

**PM Rotel I (Dnr KS 2021/1365)**

## **Förslag till Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2022-2033**

Remiss från Region Stockholm

Remisstid den 11 februari 2022

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadens promemoria.
2. Kommunstyrelsen föreslår att medel för Gullmarsplan och Bromma säkerställs i planen.
3. Paragrafen justeras omedelbart.

**Föredragande borgarrådet Anna König Jerlmyr** anför följande.

Ärendet

Region Stockholm har på uppdrag av regeringen tagit fram förslag till Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län för perioden 2022 – 2033 och remitterat till staden för yttrande.

Slutligt förslag till länsplan kommer att överlämnas till regeringen den 30 april 2022. Därefter väntas regeringens beslut om definitiva ekonomiska ramar för länsplanen. Efter regeringens beslut om definitiva ramar fastställs slutligen länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2022-2033 av Region Stockholm.

Länsplanen är ett verktyg för att nå målsättningar på olika nivåer. De nationella och regionala målen för transportplaneringen ska styra de statliga infrastrukturinvesteringarna. Förslagets investeringar ska också bidra till att nå målen i den regionala utvecklingsplanen RUF5 2050.

Förslaget till Länsplan 2022–2033 utgår ifrån regeringens direktiv om att upprätta länsplaner. Direktivet grundar sig på propositionen *Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop 2020/21:151)*. Utöver direktivet så är det en förutsättning att länsplanens nyinvesteringar prövas enligt fyrstegsprincipen. Det innebär att kostnadseffektiva åtgärder för att styra och reglera resandet samt trimningar av befintlig infrastruktur ska prioriteras framför att bygga ny infrastruktur. Ytterligare en förutsättning är att de namngivna åtgärder som ligger i länsplan sedan tidigare planomgång, i möjligaste mån ska genomföras för att bidra till förutsägbarhet i planeringen. Vid val av objekt ska hänsyn tas till de sammantagna regionala nyttorna, snarare än objektens placering samt att de i hög grad ska kunna genomföras inom den givna planperioden.

Länsplanens totala ram är cirka 10,1 miljarder kronor, enligt regeringens planeringsdirektiv och i prisnivå för 2021. Det är en ökning från föregående planperiod 2018–2029, med ca 1 miljard (den tidigare planen i prisnivå 2017). Den slutliga årliga fördelningen av ramar för länsplanerna beslutas i samband med regeringens fastställande av Nationell transportplan.

I förslaget finns ett antal nya namngivna objekt jämfört med tidigare plan samt ökad medelsfördelning till mindre åtgärder under 50 miljoner kronor (åtgärdsområdet). Av namngivna objekt som ligger kvar i planen sedan tidigare så är en stor andel beslutade genom olika förhandlingar.

Nya namngivna objekt inom Stockholms stad är stombuss 14, Johannelund – Solentuna, Årstaberget bytespunkt och väg 226 Rågsvedsvägen – Västra stambanan. Två objekt som fanns med i den tidigare länsplanen har tagits bort och det är bytespunkterna Brommaplan och Gullmarsplan. Det har också tillkommit ett nytt åtgärdsområde: kapacitet och tillförlitlighet. Åtgärderna ska öka framkomligheten för motorfordon, avstyra trängsel samt bidra till jämnare trafikflöde.

## Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden. Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret och Stockholms Hamn AB har inkommit med ett gemensamt tjänsteutlåtande.

*Kontoren och Stockholms Hamn AB* lyfter att det finns stora brister och behov i regionens transportsystem samtidigt som det är av grundläggande betydelse att skapa förutsättningar för att stärka tillväxten och därför är det av yttersta vikt att de statliga investeringarna i Stockholmregionens infrastruktur ökar och den ekonomiska ramen till länsplanen höjs. Kontoren föreslår att medel för Gullmarsplan och Bromma säkerställs i planen.

## Mina synpunkter

Stockholm är en av Europas snabbast växande huvudstäder och det är en möjlighet vi ska ta tillvara på. Vi har en stark tillväxtregion och en attraktiv stad med ett dynamiskt näringsliv som skapar en hög och hållbar tillväxt, men stadens näringsliv har drabbats hårt av pandemin. Infrastrukturplaneringen är viktig eftersom goda kommunikationer är en förutsättning för att Stockholms län ska fungera som en god livsmiljö för människor och vara en attraktiv region för företag och andra verksamheter, för att även i fortsättningen vara en motor i svensk ekonomi avseende ekonomi, innovation och positiva exempel för hållbarhet. Allt eftersom att staden växer behöver infrastrukturen också byggas ut för att hänga med i utvecklingen och det är viktigt att godstransporter och kollektivtrafikprojekt med stor regional nytta prioriteras, inte minst för att nå klimatmålen.

Staden har som mål att Stockholm ska vara en fossilbränslefri och klimatpositiv stad år 2040. 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. Målsättningen är att trafiken i Stockholms innerstad ska vara utsläppsfri år 2030 och elektrifiering är en av de mest centrala åtgärderna.

Stora investeringar i kollektivtrafiken är avgörande. Staden ska även vidta målmedvetna och systematiska åtgärder för förbättrad framkomlighet för transporter av betydelse för näringslivet och infrastruktur och samhällsplanering måste utformas för att gynna klimatsmart resande i form av kollektivtrafik, cykelbanor och transportsnåla resmönster. Länet har stora behov av resor och transporter och därför vill vi

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 i nationell plan samt ökad ram till regionen i länsplanen. I denna fråga har Region Stockholm en viktig roll som företrädare för regionen. Utifrån en osäkerhet kring vilka långsiktiga effekter pandemin innebär för stadens näringsliv är det avgörande att skapa förutsättningar för att underlätta återhämtningen och tillväxten på både kort och lång sikt.

Förslaget till länsplan saknar en fullständig ekonomisk redovisning av fördelningen av länsplanens medel tillsammans med objektens totala kostnader, medfinansiering från andra parter, del i infrastrukturförhandlingar och fördelning av trängselskatternas medel. Detta finns i den tidigare länsplanen och behövs för att följa projektens utveckling och förändringen av länsplanens finansiering samt ger en tydlighet i vad som är överenskommet mellan olika parter. Det är viktigt att länsplanens medel fördelas utifrån största nyttan för länets hela transportsystem.

Vidare bör den grundläggande principen vara att gällande länsplan så långt det är möjligt bör ligga fast. Det innebär att utgångspunkten ska vara att befintliga objekt genomförs och pågående projekt slutförs. Samtidigt är det viktigt att det finns en utarbetad 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 stadens utveckling. Regionen som länsplaneupprättare bör ha ett ansvar att regelbundet bjuda in staden till denna dialog.

Det är också en viktig utgångspunkt att länsplanen bidrar till att uppnå transportsektorns nationella klimatmål. För att uppnå klimatmålet behövs en satsning mot mer elektrifiering av transportsektorn samt att möjligheten till hållbara resor och transporter utökas. Kollektivtrafikprojekt med stor regional nytta behöver prioriteras. Befintliga objekt behöver även kunna revideras och på nytt bedömas i förhållande till de skärpta klimatmålen. Prioriteringar behövs också för att främja hållbara lösningar för godstransporter som exempelvis elektrifiering och omlastningscentraler. Förslaget saknar också en tydligare beskrivning av hur länsplanen bidrar till ökad klimatnytta. Effektiva och hållbara godstransporter är viktigt för näringslivet och bör få en tydligare prioritet i länsplanen.

Det bör även sägas att en bristbeskrivning över framtida större brister och behov i regionen saknas i förslaget. Denna behövs som grund för planeringsarbetet hos berörda aktörer för att säkerställa att prioriterade objekt blir planmogna inför kommande revidering av länsplanen. Som brister återfinns också de bytespunkter som är av stor betydelse där flertalet även är följdinvesteringar av statliga förhandlingar eller statliga projekt. Saknas gör även en fortsatt utbyggnad av dubbelspår på järnvägssträckan för Nynäsbanan.

Stockholms stad vill framförallt påpeka att bytespunkterna Gullmarsplan och Brommaplan är särskilt prioriterade för staden. Båda objekten fanns med i den tidigare länsplanen och staden anser att de ska vara kvar i länsplanen som namngivna objekt. Borttagande av Gullmarsplan och Brommaplan från länsplanen går emot principen om att objekt i gällande plan ska finnas kvar och genomföras. Detta skapar osäkerhet och bristande framförhållning för stadsutvecklingen och försvårar nödvändig samverkan med externa aktörer och minskar tilltron till långsiktig planering för kollektivtrafik i regionen.

Stråken för stombuss är viktiga för att binda samman stadens olika stadsdelar och länet i stort, bland annat för arbetspendling, men är beroende av att det också finns fungerande bytespunkter och är beroende av en hållbar finansieringslösning som har ett regionalt perspektiv och utgår ifrån en modell för finansiering av stombusstrafiken som är helt nyttobaserad och inte utgår ifrån väghållaransvar. Detta har vi från stadens sida också lyft i tidigare remissvar och i dialog.

Att länsplanen fått ett nytt åtgärdsområde Kapacitet och tillförlitlighet är också positivt. Staden vill vidare lyfta fram att det behövs statlig medfinansiering, via länsplanen, till stora åtgärder på befintlig väg med kommunalt väghållarskap, för vägar som har stor regional eller nationell betydelse. Detsamma gäller cykelstråk med regional betydelse.

Vi är mycket positivt inställda till åtgärdsområden i länsplanen då det medger ett effektivt och flexibelt genomförande av mindre åtgärder i transportsystemet och stödjer därmed prioriteringen om att ge ökade medel till länsplanens åtgärdsområden. Positivt är också att ramen för mindre åtgärder har höjts till 50 miljoner kronor. Men det behövs en transparent process, som leds av regionen som planupprättare, där länets kommuner får insyn i fördelningen av medel inom ramen för åtgärdsområdena, både avseende kommande objekt samt uppföljning av genomfört.

Det är viktigt att regionen och staden har nära dialog om områden där många bostäder ska byggas och att man i länsplanarbetet tar höjd för vilka åtgärder som kommer krävas, som t.ex. i utvecklingsarbetet med Spånga station, så processen inte senareläggs.

Av befintliga åtgärdsområden är staden mycket positiv till *åtgärdsområde cykel*, då detta medger möjlighet till medfinansiering för cykelprojekt. Staden vill samtidigt framhålla att det är viktigt att sedan tidigare planerade snabbcykelvägar, t.ex. Norrtull-Kista, genomförs.

Det är positivt att *Åtgärdsområde kollektivtrafik* omfattar bland annat medfinansiering till kajanläggningar för kollektivtrafik på vatten. Staden förutsätter att medfinansiering även omfattar kajer avsedda för försöksverksamhet för kollektivtrafik på vatten.

Inom *åtgärdsområde miljö* saknas att medlen även kan användas till medfinansiering av elektrifieringsåtgärder i vägsystemet.

Sammanfattningsvis anser Stockholms stad 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.

I övrigt hänvisar jag till vad som sägs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen anses besvarad med vad som sägs i stadens promemoria.
2. Kommunstyrelsen föreslår att medel för Gullmarsplan och Bromma säkerställs i planen.
3. Paragrafen justeras omedelbart.

Stockholm den 26 januari 2022

ANNA KÖNIG JERLMYR

## Bilaga

Förslag till Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2022 – 2033

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Särskilt uttalande** gjordes av borgarråden Emilia Bjuggren och Kadir Kasirga (båda S) enligt följande.

I ett långsiktigt perspektiv är aktuella ramar till både nationell plan och länsplanerna historiskt stora. De innehåller många viktiga investeringar, inte minst för Stockholmsregionen. Tyvärr kan konstateras att Moderaterna vill minska järnvägsinvesteringarna i landet med 30 miljarder och Kristdemokraterna med hela 60 miljarder. Därför är det positivt att den socialdemokratiska regeringen senare under våren kommer att besluta om mer ambitiösa ramar för ny infrastruktur fram till år 2033 och därmed se till att prioriterad spårväg och även cykelinfrastruktur också blir verklighet.

Ansvar för länsplanerna har tidigare funnits hos länsstyrelserna. Ansvar för planerna har nu överförs till regionerna. Vi har tidigare uttryckt oro för att denna ansvarsflytt kan komma att innebära att samhällsekonomiska bedömningar av projekten, alltså en prioritering utifrån vilka projekt som har störst samhällsnytta i förhållande till investerade medel, inte längre kommer att ske.

Aktuellt förslag visar tyvärr att vi hade fog för vår oro. Det är inte störst samhällsnytta som är vägledande i förslaget till länsplan, utan istället den exceptionellt svaga budgeten som det moderatledda styret i Region Stockholm beslutat om. I Region Stockholms investeringsbudget finns till exempel inga medel till nyinvesteringar i de hårt ansträngda bussterminalerna i Gullmarsplan och Brommaplan. Inte heller finns resurser för en kollektivtrafiklösning i Norra Djurgårdsstaden.

Således har alltså projekt som prioriterades i den förra länsplanen, som Gullmarsplan och Brommaplan, tagits bort i aktuellt förslag. Kollektivtrafiklösningar i Norra Djurgårdsstaden lyser också med sin frånvaro. Det hela blir särskilt uppseendeväckande när trafiklandstingsrådet gentemot staten och regeringen avseende nationell plan, under lång tid högt och tydligt framhållit att principen ”lagt kort ligger”, måste gälla. Den principen lämnar uppenbarligen Moderaterna snabbt när det gäller den egna länsplanen.

Stockholm drabbas hårt av det svaga blågröna styret i Region Stockholm. Det är visserligen glädjande att Stockholms stads ledning delar vår åsikt att bland annat kapacitetsstarka terminaler i Gullmarsplan och Brommaplan måste ordnas de närmaste åren och att kollektivtrafik till Norra Djurgårdsstaden måste beslutas i närtid. Uppseendeväckande är ändå att stadens ledning är politiskt helt passiva i dessa frågor och enbart nöjer sig med att skicka in ett par remissvar under en mandatperiod. Denna inaktivitet från stadens sida märks tyvärr inom många politikområden.

Under den tid som finns kvar innan beslut om en ny länsplan tas i Region Stockholm måste därför Moderaterna i Stockholms stad överge sin passiva hållning och nu hårt driva opinionsbildning så att projekten Gullmarsplan, Brommaplan och kollektivtrafikförsörjning av Norra Djurgårdsstaden kommer med i planen och blir verklighet de närmaste åren. Allt annat är ett svek mot stadens och regionens alla kollektivtrafikresenärer.

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

Vi i Vänsterpartiet ser positivt på att 52 procent av pengarna i länsplanen föreslås fördelas till kollektivtrafikåtgärder och 18 procent till cykelinfrastruktur. Det allvarliga problemet är att resterande 30 procent mitt under rådande klimatkris går till vägtrafiken. Satsningar på vägtrafiken måste i princip upphöra helt eftersom de genererar mer biltrafik med tillhörande klimat-

och miljöproblem. De bidrar dessutom i negativ riktning avseende jämlikhet och jämställdhet eftersom de skapar en relativ utspridning/utglesning av regionen som gör att socioekonomiskt utsatta, kvinnor och andra grupper som inte har samma tillgång till bil exkluderas från större delar av regionens utbud.

Vi i Vänsterpartiet ser positivt på många av de namngivna kollektivtrafik- och cykelobjekten. Ombyggnad av stationerna Märsta, Upplands Väsby och Årstaberget är exempelvis viktiga åtgärder för en stärkt pendeltågstrafik och övrig tågtrafik. Vi beklagar ombyggnad av bytestpunkterna Brommaplan och Gullmarsplan inte har varit möjliga att genomföra som planerat och vill betona vikten av att de snarast återkommer som objekt.

Vi befinner oss i ett klimatnödläge och alla tillgängliga medel måste satsas på investeringar för de hållbara trafikslagen. Därför är det djupt problematiskt att mycket av pengarna i länsplanen är knutna till stora, fördröjade och ålderdomliga vägprojekt som därmed tränger undan och senarelägger klimatsmarta satsningar. Transportinfrastrukturplaneringen måste modifieras för att möjliggöra omvärdering av tidigare planerade och beslutade projekt. Ett projekt som vid revidering av länsplanen visar sig styra bort från ett transporteffektivt samhälle och inte vara förenligt med klimatmålen måste kunna stoppas, och resurserna istället tas i bruk för att skapa ett rättvist och miljö- och klimatsmart samhälle.

### **Kommunstyrelsen**

**Särskilt uttalande** gjordes av Karin Wanngård, Jan Valeskog och Emilia Bjuggren (alla S) med hänvisning till Socialdemokraternas särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

**Särskilt uttalande** gjordes av Clara Lindblom och Rashid Mohammed (båda V) med hänvisning till Vänsterpartiets särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

## Remissammanställning

### Ärendet

Region Stockholm har på uppdrag av regeringen tagit fram förslag till Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län för perioden 2022 – 2033 och remitterat till staden för yttrande.

Slutligt förslag till länsplan kommer att överlämnas till regeringen den 30 april 2022. Därefter väntas regeringens beslut om definitiva ekonomiska ramar för länsplanen. Efter regeringens beslut om definitiva ramar fastställs slutligen länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2022-2033 av Region Stockholm. Länsplanen är ett verktyg för att nå målsättningar på olika nivåer. De nationella och regionala målen för transportplaneringen ska styra de statliga infrastrukturinvesteringarna. Förslaget investeringar ska också bidra till att nå målen i den regionala utvecklingsplanen RUF 2050.

Förslaget till Länsplan 2022–2033 utgår ifrån regeringens direktiv om att upprätta länsplaner. Direktivet grundar sig på propositionen *Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop 2020/21:151)*. Utöver direktivet så är det en förutsättning att länsplanens nyinvesteringar prövas enligt fyrstegsprincipen. Det innebär att kostnadseffektiva åtgärder för att styra och reglera resandet samt trimningar av befintlig infrastruktur ska prioriteras framför att bygga ny infrastruktur. Ytterligare en förutsättning är att de namngivna åtgärder som ligger i länsplan sedan tidigare planomgång, i möjligaste mån ska genomföras för att bidra till förutsägbarhet i planeringen. Vid val av objekt ska hänsyn tas till de sammantagna regionala nyttorna, snarare än objektens placering samt att de i hög grad ska kunna genomföras inom den givna planperioden.

Länsplanens totala ram är cirka 10,1 miljarder kronor, enligt regeringens planeringsdirektiv och i prisnivå för 2021. Det är en ökning från föregående planperiod 2018–2029, med ca 1 miljard (den tidigare planen i prisnivå 2017). Den slutliga årliga fördelningen av ramar för länsplanerna beslutas i samband med regeringens fastställande av Nationell transportplan.

I förslaget finns ett antal nya namngivna objekt jämfört med tidigare plan samt ökad medelsfördelning till mindre åtgärder under 50 miljoner kronor (åtgärdsområden). Av namngivna objekt som ligger kvar i planen sedan tidigare så är en stor andel beslutade genom olika förhandlingar.

Nya namngivna objekt inom Stockholms stad är stombuss 14, Johannelund – Solentuna, Årstaberget bytespunkt och väg 226 Rågsvedsvägen – Västra stambanan. Två objekt som fanns med i den tidigare länsplanen har tagits bort och det är bytespunkterna Brommaplan och Gullmarsplan. Det har också tillkommit ett nytt åtgärdsområde: kapacitet och tillförlitlighet. Åtgärden ska öka framkomligheten för motorfordon, avstyra trängsel samt bidra till jämnare trafikflöde.

### Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden. Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret och Stockholms Hamn AB har inkommit med ett gemensamt tjänsteutlåtande.

## **Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret och Stockholms hamn AB**

**Kontorens och Stockholms Hamn AB:s** gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 9 december 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Av kommunfullmäktiges budget för 2022 framgår att Stockholm är en av Europas snabbast växande huvudstäder och att staden ska ha Sveriges bästa företagsklimat och ett internationellt konkurrenskraftigt näringsliv. När Stockholm växer måste också kollektivtrafiken, gång- och cykelbanorna och gatorna byggas ut. Stora investeringar i kollektivtrafiken är avgörande. Staden ska även vidta målmedvetna och systematiska åtgärder för förbättrad framkomlighet för transporter av betydelse för näringslivet. Infrastruktur och samhällsplanering måste utformas för att gynna klimatsmart resande i form av kollektivtrafik, cykelbanor och transportsnåla resmönster.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, miljöförvaltningen och Stockholms Hamn AB 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. Stadens näringsliv har drabbats hårt av pandemin och det råder en osäkerhet kring vilka långsiktiga effekter det kommer att få. Att skapa förutsättningar för att underlätta återhämtningen och tillväxten är därför grundläggande på både kort och lång sikt. Infrastrukturplaneringen är viktig eftersom goda kommunikationer är en förutsättning för att Stockholms län ska fungera som en god livsmiljö för människor och vara en attraktiv region för företag och andra verksamheter, för att även i fortsättningen vara en motor i svensk ekonomi avseende ekonomi, innovation och positiva exempel för hållbarhet.

### **Finansiella ramar och regionens roll**

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 i nationell plan samt ökad ram till regionen i länsplanen. I denna fråga har Region Stockholm en viktig roll som företrädare för regionen.

Kontoren vill lyfta fram att förslaget till länsplan saknar en fullständig ekonomisk redovisning av fördelningen av länsplanens medel tillsammans med objektens totala kostnader, medfinansiering från andra parter, del i infrastrukturförhandlingar och fördelning av trängselskatternas medel. Detta finns i den tidigare länsplanen och behövs för att följa projektens utveckling och förändringen av länsplanens finansiering samt ger en tydlighet i vad som är överenskommet mellan olika parter. Det är viktigt att länsplanens medel fördelas utifrån största nytan för länets transportsystem och inte utifrån Region Stockholms egna kostnader för kollektivtrafikens utveckling.

### **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 objekt genomförs och pågående projekt slutförs. Kontoren ser därmed positivt på de projekt som finns kvar i länsplanen till exempel Slussen bussterminal, Tvärspårväg Kista och Spånga bytespunkt.

Samtidigt vill kontoren framföra att det är 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 stadens utveckling. Kontoren anser att regionen som länsplaneupprättare har ett ansvar att regelbundet bjuda in staden till denna dialog.



Kontoren anser vidare att det är en viktig utgångspunkt att länsplanen bidrar till att uppnå transportsektorns nationella klimatmål. För att uppnå klimatmålet behövs en satsning mot mer elektrifiering av transportsektorn samt att möjligheten till hållbara resor och transporter utökas. Kollektivtrafikprojekt med stor regional nytta behöver prioriteras. Detta gäller främst utbyggnaden av ny kollektivtrafik utifrån Stockholmsöverenskommelsen och Sverigeförhandlingen (tunnelbana och spårvägar) med tillhörande följdinvesteringar. Prioriteringar behövs också för att främja hållbara lösningar för godstransporter som exempelvis elektrifiering och omlastningscentraler. Detta är särskilt viktigt då effektivisering av godstransporter är en stor-regional fråga. Kontoren saknar en tydligare beskrivning av hur förslaget till länsplan bidrar till ökad klimatnytta.

Kontoren anser att godstransporter bör få en tydligare prioritet i länsplanen. Effektiva och hållbara godstransporter är viktigt för näringslivet. I den växande Stockholmsregionen ökar behovet av effektiva godstransporter som kan säkra varuförsörjningen, för detta krävs en väl utvecklad och modern infrastruktur inte minst i anslutning till regionens hamnar. Ett systemtänk och helhetsgrepp för framtidens godstransporter behövs och det är viktigt att det även hanteras inom ramen för länsplanen. Av länsplanens namngivna objekt finns endast ett som motiveras av godstrafiken.

#### **Brister och behov i länets infrastruktur**

Kontoren vill även påpeka att förslaget till länsplan saknar en bristbeskrivning över framtida större brister och behov i regionen. Denna behövs som grund för planeringsarbetet hos berörda aktörer för att säkerställa att prioriterade objekt blir planmogna inför kommande revidering av länsplanen. Ett exempel är följdinvesteringar i kollektivtrafiken som kommer utifrån de statliga infrastrukturförhandlingarna. Större följdinvesteringar bör identifieras som brister för att sedan utredas inför kommande länsplaner.

Som brister vill kontoren också lyfta fram bytespunkter som är av stor betydelse där flertalet även är följdinvesteringar av statliga förhandlingar eller statliga projekt: Älvsjö (Sverigeförhandlingen), Vinsta/Johannelund, (Förbifart Stockholm), Skärholmen (Sverigeförhandlingen) och Ropsten. Utöver detta finns behov av att utreda en ny pendeltågsstation på Nynäsbanan mellan Älvsjö och Farsta till exempel vid Fagersjö.

Kontoren vill framföra att det finns behov av förstärkt kollektivtrafik kopplat till den pågående stadsutvecklingen i Norra Djurgårdsstaden. Region Stockholm ansvarar för finansiering av utbyggd kollektivtrafik inom regionen och med tanke på objektets regionala betydelse bör kollektivtrafik till Norra Djurgårdsstaden medfinansieras av länsplanen.

#### **Medfinansiering av statliga spår i nationell plan**

Kontoren noterar att *Bytespunkt Årstaberget* finns med i länsplanen som ett nytt objekt som medfinansiering till nationell plan samtidigt saknas objektet i den nationella plan som presenterats av Trafikverket.

Kontoren välkomnar att en godsanpassning på Nynäsbanan prioriteras avseende kraft och buller. Däremot saknas en fortsatt utbyggnad av dubbelspår på järnvägssträckan. Ett dubbelspår skulle säkra möjligheten att kombinera klimatvänliga godstransporter från bland annat den nya godshamnen i Norvik med en viktig kollektivtrafiklänk.

#### **Statlig medfinansiering i regional kollektivtrafik på väg**

Kontoren vill lyfta att det finns omfattande brister avseende kapacitet vid många bussterminaler/bytespunkter i Stockholms län. För att få ut maximal nytta av kollektivtrafiken behöver de 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. Det finns också flera kommuner i Stockholms län som saknar spåranslutning, därav är bussarna oerhört viktiga för ett hållbart och jämlikt resande.

Kontoren saknar en helhetssyn och en prioriteringsgrund för åtgärder i terminalerna utifrån deras funktion och regionala betydelse. Kontoren anser att det behövs en strategi för hur Regionen/Trafikförvaltningen ska arbeta med bussterminaler. Kontoren vill också tydliggöra att finansieringsansvaret för bussterminaler ligger helt hos Trafikförvaltningen/Region Stockholm.

Kontoren vill framförallt påpeka att bytespunkterna Gullmarsplan och Brommaplan är särskilt prioriterade för staden. Båda objekten fanns med i den tidigare länsplanen och kontoren anser att de ska vara kvar i länsplanen som namngivna objekt. Borttagande av Gullmarsplan och Brommaplan från länsplanen går emot principen om att objekt i gällande plan ska finnas kvar och genomföras. Kontoren anser att detta skapar osäkerhet och bristande framförhållning för stadsutvecklingen. Det försvårar också nödvändig samverkan med externa aktörer och minskar tilltron till långsiktig planering för kollektivtrafik i regionen. Inom områdena för både Gullmarsplan och Brommaplan pågår inom staden planering som omfattar ett stort antal bostäder, arbetsplatser och service. Bytespunkterna och kollektivtrafiken ingår som viktiga delar och samplanering är avgörande för att skapa bra och hållbara platser. Det är viktigt att bytespunkterna blir en del i stadsutvecklingen. Om planupprättaren bedömer att behov finns för att justera ett befintligt objekt bör det göras inom ramen för den nya länsplanen.

Kontoren vill även lyfta fram att stråken för stombuss är viktiga för att binda samman stadens olika stadsdelar och länet i stort, bland annat för arbetspendling. Stombusslinjerna är dock beroende av att det också finns fungerande bytespunkter, för att en ökad kapacitet i busstrafiken ska vara möjlig att uppnå.

Genomförandet av framkomlighetsåtgärder i stråken kräver dock samverkan mellan flera väghållare samtidigt som nyttan fördelar sig över flera kommuner och därmed ger stor regional nytta. Ofta med en högre nytta för kommuner som inte är väghållare på det aktuella vägvägnittet. Stombusslinjerna är därför beroende av en hållbar finansieringslösning som har ett regionalt perspektiv. Kontoren anser därför att detta ska utgå ifrån en modell för finansiering av stombustrafiken som är helt nyttobaserad och inte utgår ifrån väghållaransvar. Detta har staden också lyft i tidigare remissvar och i dialog.

Kontoren ser det som mycket positivt att stråket *Stombuss 14, Johannelund – Sollentuna* (del av stombusslinje J), finns med i länsplanen som nytt namngivet objekt. Objektet innebär att länsplanen medfinansierar åtgärder som genomförs för kollektivtrafik på väg. Medfinansieringen ska dock vara nyttobaserad enligt ovan.

Kontoren noterar att det även skett förändringar i objektet *Stombuss 1+3 väg 73* jämfört med gällande länsplan. Genomförandet av åtgärderna är framflyttade i tid vilket i grunden är positivt. Men det behövs en tidsmässig samordning mellan vägåtgärderna och planerad trafikstart för stombussen. Kontoren förutsätter att objektets totala finansiering, i enlighet med tidigare länsplan, är oförändrad. Den kommunala medfinansieringen från Tyresö, Haninge och Region Stockholm bör dock framgå i planen. Denna finansieringslösning har tidigare överenskommit mellan parterna på initiativ av länsplaneupprättaren.

#### **Statlig finansiering av namngivna objekt på väg**

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. Kontoren vill lyfta fram att det behövs statlig medfinansiering, via länsplanen, till stora åtgärder på väg med kommunalt väghållarskap, för vägar som har stor regional eller nationell betydelse. I Stockholms län finns en hög andel vägar av stor regional eller nationell betydelse med kommunalt väghållarskap.

Stockholms stad har prioriterat följande behov av åtgärder i det kommunala vägnätet som har stor påverkan på regional och/eller nationell trafik: Norra delen av väg 73, Älvsjövägen, Västerbron, Liljeholmsbron och Klaratunneln.

Nytt objekt som föreslås i länsplan är *Väg 226 Rågsvedsvägen-Västra stambanan, södergående körfält*. Kontoren är positiva till objektet men anser dock att hela objektet ska ingå i länsplanens finansiering, det vill säga även den del av objektet där staden är väghållare.

Kontoren vill även lyfta fram vikten av att vägen Tvärförbindelse Södertörn byggs. Med Stockholm Norvik Hamn kan gods tas längre in i Östersjön via sjövägen och på så sätt avlastas landinfrastrukturen genom Sverige. Men den sista sträckan till godsets slutdestination kräver en landtransport, varför regionala godstransporter måste prioriteras. Tvärförbindelse Södertörn är av mycket stor vikt då det blir den primära leden för transporter till och från Stock-

holm Norvik Hamn. Andra vägar av betydelse för transporter till och från Stockholm Norvik Hamn är väg 73 delen i centrala Nynäshamn och trafiksäkerhetsåtgärder utmed väg 225.

#### **Länsplanens åtgärdsområden**

Kontoren är mycket positivt inställda till åtgärdsområden i länsplanen då det medger ett effektivt och flexibelt genomförande av mindre åtgärder i transportsystemet. Kontoren stödjer därmed prioriteringen om att ge ökade medel till länsplanens åtgärdsområden. Kontoren ser också positivt på att ramen för mindre åtgärder har höjts till 50 miljoner kronor.

Kontoren anser dock att det behövs en transparent process, som leds av regionen som planupprättare, där länets kommuner får insyn i fördelningen av medel inom ramen för åtgärdsområdena. Både avseende kommande objekt samt uppföljning av genomfört.

Kontoren är även positiva till att länsplanen fått ett nytt åtgärdsområde *Kapacitet och tillförlitlighet* som avser åtgärder inom befintligt vägområde på det statliga vägnätet som ökar kapaciteten och förbättrar tillförlitligheten i vägtrafiksystemet. Detta åtgärdsområde är positivt för att stärka framkomlighet och pålitlighet för både kollektivtrafik och näringslivets transporter. Kontoren anser dock att åtgärdsområdet bör medge statlig medfinansiering till åtgärder på kommunala vägar som har en regional eller nationell betydelse.

Av befintliga åtgärdsområden är kontoren mycket positiva till *åtgärdsområde cykel*, då detta medger möjlighet till medfinansiering för cykelprojekt.

*Åtgärdsområde kollektivtrafik* omfattar bland annat medfinansiering till kajanläggningar för kollektivtrafik på vatten. Kontoren ser detta som positivt eftersom utbyggnad/ombyggnad av kajer är en förutsättning för nya pendelbåtlinjer. Kontoren förutsätter att medfinansiering även omfattar kajer avsedda för försöksverksamhet för kollektivtrafik på vatten. Kontoren vill dessutom lyfta fram att det finns en stor möjlighet att även använda samma kajer för gods-transporter på vatten för exempelvis leveranstrafik.

Inom *åtgärdsområde miljö* saknar kontoren att medlen även kan användas till medfinansiering av elektrifieringsåtgärder i vägsystemet. Elektrifieringen är viktigt för att driva den stora omställningen mot minskad klimatpåverkan från trafiken. Det kommer även utökade EU-krav på utbyggnad av laddinfrastruktur. Detta är särskilt viktigt för godstrafiken.

Ytterligare en viktig åtgärd som kan ingå i åtgärdsområde miljö är inrättandet av såväl ekodukter som tunnlar för viltpassager över/under vägar som utgör barriärer för spridning av olika arter.

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 Stockholm-regionens infrastruktur ökar och den ekonomiska ramen till länsplanen höjs.

Stadsledningskontoret föreslår kommunstyrelsen att besvara remissen *Förslag till Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2022-2033* med vad som sägs i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets, trafikkontorets, miljöförvaltningens och Stockholms Hamn ABs gemensamma tjänsteutlåtande.