

PM Rotel I (Dnr KS 2021/178)

Revidering av länsplan för regional transportinfrastruktur 2022-2033/2037

Remiss från Region Stockholm

Remisstid den 15 april 2021

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med vad som förtydligas i Mina synpunkter och vad som sägs i stadens promemoria.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Anna König Jerlmyr anför följande.

Ärendet

Den 25 juni 2020 fick Trafikverket i uppdrag av Regeringen att ta fram ett inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för två alternativa planperioder 2022–2033 och 2022–2037. Den 8 april 2021 kommer regeringen att presentera en infrastrukturproposition. Efter att den beslutats av riksdagen tar regeringen fram ett direktiv till regionerna om att revidera länsplanerna. Målet är att länsplanen ska fastställas av Region Stockholm under våren år 2022.

Region Stockholm har påbörjat arbetet med att revidera länsplanen för regional transportinfrastruktur. Remissen från Region Stockholm syftar till att samla in underlag om brister och behov från kommunerna, för att kunna uppdatera bristlistor och komplettera med ej kända åtgärdsbehov. Det är brister som inte lyfts i tidigare behovsfrågningar som Region Stockholm önskar få in vid detta tillfälle.

Den nuvarande länsplanen innehåller större och mindre namngivna åtgärder under åren mellan 2019 – 2026. Namngivna åtgärder är de objekt som kostar mer än 25 miljoner kronor att genomföra. De brister som återges i planen kan, efter att ha genomgått en åtgärdsvalsstudie eller liknande, utvecklas till namngivna objekt.

Länsplanen omfattar en rad namngivna objekt inom Stockholms stad eller som är av stor betydelse för staden.

Inom området *statliga vägar* i länsplanen finns objektet väg 229 - bytespunkt Sköndal.

Området *statlig medfinansiering regional kollektivtrafik spår* i länsplanen omfattar tvärspårsväg Kista, Spårväg Syd, Älvsjö – Flemingsberg (Sverigeförhandlingen), Roslagsbanan till city (Sverigeförhandlingen), tunnelbana Hagastaden och vidare till Arenastaden (2013 års Stockholmsförhandling), tunnelbana Fridhemsplan – Älvsjö (Sverigeförhandlingen).

Området *statlig medfinansiering regional kollektivtrafik vägar* i länsplanen omfattar Brommaplan bytespunkt, Gullmarsplan bytespunkt, Slussen bussterminal, Spånga bytespunkt, Stombuss 1+3, väg 73 Norra Sköndal-Gullmarsplan-Solna C.

Området *namnsatta cykelsatsningar* omfattar väg 260 Vendelsöstråket - Skrubba och tre cykelobjekt inom Sverigeförhandlingen.

Länsplanen finansierar eller medfinansierar även infrastrukturåtgärder inom så kallade *åtgärdsområden*. Det handlar om åtgärder på statligt och kommunalt vägnät som kostar mindre än 25 miljoner kronor att genomföra. Åtgärdsområden i gällande Länsplan 2018 – 2029 är cykel, enskilda vägar och bryggor, kollektivtrafik, miljö och trafiksäkerhet.

Målet är att den nya länsplanen ska fastställas av Region Stockholm under våren år 2022.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden. Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret har svarat på remissen genom ett gemensamt kontorsyttrande.

Kontoren är mycket positivt inställda till åtgärdsområden i länsplanen men vill betona behovet av ytterligare åtgärdsområden samt brister i regionens transportsystem, som är av grundläggande betydelse att skapa förutsättningar för att stärka tillväxten. Det är av yttersta vikt att de statliga investeringarna i Stockholmregionens infrastruktur ökar och den ekonomiska ramen till länsplanen höjs.

Mina synpunkter

Överallt ser vi effekter av hur covid-19 påverkat på vårt samhälle. Vi vet inte idag exakt vilka konsekvenserna av pandemin blir på lång sikt, men även på kort sikt är tillväxten fundamentalt avgörande. Stockholm har drabbats hårt och näringslivet behöver återstartas. För att bidra till detta måste vi skapa förutsättningar som underlättar en återhämtning. Där är infrastrukturplaneringen en viktig del och för att göra länet till en attraktiv livsmiljö för människor såväl som en attraktiv region för företag behövs effektiva kommunikationer och transportmöjligheter.

Stockholm är och ska förbli 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.

Staden har som mål att Stockholm ska vara en fossilbränslefri och klimatpositiv stad år 2040. Infrastruktur och samhällsplanering måste utformas för att gynna klimatsmart resande i form av kollektivtrafik, cykelbanor, och transportsnåla resmönster. En viktig utgångspunkt för länsplanen är att den bidrar till att uppnå transportsektorns nationella klimatmål. Det innebär att koldioxidutsläppen från vägtrafiken ska ha minskat med 70 procent år 2030 jämfört med år 2010.

Det är viktigt att det finns en upparbetad struktur med staden för revidering och justering av gällande plan, men den grundläggande principen bör vara att gällande länsplan så långt det är möjligt bör ligga fast. Det finns ett stort behov av resa och transport i Stockholms län, vilket gör att de statliga investeringarna i Stockholmregionens infrastruktur behöver öka och den ekonomiska ramen i länsplanen höjas.

Inom bland annat transportsektorn finns stora möjligheter att nå klimatmålen tack vare teknisk utveckling så som elektrifiering. Stockholmsöverenskommelsen och Sverigeförhandlingen ska prioriteras. Även tre av de planerade stråken för stombussar är prioriterade projekt av regional nytta och detsamma gäller primärt bytespunkterna och terminalerna Gullmarsplan, Älvsjö, Årstaberget, Vinsta/Johannelund, Ropsten och Skärholmen. En prioritering behöver göras inom Region Stockholm, i samråd med Stockholms stad.

Av befintliga åtgärdsområden är staden mycket positiv till åtgärdsområdet för cykel, då detta medger möjlighet till medfinansiering för cykelprojekt. Stockholms stad satsar på cykel genom att investera en miljard kronor mellan åren 2019 – 2022 på cykelåtgärder. Trots detta finns stora ytterligare behov för att stadens och regionens mål om cykelandel ska uppnås. Revideringar pågår av både den regionala cykelplanen och stadens cykelplan. Kopplingen mellan kollektivtrafik och cykel är viktig.

Utöver befintliga åtgärdsområden bör även länsplanen kompletteras med tre nya åtgärdsområden för att säkerställa funktion av befintlig transportinfrastruktur, elektrifiering av vägsystemet och bryggor för hållplats för kollektivtrafik på vatten.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med vad som förtydligas i Mina synpunkter och vad som sägs i stadens promemoria.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Stockholm den 14 april 2021

ANNA KÖNIG JERLMYR

Bilaga

Revidering av länsplan för regional transportinfrastruktur 2022-2033/2037

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarrådet Clara Lindblom (V) enligt följande.

Förslaget innehåller många bra delar och behovet av en övergripande planering är tydlig men Vänsterpartiet vill framför synpunkter i de delar som vi anser att förslaget leder fel eller behöver skärpas.

Först och främst måste planeringen gå från att vara prognosstyrd till att bli målstyrd. Målet om ett transporteffektivt samhälle samt de av Sverige antagna miljö- och klimatmålen måste självklart styra hela planeringsprocessen. För en rättvis klimatomställning krävs det att resurserna flyttas från investeringar som gynnar privatbilismen till investeringar för gång, cykel och kollektivtrafik. Även godstrafiken måste klimatanpassas genom effektivisering, elektrifiering och med järnvägs- och sjöfartslösningar.

Flygtrafiken behöver minskas radikalt och därmed behövs inga nya investeringar för ökad kapacitet, utan tvärtom. Investeringar för att möjliggöra för mer trafik till och från flygplatser behövs följaktligen inte heller. Dock bör trafiken till och från flygplatserna naturligtvis ske kollektivt och nyttja den befintliga infrastrukturen för det effektivt. Till och

från Arlanda måste Arlandabanan nyttjas bättre och vi vill därför att staten omförhandlar kontraktet med A-train, och tar över trafiken i egen regi.

Den målstyrda planeringen måste utgå från ett transportsnålt förhållningssätt och att fyrstegsprincipen gäller så att det inte byggs i onödan. De expansiva idéerna som genomsyrar texterna måste ses över i ljuset av målen och fyrstegsprincipen. Satsa på steg 1 och 2-åtgärder. Det är bättre att förändra beteende och trimma det som redan finns istället för att bygga nytt. Steg 1- och 2-åtgärder måste kunna få statlig finansiering, det går inte att rulla över hela ansvaret till kommunerna. Pengar borde till exempel kunna finansiera insatser som: tillfälliga cykelbanor (pop-upbanor), information, skyltning, ekonomiskt stöd för ökad gång, cykling och kollektivtrafik samt reserverade körfält för kollektivtrafik och cykel. De stora och dyra projekten tränger på ett olyckligt sätt undan de mindre och billigare steg 1- och 2-åtgärderna.

För att man kan ta hänsyn till omvärldsförändringar måste processen för transportinfrastrukturplaneringen modifieras för att möjliggöra omvärdering av tidigare planerade och beslutade projekt. Om ett projekt visar sig inte styra mot ett transporteffektivt samhälle och var förenligt med klimatmålen måste ett sådant kunna stoppas, och resurserna istället tas i bruk för att skapa ett rättvist och miljö- och klimatsmart samhälle. Det kan också handla om en pandemi som påverkar beteenden och resmönster och därmed bör få konsekvenser för pågående planering och tidigare planerade objekt.

Ett exempel på projekt som har ingått i tidigare planer och som nu borde utgå är Tvärförbindelse Södertörn. Istället för att låta godset från hamnen i Norvik gå på väg och skapa behov av Tvärförbindelse Södertörn, måste Nynäsbanan få dubbelspår hela sträckan så att godset kan transporteras med tåg. Dessutom är tvärförbindelse Södertörn delvis ofinansierad och ska den finansieras kommer det ta mycket resurser i kommande nationell plan.

Ett annat exempel är det pågående projektet Förbifart Stockholm. Färdigställandet av den tar oerhört stora resurser i anspråk som skulle kunna användas till annat och driver på en ökning av biltrafiken samt leder till en gles region med stort bilberoende. Den är inte alls anpassad för kollektivtrafik och omöjliggör att vi når våra klimatmål.

Det är också oförenligt med målen att förespråka en kapacitetsförstärkning av E4:an mellan Häggvik och Arlanda samt åtgärder för framkomlighet och kapacitet i nord-sydlig riktning. Östlig förbindelse måste en gång för alla avskrivas som den dinosaurie den är, och läggas i papperskorgen. Det räcker mer än väl med Förbifart Stockholm. Då skulle det inte behövas några riksintressepreciseringar, och Nacka och Stockholms kommun skulle kunna bygga bostäder på den mark som nu föreslås bli ett reservat för den framtida vägen.

Istället för de stora kostsamma vägobjekten måste en större andel av pengarna gå till framkomlighetsåtgärder för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Det krävs reella pengar till investeringar i infrastruktur för gång- och cykeltrafik, samt en förändring av lagstiftningen för att möjliggöra anläggande av cykelvägar där de gör bäst nytta. Vidare bör staten ta ett större och tydligare ansvar för genomförandet av de regionala cykelstråken.

Framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafiken måste också få större anslag för att bland annat anlägga reserverade busskörfält. I många fall handlar det om att optimera det redan befintliga transportsystemet genom att omdisponera utrymmet som redan är asfalterat. Regionens cykelkansli har till exempel i en studie visat att 70 procent av länets invånare skulle kunna cykla till arbetet inom 30 minuter, om det fanns ett heltäckande cykelvägnät, som till stor del skulle kunna skapas genom en omfördelning av ytan på befintliga vägar.

Sammanfattningsvis bör Trafikverkets transportinfrastrukturplanering styras av målen om ett transporteffektivt samhälle samt miljö- och klimatmålen. Fyrstegsprincipen ska återspeglas i planeringen och pengar måste därför omfördelas till steg 1- och 2-insatser. Föräldrade projekt som inte leder till målpuppfyllelse måste kunna avbrytas.

Kommunstyrelsen

Särskilt uttalande gjordes av Rashid Mohammed (V) med hänvisning till Vänsterpartiets särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Remissammanställning

Ärendet

Den 25 juni 2020 fick Trafikverket i uppdrag av Regeringen att ta fram ett inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för två alternativa planperioder 2022–2033 och 2022–2037. Den 8 april 2021 kommer regeringen att presentera en infrastrukturproposition. Efter att den beslutats av riksdagen tar regeringen fram ett direktiv till regionerna om att revidera länsplanerna. Målet är att länsplanen ska fastställas av Region Stockholm under våren år 2022.

Region Stockholm har påbörjat arbetet med att revidera länsplanen för regional transportinfrastruktur. Remissen från Region Stockholm syftar till att samla in underlag om brister och behov från kommunerna, för att kunna uppdatera bristlistor och komplettera med ej kända åtgärdsbehov. Det är brister som inte lyfts i tidigare behovsfrågningar som Region Stockholm önskar få in vid detta tillfälle.

Den nuvarande länsplanen innehåller större och mindre namngivna åtgärder under åren mellan 2019 – 2026. Namngivna åtgärder är de objekt som kostar mer än 25 miljoner kronor att genomföra. De brister som återges i planen kan, efter att ha genomgått en åtgärdsvalsstudie eller liknande, utvecklas till namngivna objekt. Länsplanen omfattar en rad namngivna objekt inom Stockholms stad eller som är av stor betydelse för staden.

Inom området *statliga vägar* i länsplanen finns objektet väg 229 - bytespunkt Sköndal.

Området *statlig medfinansiering regional kollektivtrafik spår* i länsplanen omfattar tvärspårväg Kista, Spårväg Syd, Älvsjö – Flemingsberg (Sverigeförhandlingen), Roslagsbanan till city (Sverigeförhandlingen), tunnelbana Hagastaden och vidare till Arenastaden (2013 års Stockholmsförhandling), tunnelbana Fridhemsplan – Älvsjö (Sverigeförhandlingen).

Området *statlig medfinansiering regional kollektivtrafik vägar* i länsplanen omfattar Brommaplan bytespunkt, Gullmarsplan bytespunkt, Slussen bussterminal, Spånga bytespunkt, Stombuss 1+3, väg 73 Norra Sköndal-Gullmarsplan-Solna C.

Området *namnsatta cykelsatsningar* omfattar väg 260 Vendelsöstråket - Skrubba och tre cykelobjekt inom Sverigeförhandlingen.

Länsplanen finansierar eller medfinansierar även infrastrukturåtgärder inom så kallade *åtgärdsområden*. Det handlar om åtgärder på statligt och kommunalt vägnät som kostar mindre än 25 miljoner kronor att genomföra. Åtgärdsområden i gällande Länsplan 2018 – 2029 är cykel, enskilda vägar och bryggor, kollektivtrafik, miljö och trafiksäkerhet.

Målet är att den nya länsplanen ska fastställas av Region Stockholm under våren år 2022.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden. Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret har svarat på remissen genom ett gemensamt kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret

Kontorens gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 10 mars 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Av kommunfullmäktiges budget framgår 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. Staden ska planeras ut ett helhetsperspektiv och hållbarhetsaspekter ska genomsyra all planering med fokus på att skapa en fysiskt, klimatsmart och socialt sammanhållen stad. 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.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret 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. Till följd av covid-19 pandemin har flera näringar drabbats hårt i Stockholms stad. Det råder en stor osäkerhet kring vilka långsiktiga effekter pandemin kommer få för stadens näringsliv. Att skapa förutsättningar för att underlätta återhämtningen och tillväxten är därför grundläggande på både kort och lång sikt. Infrastrukturplaneringen på kort och lång sikt är en viktig förutsättning.

Kontoren konstaterar vidare att utbyggnaden av infrastruktur för arbetspendling, godstransporter och fritidsresor behöver utvecklas samordnat och strategiskt. Goda kommunikationer är enligt kontoren en förutsättning för att Stockholms län ska fungera som en god livsmiljö för människor och vara en attraktiv region för företag och andra verksamheter.

Tilldelning, 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 den ekonomiska ramen till länsplanen höjas. Detta gäller både namngivna objekt, tilldelning i åtgärdsområden och potter i nationell plan samt ökad ram till regionen i länsplanen. I denna fråga har Region Stockholm en viktig roll som företrädare för regionen.

Utgångspunkter och prioriterad inriktning för länsplanen

Kontoren anser att den grundläggande principen bör vara att gällande länsplan så långt det är möjligt bör ligga fast. Det innebär att utgångspunkten ska vara att befintliga planer genomförs och pågående projekt slutförs. Samtidigt är det viktigt att det finns en upparbetad struktur mellan staden och regionen för revidering och justering av objekt som ligger i gällande plan. Detta krävs för att få stabilitet och framförhållning i infrastrukturens system, som också kan anpassas till den övriga samhällsplaneringen och kommunens utveckling.

Kontoren anser vidare att en viktig utgångspunkt för länsplanen är att den bidrar till att uppnå transportsektorns nationella klimatmål. Det innebär att koldioxidutsläppen från vägtrafiken ska ha minskat med 70 procent år 2030 jämfört med år 2010. För att uppnå detta vill kontoren peka på, utöver att de statliga investeringarna behöver öka, att en satsning mot mer elektrifiering av transportsektorn är viktig för att driva den stora omställningen mot minskad klimatpåverkan från transporter.

Kontoren konstaterar att möjligheten till hållbara resor och transporter behöver utökas. Detta bör göras genom satsningar på gång- och cykelinfrastruktur, på kollektivtrafik inklusive utbyggnad av bytespunkter/terminaler, på näringslivets transporter samt med ny teknik,

digitalisering och elektrifiering. Effektiva bytespunkter och terminaler är en förutsättning för att kollektivtrafiken ska vara tidseffektiv och attraktiv för resenärerna.

Kontoren vill lyfta fram att projekt av regional nytta bygger ihop regionen över kommungränser och bidrar till effektiva transporter i länet behöver prioriteras. Utbyggnaden av den nya tunnelbanan och spårvägarna (Stockholmsöverenskommelsen och Sverigeförhandlingen) behöver vara prioriterat tillsammans med nödvändiga följdinvesteringar som krävs för att tillvarata de nyttor som kommer av utbyggnaden. Följdinvesteringar bör, liksom i gällande plan, även fortsättningsvis vara prioriterade i länsplanen.

Ytterligare en central prioritering är stombussar som kan binda ihop länet och kommunen i nya relationer bland annat för arbetspendling. 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. Ofta med en högre nytta för kommuner som inte är väghållare. Kontoren vill därför lyfta att det behövs en konstruktion för finansiering av stombusstrafiken som är nyttobaserad och inte utgår ifrån väghållaransvar. Finansieringsmodellen behöver också innebära att investering i framkomlighetsåtgärder för stombusstrafik, på det kommunala vägnätet, medfinansieras från både nationell plan och länsplan.

Stockholmsöverenskommelsen och Sverigeförhandlingen är exempel på infrastrukturförhandlingar som genomförts utifrån ett statligt initiativ. Båda avtalen innehåller stora kollektivtrafikobjekt och ett omfattande bostadsbyggande. Kontoren anser 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. 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. Objekt till nationell plan som Tvärförbindelse Södertörn, dubbelspår på Nynäsbanan samt den planerade elvägspiloten på väg 73 skulle kraftigt förbättra möjligheten till en överflyttning av gods mellan trafikslagen och till miljöeffektiva godstransporter i Stockholm-Mälardalen och ligga i linje med inriktningen för EU:s transportnätverk, TEN-T.

Prioriterade kollektivtrafikåtgärder

För att få ut maximal nytta av kollektivtrafiken behöver bytespunkter/terminaler för hela kollektivtrafiken byggas ut och byggas om. Detta gäller inte minst buss som har en omfattande trafik i regionen och där behoven av effektiva bytespunkter är stora. Slussens bussterminal har till exempel idag drygt 40 000 resenärer per dygn. Kontoren anser att en prioritering behöver göras inom Region Stockholm, i samråd med Stockholms stad, för att skapa effektiva bytespunkter som har ett regionalt upptagningsområde och därmed är av stor betydelse för många kommuner. Stockholms stad har prioriterat följande bytespunkter inom staden som är av särskilt stor betydelse.

Gullmarsplan ligger i befintlig länsplan men projektet är ännu inte påbörjat. Bytespunkten är mycket viktig med stort regionalt behov och intresse. Det är idag cirka 33 000 resenärer med buss under ett vardagsdygn vid Gullmarsplan. Bussterminalen har ett geografiskt utbredd upptagningsområde och är av stor betydelse för den södra delen av regionen. Bussterminalen behöver byggas ut för att befolkningen i regionen växer och att fler bussar angör terminalen. En del av ombyggnaden är en följd av nya tunnelbanans utbyggnad, inom ramen för Stockholmsöverenskommelsen. Program för området Gullmarsplan pågår inom Stockholms

stad med planering av ett stort antal bostäder och arbetsplatser. Bytespunkten blir därmed en del i en attraktiv stadsutveckling.

Älvsjö kommer att få stor betydelse som bytespunkt då Spårväg syd och nya tunnelbanan mellan Älvsjö – Fridhemsplan är utbyggda. Bytespunkten behöver därför byggas ut för att den nya kollektivtrafiken ska kunna fungera optimalt för resenärerna tillsammans med pendeltåg och bussar samt en framtida regionalstågsstation (i enlighet med enligt RUF 2050). Älvsjö har dessutom mycket stora stadsutvecklingsmöjligheter och kommer vidareutvecklas till regional och nationell målpunkt med utveckling av Stockholmsmässan samt ett stort antal nya bostäder och arbetsplatser.

Vid *Årstaberget* där det idag finns pendeltåg och tvärbana kommer den nya tunnelbanelinjen Älvsjö – Fridhemsplan att få en ny station. Stombusslinje 5 har också en föreslagen sträckning som går via Årstaberget. Därmed behöver bytespunkten utvecklas för att ge möjlighet till effektiva byten mellan tunnelbanan, stombuss, pendeltåg och spårväg. I Årstaberget planeras också för en stor stadsutveckling med bostäder, arbetsplatser och service. Det finns en framtagen ÅVS för bytespunkt Årstaberget.

Vinsta/Johannelund är en avgörande bytespunkt för flera av de framtida stombussarna samt tunnelbanan. Bytespunkten är en förutsättning för de nya stombusslinjerna på Förbifarten. Med Förbifartens öppnande blir det viktigt att goda kollektivtrafikförbindelser med buss skapas mellan norra och södra Stockholm, för att bidra till mindre trängsel i vägnätet. En god bytespunkt i Vinsta/Johannelund är en förutsättning för en attraktiv kollektivtrafik som kan konkurrera med bilen. Vinsta/Johannelund planeras också för att bli en innehållsrik stadsdel med bostäder, arbetsplatser och skolor vilket ytterligare stärker behovet av en effektiv bytespunkt.

Ropsten kommer att öka i betydelse inom ramen för den pågående stadsutvecklingen i Norra Djurgårdsstaden. I stadsutvecklingen ingår en ombyggnad och utbyggnad av bussterminal Ropsten. Ropsten är en bytespunkt mellan buss och tunnelbana som ökar i betydelse till följd av den omfattande exploateringen i området med bostäder och arbetsplatser.

Skärholmens bytespunkt kommer att få en stor utökning av busstrafiken när Förbifart Stockholm öppnar. Även Spårväg syd kommer att bidra till att bytespunkten behöver byggas om. Dessutom sker en utökning av busstrafiken på grund av befolkningsökningen i Skärholmen och övriga regionen. Skärholmen är också en regional kärna tillsammans med Kungen kurva. En åtgärdsvalsstudie har tagits fram för bytespunkt Skärholmen.

Det finns stora behov av utbyggnad av stråk för stombuss, som kan binda ihop länet i nya relationer för arbetspendling. Stombusslinjerna är dock beroende av att det också finns fungerande bytespunkter, för att en ökad kapacitet i busstrafiken ska vara möjligt att uppnå. Stombusslinjerna är också beroende av en hållbar finansieringslösning som har ett regionalt perspektiv och är nyttobaserad. Stockholms stad har prioriterat följande stombussstråk som särskilt betydelsefulla.

Linje M Skärholmen – Älvsjö – Gullmarsplan – Nacka. Det utpekade stråket har idag en omfattande biltrafik samtidigt som den befintliga kollektivtrafiken erbjuder en förhållandevis låg tillgänglighet. Både inom Stockholms stad och Nacka kommun planeras för omfattande exploateringar utmed den tänkta stomlinjens sträckning. Stombuss på linjen mellan Älvsjö – Gullmarsplan – Nacka innebär också att kollektivtrafiken knyts samman med den framtida Spårväg syd, i ett nytt kollektivtrafikstråk.

Linje L Ekerö – Brommaplan - Solna station – Mörby. Stråket motiveras av att det idag är ett tungt stombussstråk för främst arbetspendling som skär genom kommunen från Ekerö via Brommaplan till Solna station och Danderyds sjukhus. Dagens stombussar har låga hastigheterna på grund av trängsel som gör kollektivtrafiken opålitlig och oattraktiv. En satsning på det nya stråket behövs därmed för att öka kapaciteten för arbetspendlingen och därmed höja kollektivtrafikens attraktivitet.

Linje J Tyresö – Handen – Flemingsberg – Skärholmen – Vinsta/Johannelund – Barkarby – Sollentuna – Täby. Stråket knyter ihop de regionala kärnorna mellan Flemingsberg,

Skärholmen/Kungens kurva och Barkarby. Genom Förbifarten uppnås en attraktiv kollektivtrafik med buss i en ny relation mellan de nordvästra och södra delarna av regionen. Stråket får goda förutsättningar att konkurrera med bilen för till exempel arbetspendling. Stråket är också viktigt för den planerade exploateringen med bostäder i västerort.

Prioriterade åtgärder i vägnätet

Länsplanen är den finansieringskälla som finns för att genomföra kapacitetsförbättringar och reinvesteringar av broar och tunnlar på det regionala vägnätet. Åtgärder på både det regionala och det kommunala vägnätet är viktiga för framkomligheten för både buss och näringslivets transporter. Statlig medfinansiering behövs till stora åtgärder på väg vid kommunalt väghållarskap, för vägar som har stor regional eller nationell betydelse. Stockholms stad har prioriterat följande åtgärder i vägnätet.

Väg 73 är en viktig regional och kommunal väg med kapacitetsbrist och trängsel som kommer att förvärras enligt framtida trafikanalyser. Det finns en åtgärdsvalsstudie som pekar mot att det kommer att krävas omfattande åtgärder för att lösa problemen.

Älvsjövägen är en viktig tvärkoppling i söderort till E20. När Spårväg Syd (Sverigeförhandlingen) byggs kommer de två funktionerna i konflikt med varandra. En långsiktig lösning för vägtrafiken kommer att behövas.

Det finns också ett reinvesteringsbehov för broar och tunnlar inom Stockholms stad med omfattande trafikflöden som kräver dyra reinvesteringar. Vägarna är av regional och i vissa fall nationell betydelse som omledningsvägar eller sammanbindande vägar för det nationella vägnätet.

Västerbron är del av väg på det regionala vägnätet samt utgör omledningsväg för Essingeleden och är därmed regionalt/nationellt prioriterad. Den utgör en förbindelselänk mellan delar av det nationella vägnätet.

Liljeholmsbron är del av väg på det regionala vägnätet samt utgör omledningsväg för Essingeleden och är därmed regionalt/nationellt prioriterad. Den utgör en förbindelselänk mellan delar av det nationella vägnätet.

Klaratunneln utgör en viktig del i stadens trafiksystem. Upprustning av Klaratunneln behövs för att säkerställa framtida trafikering samt uppfylla Transportstyrelsens säkerhetskrav för moderna vägtunnlar.

Utökning och prioritering av åtgärdsområden

Kontoren är mycket positivt inställda till åtgärdsområden i länsplanen då det medger ett effektivt och flexibelt genomförande av mindre åtgärder (kostnad under 25 miljoner kronor).

Av befintliga åtgärdsområden är kontoren mycket positiva till åtgärdsområdet för cykel, då detta medger möjlighet till medfinansiering för cykelprojekt. Stockholms stad satsar på cykel genom att investera en miljard kronor mellan åren 2019 – 2022 på cykelåtgärder. Trots detta finns stora ytterligare behov för att stadens och regionens mål om cykelandel ska uppnås. Revideringar pågår av både den regionala cykelplanen och stadens cykelplan. Kopplingen mellan kollektivtrafik och cykel är viktig.

Stockholms stad ser även behov av ytterligare åtgärdsområden i länsplanen. Ett nytt åtgärdsområde avseende *Stärkt kapacitet och framkomlighet i vägsystemet* behövs för att kapaciteten behöver förbättras på ett flertal av vägarna i regionen för att stärka framkomlighet och pålitlighet för både kollektivtrafik och näringslivets transporter. Åtgärdsområde för väg skulle innebära statlig medfinansiering till åtgärder på vägar som har en regional eller nationell betydelse oavsett väghållare.

Ett nytt åtgärdsområde om *Elektrifiering av vägsystemet* behövs för att driva den stora omställningen mot minskad klimatpåverkan från trafik genom ökad elektrifiering av transportsektorn. Åtgärdsområde för elektrifieringsåtgärder för vägtrafik bidrar till en snabbare utveckling på området.

Ett nytt åtgärdsområde för *Bryggor för hållplats för kollektivtrafik på vatten* behövs för att säkra ett genomförande av nya bådållsplatser genom byggnation av bryggor. Nya bryggor är en förutsättning för nya pendelbåtlinjer.

Sammanfattningsvis vill kontoren lyfta att det finns stora brister och behov i regionens 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 ökar och den ekonomiska ramen till länsplanen höjs.

Stadsledningskontoret föreslår kommunstyrelsen att besvara remissen *Revidering av länsplan för regional transportinfrastruktur 2022 - 2033/2037* med vad som sägs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.