även tunnelbaneutbyggnaden mot Hagastaden ser kontoren som viktig. Medel för denna finns dock avsatta i remissförslaget till länsplan för Stockholms län.

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.

Särskilt anser kontoren att satsningarna på regional kollektivtrafik är långt ifrån tillfredsställande. Den regionala kollektivtrafiken är avgörande för regionens framtida aspekter av minskad trängsel, minskade utsläpp, ökad jämställdhet och ekonomisk tillväxt. I förslaget till nationell plan är statens medfinansiering till detta system synnerligen lågt, inga nya investeringar finns med jämfört med nu gällande plan. I förslaget till länsplan för Stockholms län satsas nära 70 procent på medfinansieringen till regional kollektivtrafik. Kontoren anser inte att det räcker, varför den nationella planen måste öka sina ambitioner inom området.

Kontoren vill 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.

I förslag till nationell plan finns en rad olika åtgärdspaket som kontoren är positiva till. I dessa paket ingår många för staden angelägna satsningar, några exempel är utvecklad trafikledning, koordinering av planerade trafikstörande projekt och trimmade signalanläggningar. Andra exempel är satsningar på effektivare storstadslogistik och på minskade störningar under byggskeden samt reinvestering av bland annat Strömbroarna. I planförslaget beskrivs däremot inte hur mycket Trafikverket tänker satsa på varje åtgärdsområde. Därav kan kontoren inte bedöma om medlen används där de gör störst nytta.

Den ökade satsningen på drift- och underhåll som föreslås är positiv. I övrigt konstaterar kontoren att medel för satsningar på bullerbegränsande åtgärder föreslås öka jämfört med tidigare planperiod. Det är en förbättring, även om det totalt sett inte är tillräckligt för att nå de mål som eftersträvas.

En långsiktig utmaning som måste adresseras är behovet av utbyggd kapacitet inom den nordiska triangeln och mellan Stockholm, Göteborg och Malmö. Ett förslag behöver tas fram till hur en kontinuerlig utbyggnad av ett nytt stambanesystem kan ske.

Kontorens förslag

Kontoren föreslår att som svar på kommunstyrelsens remiss av ”Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014–2025” hänvisas till vad som sagts i detta tjänsteutlåtande samt att beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Bilagor

1. Utdrag ur förslag till nationell plan för transportsystemet 2014–2025. Remissversion