

PM Rotel I (Dnr KS 2021/1554)

Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Remiss från Trafikverket

Remisstid den 28 februari 2022

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadens promemoria.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Anna König Jerlmyr anför följande.

Ärendet

Trafikverket har bett Stockholms stad med fler att yttra sig över *Förslag till Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022 - 2033*.

Regeringen gav under 2021 i uppdrag åt Trafikverket att ta fram ett förslag till en trafikslagsövergripande nationell plan för utveckling av transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033. Den statliga planeringsramen uppgår till 799 miljarder kronor.

Gällande Nationell plan 2018–2029 ligger som grund för den nya planen tillsammans med regeringens direktiv. Detta medför att det är ett litet utrymme kvar till nya objekt. Större nya satsningar som föreslås i nationell plan riktas framförallt mot höghastighetståg och landsbygd. I storstadsområden ingår under planperioden åtgärder som enbart bidrar till att upprätthålla dagens funktionalitet på väg och järnväg. Det finns ett nytt namngivet objekt i Stockholms län och det är utredningsmedel till Stockholm central – Tomtebodabangård. En utpekad brist berör Stockholm vilket är utredning av regional snabb och kapacitetsstark busstrafik.

För att uppnå klimatmålen krävs det enligt Trafikverket olika typer av styrmedel samt utbyggnad av laddinfrastruktur. Men detta ligger utanför planförslaget, eftersom planen huvudsakligen omfattar underhåll av och investeringar i väg- och järnvägsinfrastruktur.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden och Stockholms Stadshus AB. På grund av den korta remisstiden har stadsledningskontoret, exploateringskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret svarat med ett gemensamt kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret anser att de statliga investeringarna i Stockholmregionens infrastruktur måste öka. Detta gäller både namngivna objekt, tilldelning i åtgärdsom-

råden i nationell plan samt ökad ram till regionen i länsplanen. Den ekonomiska ramen måste stå i proportion till länets storlek avseende ekonomi och befolkning.

Stockholms Stadshus AB hänvisar till Stockholms Hamnar AB:s remissvar i sin helhet. Stockholms Hamnar AB ser mycket positivt på att Tvärförbindelse Södertörn finns med i förslaget till nationell plan samt med fullfinansiering. Bolaget saknar dock bland annat en tydlig prioritering av de svenska corehamnarna. De är av strategiskt intresse och ska per definition ha goda anslutningar till järnvägar, vattenvägar och vägnät.

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. Den nationella planen bör prioritera objekt som kan leda till minskad trängsel i storstäderna med särskilt fokus på kollektivtrafiken, godstrafik, nyttotrafik och cykel 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 och att trafiken i Stockholms innerstad ska vara utsläppsfri år 2030 och elektrifiering är en av de mest centrala åtgärderna.

För Stockholm är stora investeringar i kollektivtrafiken avgörande. Precis som stadens förvaltningar vill jag därför understryka vikten av att samtliga parter som ingår avtal står fast vid dessa och håller sin del av ansvaret för medfinansiering, planering och genomförande. Exempel på sådana avtal är Stockholmsöverenskommelsen och Sverigeförhandlingen. Det är också viktigt att befintliga objekt genomförs och att pågående projekt slutförs. Jag ser därför positivt på de projekt som finns kvar i nationell plan och som därmed kan slutföras. Staden verkar för införandet av ett snabbtåg mellan Stockholm och Oslo och jag ser därför positivt på förslaget om en fördjupad utredning av stråket Stockholm–riksgränsen–Oslo. Jag vill även framhålla att det är viktigt att sedan tidigare planerade snabbcykelvägar, t.ex. Norrtull-Kista, åter får finansiering i nationell plan och genomförs.

De nya stambanorna för höghastighetståg bör finansieras utanför den nationella planen så inte andra viktiga och strategiska investeringar i infrastruktur trängs ut. Planerna för nya stambanor behöver också inkludera nya kapacitetsstarka spår mellan Järna, Stockholms central och vidare till Arlanda. Om enbart Sverigeförhandlingens sträckningar för nya stambanor genomförs förutsätts trafiken ledas in på befintligt spår från Järna till Stockholm vilket kommer leda till svår trängsel och riskera att tränga ut pendeltåg och regionaltåg. Vad gäller Tvärförbindelse Södertörn har partierna i den grönbå majoriteten olika ställningstaganden.

Avslutningsvis är det av yttersta vikt att de statliga investeringarna i Stockholmsregionens infrastruktur inom nationell plan ökar liksom att den ekonomiska ramen

för länsplanen höjs. Förslaget till nationell plan har en uttalad inriktning för storstads-områden som endast innebär att trafiksystemet upprätthålls, med oförändrad kapacitet, på både väg och järnväg. Därmed innebär förslaget tyvärr att brister i form av kapacitet, framkomlighet, trängsel och buller inte kommer att förbättras under plan-perioden. Den ekonomiska ramen måste stå i proportion till länets storlek avseende ekonomi och befolkning. Länet står för 32 procent av landets BNP och hälften av statens intäkter. Brister i infrastruktur och järnväg påverkar dagligen människor och näringsliv negativt.

I övrigt hänvisar jag till kontorens gemensamma tjänsteutlåtande.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadens promemoria.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Stockholm den 23 februari 2022

ANNA KÖNIG JERLMYR

Bilaga

Remissen

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden Karin Wanngård, Jan Valeskog och Emilia Bjuggren (alla S) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

- | | |
|-----|--|
| Att | i huvudsak godkänna yttrandet över förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033. |
| Att | Stockholms stad stödjer förslaget att fullfölja projektet Tvärförbindelse Södertörn. |
| Att | Stockholms stad uttalar att Arlandas framtida behov måste säkras och att Bromma flygplats skall läggas ned i närtid. |
| Att | därutöver anföra följande |

Förslaget till yttrande från stadsledningskontoret överensstämmer i stora delar med Socialdemokraternas prioriteringar. Det är dock uppseendeväckande att staden i detta utlåtande inte tar ställning för Tvärförbindelse Södertörn. Projektet behövs för att garantera Norvik hamns konkurrenskraft och dess förutsättningar som logistikcentrum. Stockholms stad har hittills investerat stort i Norviks Hamn. Det är också bekymmersamt att yttrandet undviker frågor om ändamålsenlig och funktionell flygkapacitet i regionen.

Att överföra främst importgods till Stockholmsregionen sjövägen innebär en stor miljöinsats, eftersom den tunga lastbilstrafiken genom landet behöver minska. Dessutom innebär och möjliggör Tvärförbindelse Södertörn att den regionala obalansen minskar med fler arbetsplatser i Södertörn och minskat behov av pendling inom regionen.

Om inte fungerande väganslutningar ordnas till hamnen kommer Norvik i praktiken inte kunna konkurrera med vägtransporter från hamnar i södra och västra Sverige. Dessutom innebär dagens trafiklösning att tung trafik via hamnen till stora delar tvingas köra genom villa-

områden. Leverans av gods till och från hamnen kommer vad gäller kortare sträckor i huvudsak utföras av lastbilstrafik medan vad gäller längre transporter kommer den i huvudsak utföras av tågtrafik från hamnen. När tvärförbindelsen är klar kommer med stor sannolikhet dessa kortväga lastbilstransporter domineras av fordon med kraftigt reducerade utsläpp.

Att Stockholms stad inte tar ställning för tvärförbindelse Södertörn är samtidigt ett svek mot sjöfartens behov och Stockholms hamnar. De är också ett brott mot en ambition att minska den långväga klimatpåverkande lastbilstrafiken till Stockholm/Mälardalen samt mot regionens vilja att skapa fler arbetstillfällen i Södertörn.

Regeringen och myndigheterna är inte intresserad av remissvar om hur olika partier internt i staden resonerar, utan vill veta vad Stockholms stad anser vara viktiga infrastrukturprojekt i regionen. Att staden trots detta avstår från att ha en åsikt i denna fråga är ansvarslöst.

Andra projekt som särskilt bör framhållas är fyrspar till Uppsala, som bör tidigareläggas om möjligheten finns. Stockholmsöverenskommelsen och Sverigeförhandlingens statliga medfinansiering för spårprojekten måste säkras och på motsvarande sätt behöver Arlandas behov säkras för att långsiktigt säkerställa kapaciteten för flygtrafik när Bromma flygplats läggs ned. Det kan handla om att till exempel säkerställa att eventuella höghastighetståg också angör Arlanda flygplats. Det är även i denna fråga märkligt att staden i sitt remissvar inte redovisar sin syn på flygets framtida behov och position i Stockholmsregionen.

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

Vi delar stadens synpunkter att mer medel bör tillskjutas för att kunna bygga ut miljövänliga transporter i Stockholms län då sådana transportmöjligheter uppenbart utgör en viktig förutsättning för att kunna nå Parismålen. I ljuset av detta anser vi i Vänsterpartiet att det är särskilt oansvarigt och uppenbart missriktat att Trafikverket föreslår miljarder och åter miljarder till nya motorvägar.

Transporterna måste bidra till ett rättvist och hållbart samhälle och där sätter klimatet tydliga ramar. Minimikraven måste vara att det av riksdagen beslutade klimatpolitiska ramverket följs och att planen utformas för att uppfylla de transportpolitiska målen. Förslag på byggande av Tvärförbindelse Södertörn samt nya trafikplatser, motorleder och utbyggnad av motorvägar för att hantera den ökade trafiken Förbifart Stockholm förväntas generera uppfyller inte dessa minimikrav, utan tvärtom motverkar uppfyllandet av dem.

Kommunstyrelsen

Reservation anfördes av Karin Wanngård, Jan Valeskog och Emilia Bjuggren (alla S) hänvisning till Socialdemokraternas reservation i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av Martin Westmont (SD) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Att kommunstyrelsen återremitterar ärendet för att ge utrymme för det som vi anger nedan i utlåtandet till Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033.
2. Därutöver vill vi anföra följande:

Sverigedemokraterna ser i stort positivt på Trafikverkets förslag som grundar sig i gjorda överenskommelser med "lagt kort ligger"-principen. Det är däremot olyckligt att tidigare viktiga projekt redan har tagits bort, som Östlig Förbindelse. Det är en satsning som skulle färdigställa en ringled runt Stockholm stad för att minska den trängsel som präglar Stockholms motorvägar idag. Många andra viktiga projekt för Stockholm är med, och nu har även Tvär-

förbindelse Södertörn fått full finansiering. Vilket är nödvändigt för att regionen ska kunna växa och minska trycket på många av de södra trafiknoderna.

Tyvärr har fördyringar av vissa objekt gjort att flera nya investeringar får vänta. Vi ser det som nödvändigt att Trafikverket jobbar med sin kostnadskontroll för att se till att skapa utrymme för framtida nyinvesteringar och föreslår lösningar på de kostnadsökningar som ofta dyker upp.

En satsning som Sverigedemokraterna är kritisk mot, även om den sker utan för ramarna, är de enorma satsningarna på nya stambanor för höghastighetståg. Detta projekt är enbart politiskt motiverat och är inget som Sverige eller svenska folket har behov av idag. Beräkningar gjorda av oberoende forskare har visat att Trafikverkets beräkningar på att pendlare, gods och långresenärer ska samsas om dessa nya stambanor inte håller. Därför bör inte heller Region Stockholm vara positiv till det.

Vi har tidigare påpekat vikten av infrastrukturinvesteringar i Stockholm då regionen redan lider av ett stort infrastrukturunderskott. Den stora kapacitetsbristen inom transportsystemet skapar trängsel på en internationell storstads nivåer och den samhällsekonomiska kostnaden har beräknats till 6 miljarder om året. Staten behöver därför ta ett större ansvar för att se till att de tillsammans med Stockholms Stad och Region Stockholm kan komma i kapp infrastrukturunderskottet. Konsekvenserna för detta underskott är inte enbart trängsel och långa restider för individer, men det påverkar även näringslivet och transportsystemet.

De investeringar Sverigedemokraterna anser saknas från nationella planen för Stockholms stads del och som bör inkluderas är:

- Östlig förbindelse,
- E18 Vallentuna
- Innovativa medfinanseringslösningar samt utvecklat bullerskydd i anslutning till motorvägar
- Breddning av Löttingetunneln
- Trafiksatsningar i Värmdö

Därutöver efterfrågar vi en högre medelstillelning till det regionala vägunderhållet, då de föreslagna anslagen innebär försämringar av flertalet kritiska vägar i city-nära tätortsområden.

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

Ersättaryttrande gjordes av Lisa Palm (Fi) enligt följande.

Den nationella planen för transportinfrastruktur innehåller många positiva delar såsom satsningar på utbyggnad av järnvägar och ökad innovation för mer klimatsmart resande. Planeringen av en god infrastruktur är viktig för en växande storstad som Stockholm och tillgängligheten till färdmedel är avgörande för människors sätt att resa. Vi håller därför med stadsledningskontoret om att de statliga investeringarna i Stockholmsregionens infrastruktur måste öka men vi vill att dessa ökade resurser prioriterar transporter med kända klimatvinster. Kollektivtrafiken i Stockholm har stora brister och många av dessa blev synliga under pandemin. Mer satsningar behöver göras för att utveckla Stockholms kollektivtrafik och liggande föreslagna anslag räcker inte räcker till.

Den konsekventa tilltron till att teknikutvecklingen ska lösa framtidens klimatutmaningar behöver ifrågasättas. Satsningar på infrastruktur som idag är ohållbar i förhoppning om att det ska lösas med framtidens teknik gör att planen går emot både nationella och kommunala målsättningar kopplade till klimat och miljö. Feministiskt initiativ vill påminna om att de utsläpp vi gör nu också måste kompenseras i real tid för att inte fortsatt öka den skuld vi har till framtida generationer.

Feministiskt initiativ vill inte att Stockholms stad ger stöd till att fullfölja projektet Tvärförbindelse Södertörn eller några andra stora investeringar i infrastruktur för bilism. Vi instämmer i den kritik som Naturskyddsföreningen har lyft i frågan och oroar oss för de naturreservat som kommer att påverkas av byggandet såväl som den tydliga prioritering av bilåkande som leden utgör. Fler vägar kommer oundvikligen att leda till fler bilar vilket går emot uppfyllandet av klimatmålen. Istället måste vi satsa på alternativa färdmedel och inte exploatera viktiga naturområden för mer motorvägar.

Vi vill även återigen framhäva att Bromma flygplats omgående ska avvecklas och att inga ytterligare investeringar ska ske på Arlanda då flygtrafiken måste minska. Istället borde planen satsa på att utveckla spårbunden och annan hållbar trafik.

Remissammanställning

Ärendet

Regeringen gav den 23 juni 2021 i uppdrag åt Trafikverket att upprätta ett förslag till en trafikslagsövergripande nationell plan för utveckling av transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033.

Den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen uppgår till 799 miljarder kronor för perioden 2022–2033 och anges i 2021 års prislivå. Fördelning av den totala ramen:

- 165 miljarder kronor ska avsättas till vidmakthållande av statliga järnvägar,
- 197 miljarder kronor till vidmakthållande av statliga vägar, inklusive bärighet och tjälsäkring samt statlig medfinansiering till enskilda vägar,
- 437 miljarder kronor ska gå till utveckling av transportsystemet.

Gällande Nationell plan 2018 – 2029 och regeringens direktiv ligger som grund för den nya planen, vilket medför att det är ett litet utrymme till nya objekt. Större satsningar som föreslås riktas framförallt mot höghastighetståg, landsbygd och industri-satsningar i norra Sverige. 80 procent av namngivna objekt är järnväg, 15 procent väg och 5 procent av ramen utgörs av sjöfart.

Tillkommande medel i planen utgörs av trängselskatter, lån, infrastrukturavgifter, banavgifter och olika former av medfinansiering. Intäktskällor som trängselskatt och infrastrukturavgifter är helt och hållet kopplade till några investeringar som har särskild finansieringslösning.

Regeringen har i direktiven angett att planförslaget bör innefatta investeringar av de nya stambanorna för höghastighetståg till ett belopp av 107 miljarder kronor. Det innebär att de etapper av stambanorna som ingår i nu gällande plan ska genomföras och samtliga nya etapper ska ingå i planförslaget. Konsekvensen av detta är att den nationella planen redan är övertecknad med omkring 40 miljarder kronor, under kommande planperiod.

Trafikverket framför att nationella planen framförallt bidrar till klimatmålen genom att en övervägande del av investeringarna är på järnväg. Trafikverket menar att det är andra typer av åtgärder som krävs för att uppnå klimatmålen, vid sidan av infrastrukturinvesteringar. Det handlar i första hand om att göra vägtrafiken fossilfri, genom batteridrift men även genom bränsleceller och att de fossildrivna fordon som fortfarande säljs blir mer effektiva. Det krävs också ökad användning av biodrivmedel för att etappmålet 2030 ska nås. För allt detta krävs olika typer av styrmedel samt en omfattande utbyggnad av laddinfrastruktur. Men detta ligger utanför planförslaget eftersom planen huvudsakligen omfattar underhåll av och investeringar i väg- och järnvägsinfrastruktur.

Innovationer och digitalisering lyfts fram som områden Trafikverket ska jobba mer med. Trafikverket föreslår ett antal projekt som myndigheten bedömer är lämpliga för olika typer av innovation och för att driva på utvecklingen mot minskade klimatavtryck i byggskedet. Genom att skapa särskilt utrymme för nya innovationer och arbetssätt under en av de senare entreprenaderna vid byggandet av Tvärförbindelse Södertörn, vill Trafikverket undersöka möjligheterna till effektivisering och minskad miljöbelastning.

På vägar och järnvägar i storstadsområden ingår under planperioden åtgärder som i första hand bidrar till att upprätthålla dagens funktionalitet. Det sker genom att beläggningsåtgärder prioriteras. Andra viktiga prioriteringar är åtgärder som bidrar till att minska buller och som förbättrar luftkvaliteten, underhåll av cykelvägar samt omfattande reinvesteringar i storstädernas vägtunnlar. Det ska också införas ett arbetsätt för effektivare underhåll i storstäderna.

Det finns ett nytt namngivet objekt i Stockholms län och det är utredningsmedel till Stockholm central – Tomtebodas bangård. Ett beslut om ett namngivet utredningsuppdrag i nationell plan ger Trafikverket planeringsmandat och lägger fast den långsiktiga inriktningen att Stockholms central behöver reinvesteras. Definitivt beslut om ett genomförande av en överdäckning sker 2026 när förutsättningar i form av detaljplan med mera föreligger.

Trafikverket föreslår i detta planförslag två utpekade brister som berör Stockholms län. Den första bristen är en fördjupad utredning av järnvägsstråket Stockholm – riksgränsen – Oslo, kapacitetsproblem och långa restider. Men fokus föreslås ligga på delen mellan Karlstad och riksgränsen.

Den andra bristen som berör Stockholm är utvecklingen av regional snabb, kapacitetsstark busstrafik som komplement till spårtrafiken. Snabba bussar är ett kostnadseffektivt sätt för ökad tillgänglighet med kollektivtrafik i storstäder. Men trängseln i vägsystemet sänker bussarnas hastighet och behovet av framkomlighetsåtgärder är stort.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden och Stockholms Stadshus AB. På grund av den korta remisstiden har stadsledningskontoret, exploateringskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret svarat med ett gemensamt kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret

Stadsledningskontorets, exploateringskontorets, miljöförvaltningens, stadsbyggnadskontorets och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 7 februari 2022 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. 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 och miljöförvaltningen 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 och tillgängligheten till regionen 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.

Utifrån Stockholms läns stora behov av resor och transporter så anser kontoren att de statliga investeringarna i Stockholmregionens infrastruktur måste öka. Detta gäller både namngivna objekt, tilldelning i åtgärdsområden i nationell plan samt ökad ram till regionen i länsplanen. Den ekonomiska ramen måste stå i proportion till länets storlek avseende ekonomi och befolkning.

Stockholmskommunerna fungerar som hela landets tillväxtmotor med en ekonomi som är avgörande för hela landet. Stockholms län står för cirka 32 procent av hela Sveriges BNP och hälften av statens intäkter. Prioriteringar bör göras utifrån vilka åtgärder som ger störst nytta per resenär. I Stockholms län ställer den omfattande trafiken stora krav på infrastrukturens fortsatta utveckling samt drift och underhåll. Idag finns brister i vägar och järnvägar som dagligen påverkar människor och näringsliv negativt genom trängsel, störningar och förseningar.

Kontoren vill även peka på att det också finns skäl att stärka den ekonomiska utvecklingen och arbetsmarknaden genom att göra större satsningar på infrastrukturen i Stockholmsområdet. Om BNP faller så utgör infrastrukturinvesteringar ett viktigt instrument för att dämpa effekterna på arbetsmarknaden. Satsningar på infrastruktur och smarta transportflöden ger också möjligheter att söka moderna lösningar och därmed stärka Stockholms läns samlade innovationskraft.

Finansiella ramar och samarbete

Kontoren noterar att förslaget till nationell plan har en uttalad inriktning för storstadsområden som endast innebär att trafiksystemet upprätthålls, med oförändrad kapacitet, på både väg och järnväg. Kontoren anser att detta får stora negativa konsekvenser för Stockholms län eftersom det inom planperioden inte kommer att genomföras eller planeras för några nya kapacitetsförbättringar, utöver det som redan idag pågår. Det saknas också utpekade brister och behov inom Stockholms län som kan ligga till grund för att Trafikverket kan starta ett planeringsarbete för nya åtgärder.

Den nationella planen har ett mycket begränsat ekonomiskt utrymme för att Trafikverket ska kunna föreslå nya projekt. Regeringens direktiv innebär att en stor del av planen redan är in-tecknad när Trafikverket får uppdraget samt att det är många projekt som fortsätter utifrån tidigare planer. Kontoren anser därför att de nya stambanorna bör finansieras utanför den nationella planen, för att ge större utrymme till nya objekt. I Trafikverkets inriktningsunderlag framkom att en nationell plan utan de nya stambanorna var det alternativ som bäst kan möta behoven av nya infrastruktursatsningar och som medger en ökad ram till länsplanerna.

Kontoren vill även framföra att det krävs en samordning och dialog mellan Trafikverket, Region Stockholm och Stockholms stad i planprocessen för investering i infrastruktur. Kontoren bedömer att samarbetet behövs för att stärka delaktigheten och förankringen av planer, utredningar och prioriteringar.

Klimatmål och hållbara transporter

Transportsektorn står för en tredjedel av alla utsläpp som bidrar till växthuseffekten. Det krävs omfattande åtgärder för att vi ska kunna uppnå klimatmålet om 70 procent minskning av utsläpp från transporter till år 2030. Trafikverkets ambition att arbeta för att uppnå transportsektorns klimatmål är positiv och kontoren håller med Trafikverket om att andra åtgärder, utöver infrastrukturinvesteringar, krävs för att uppnå klimatmålen.

Kontoren anser därmed att Trafikverkets uppdrag i nationell plan bör breddas från infrastrukturinvesteringar till transportplanering som exempelvis styrmedel. Det ökar förutsätt-

ningarna för Trafikverket att arbeta för minskade utsläpp och minskad klimatbelastning från trafiken. Ytterligare ett exempel är att Trafikverket bör få möjlighet att finansiera steg 1 och 2 åtgärder med medel från de regionala planerna och den nationella planen. Att det finns möjlighet att tilldela medel till steg 1 och 2 åtgärder både i nationell- och i regional plan är en förutsättning för ett verkligt genomförande av fyrstegsprincipen.

Kontoren stödjer Trafikverkets bedömning om att elektrifiering av vägtrafiken är en viktig del av omställningen till fossilfrihet i transportsystemet. Inom området för elektrifiering anser kontoren att Trafikverket ska ta ansvar för att i närtid bygga ut infrastrukturen för stationär laddning, i syfte att påskynda elektrifieringen. Kontoren vill lyfta fram att detta även bör ske genom framtagande av tillstånd, incitament och affärsmodeller som ger möjlighet för näringslivet att agera och vara drivande på marknaden. Kontoren saknar också ett resonemang om elnätets påverkan och effektbrist.

Kontoren stödjer Trafikverkets initiativ med innovationsprojekt som syftar till att minska klimatpåverkan till exempel i byggskedet. Liksom Trafikverket anser kontoren att ny teknik ger förutsättningar för att utveckla ett modernt och hållbart transportsystem. Digitalisering och automatisering skapar tillsammans nya möjligheter för att effektivisera transportsystemet. Kontoren ser det som nödvändigt att Trafikverket driver på utvecklingen av digitalisering då till exempel dataförsörjning är en förutsättning för att staden ska ta stora steg framåt inom detta område. Omfattande elektrifiering är särskilt nödvändig och det behövs forskning och innovation som stödjer snabbare utrollning av elektrifieringslösningar i transportsystemet.

Ur ett socialt hållbarhetsperspektiv är kollektivtrafiken särskilt viktig samt satsningar på cykelinfrastruktur. Kontoren saknar dock ett resonemang i nationell plan som öppnar upp för nya lösningar inom exempelvis bildelning, flexibel kollektivtrafik, citylogistik, samordnade masstransporter, e-handel med mera som kan möta nya värderingar och marknader.

För Stockholms län är 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 överflyttning av gods-transporter mellan trafikslagen.

Objekt och prioriteringar

Kontoren anser att den grundläggande principen bör vara att gällande nationella plan 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 nationell plan och som därmed kan slutföras till exempel Tvärförbindelse Södertörn, Förfart Stockholm, tunnelbaneutbyggnaden, funktionsanpassningar efter Citybanan och re-investeringar i tekniska system för att övervaka och delvis styra trafiken.

Stockholmsöverenskommelsen och Sverigeförhandlingen är exempel på infrastrukturförhandlingar som genomförts utifrån ett statligt initiativ. Båda avtalen innehåller stora kollektivtrafikobjekt och ett omfattande bostadsbyggande. Kontoren vill därmed framföra att det är av avgörande betydelse att samtliga parter som ingår avtal och överenskommelser om medfinansiering och samarbete står fast och tar ansvar för finansiering, planering och genomförande. För att få ut maximal nytta av den nya kollektivtrafiken behöver exempelvis bytespunkter som Gullmarsplan, Brommaplan, Älvsjö och Årstaberget byggas om.

Kontoren konstaterar att den nationella planen enbart innehåller en ny namngiven satsning i Stockholms län och det är utredningspengar till objektet Stockholm central – Tomtebodan. Det är mycket positivt att Trafikverket kan gå vidare med planeringen. Men det saknas pengar för ett genomförande av kommande åtgärder för objektet. De tidsmässigt bästa förutsättningarna för att genomföra åtgärder i bangården vid Stockholm C finns under kommande planperiod, vilket understryker vikten av att nationella planen även omfattar investeringsmedel.

Kontoren noterar även att Tvärförbindelse Södertörn har fått full finansiering i nationell plan vilket är mycket positivt. Med Stockholm Norvik Hamn kan gods tas längre in i Östersjön via sjövägen och på så sätt avlastas landinfrastrukturen genom Sverige. Tvärförbindelse

Södertörn är av mycket stor vikt då det blir den primära leden för transporter till och från Stockholm Norvik Hamn.

Dubbelspår på Nynäsbanan samt en utbyggnad av elväg och laddplatser på väg 73 skulle tillsammans med Tvärförbindelse Södertörn kraftigt förbättra möjligheten för en överflyttning till miljöeffektiva godstransporter i Stockholm – Mälardalen och ligga i linje med inriktningen för EU:s transportnätverk, TEN-T.

Kontoren vill lyfta fram att det är allvarligt att Arlanda flygplats saknas i nationell plan. Utvecklingen av Arlanda flygplats är beroende av att landtransporterna med samtliga trafikslag utvecklas och förbättras för att öka tillgänglighet och robusthet. I nationell plan saknas finansiering till en breddning av E4 till Arlanda, utbyggnad av järnvägen för en utökad tågtrafik till och från Arlanda.

Kontoren vill framföra att Höghastighetsbanornas planering stannar utanför Stockholm och det är en stor brist att det inte har utretts hur de nya stambanorna ska nå fram till Stockholm central och Arlanda. Kontoren anser därmed att det utredningsuppdrag som Trafikverket påbörjade under den föregående planen bör fortsätta. I anslutning till detta vill kontoren lyfta fram att Älvsjö bör planeras för ett framtida regionalstågsstopp som också behöver utredas.

Kontoren vill peka på att stadsutvecklingen i Stockholm bygger på att infrastruktur och bostäder kan samsas inom den täta staden. Samtidigt är behovet av bostäder mycket stort. Detta ställer nya krav på planeringen. Det blir allt vanligare i Stockholm med förtätningar i närheten av eller i anslutning till trafikleder. Trafikverkets mera restriktiva hållning till intrång i skydds-zoner och vägområden riskerar att få stora negativa konsekvenser för bostadsbyggandet. Den statliga samordningen behöver utvecklas och länsstyrelsen har en betydelsefull roll för att möjliggöra ett genomförande av både infrastrukturutbyggnad och uppfyllande av de bostadsmål som är kopplade till infrastrukturförhandlingarna.

Sammanfattningsvis vill kontoren betona att det finns stora brister och behov i Stockholms läns 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 inom nationell plan ökar och att den ekonomiska ramen till länsplanen höjs. Förslaget till nationell plan innebär att brister i form av kapacitet, framkomlighet, trängsel och buller inte kommer att förbättras under planperioden.

Stadsledningskontoret föreslår kommunstyrelsen att besvara remissen Förslag till nationell plan transportinfrastrukturen 2022-2033 med vad som sägs i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets, trafikkontorets, och miljöförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande.

Stockholms Stadshus AB

Stockholms Stadshus AB:s yttrande daterat den 8 februari 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholms Stadshus AB hänvisar till dotterbolaget Stockholm Hamns remissvar i sin helhet.

Underremiss

Stockholms Hamnar AB:s yttrande daterat den 28 januari 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Bolaget saknar en tydlig prioritering av de svenska corehamnarna. Corehamnarna är av strategiskt intresse och ska per definition ha goda anslutningar till järnvägar, vattenvägar och vägnät. Det är en utmaning att det fortfarande råder osäkerhet kring vad corehamnsstatus innebär nationellt och att denna status inte särskiljs i den svenska infrastrukturplaneringen.

Bolaget saknar tydliga mål rörande överflytt av transporter från väg till sjöfart och järnväg. Detta grundar sig bland annat i att regeringen har en tydlig ambition att främja en överflyttning från väg till järnväg och sjöfart. Det framgår såväl i den nationella godstransportstrategin, i infrastrukturpropositionen, som i direktivet till Trafikverket gällande den nya nationella planen.

Bolaget saknar i förslaget investeringar i den för sjöfarten nödvändiga renoveringen av Hjulstabron som skulle möjliggöra att större lastfartyg kan trafikera farleden på Mälaren. För att investeringarna i Södertälje sluss ska ge effekt för sjöfarten och godstransporter på sjö så måste investeringar ske även i Hjulstabron.

Bolaget saknar en fortsatt dubbelspårsutbyggnad på Nynäsbanan i förslaget till nationell plan. En sådan utbyggnad skulle vara en del i satsningen att flytta över vägtransporter till sjöfart och järnväg. Ett dubbelspår skulle också säkra möjligheten att kombinera klimativänliga godstransporter från bland annat den nya godshamnen i Norvik med en viktig kollektivtrafiklänk.

Bolaget välkomnar i Trafikverkets förslag till nationell plan:

Det är mycket positivt att Tvärförbindelse Södertörn finns med i förslaget till nationell plan samt med fullfinansiering. Bolaget har dock förhoppningar om en tidigare byggstart än 2025-2027. Detta då denna vägförbindelse är mycket viktig för hamnarna i Nynäshamn och Stockholm Norvik.

Bolaget noterar följande i Trafikverkets förslag till nationell plan:

Inriktningen i förslaget till nationell plan är framför allt riktad mot järnvägen och investeringar som möjliggör upprustning, uppbyggnad och modernisering av denna. Andelen investeringar i sjöfarten är väldigt liten i förhållande till det transportarbete som sker inom sjöfarten. Med den ökning av transportarbetet som förutses i planen är det uppenbart att det ur ett samhällsekonomiskt perspektiv är fördelaktigt att göra investeringar i sjöfart och försöka flytta över så stor del av transportarbetet till sjöfarten som möjligt.

Bolaget kan konstateras att kostnaden för stambanorna redan nu tar en betydande andel av investeringsutrymmet. Det är troligt att denna andel kommer att öka i kommande planer vilket riskerar att sänka standarden på övrig infrastruktur på sikt vilket är mycket olyckligt. En alternativ finansieringsmodell för stambanorna bör övervägas så att dessa kostnader inte belastar denna plan i många år framöver.

Tvärförbindelse Södertörn – en trafikkedja med ökad sjötrafik

Bolaget ser mycket positivt på att Tvärförbindelse Södertörn finns med i förslaget till nationell plan samt med full finansiering. Tvärförbindelsen kommer att underlätta för näringslivet på Södertörn och är viktig för hela Sverige då godset från Stockholm Norvik Hamn får en enklare väg vidare i landet. Den nya godshamnen skapar möjligheter till klimatsmarta godstransporter i stället för långa lastbilstransporter och med Tvärförbindelsen kan Stockholm Norvik Hamns fulla potential utnyttjas. Om vägplanen fastställs under året har dock Bolaget förhoppningar om att en tidigare byggstart än 2025-2027 möjliggörs. Trafikverket skriver i kapitel 7.5.3.2 i förslaget att Tvärförbindelse Södertörn är ett lämpligt objekt för innovativa lösningar, vilket Bolaget håller med om. Bolaget anser dock att hela sträckan från Nynäshamn till E4 bör ingå i detta objekt för innovativa lösningar, det vill säga även inkluderande Riksväg 73 upp till Tvärförbindelse Södertörn. Den nya hamnen som nämns i detta kapitel heter ”Stockholm Norvik Hamn”.

Främja sjöfarten och en överflytt av gods från land till sjö

Bolaget bidrar till att främja sjöfarten och skapar förutsättningar för en överflyttning från land till sjö genom att utveckla hamnkapacitet och infrastruktur, men även genom att i samverkan med andra hamnar och rederier skapa förutsättningar för att inlandssjöfarten ska få fäste även i Sverige.

Regeringen har en tydlig ambition att främja en överflyttning från väg till järnväg och sjöfart. Det framgår såväl i den nationella godstransportstrategin, i infrastrukturpropositionen, som i direktivet till Trafikverket gällande den nya nationella planen. Bolaget välkomnar Trafikverkets pågående arbete med regeringsuppdraget om nationell samordnare för inrikes

sjöfart och närsjöfart, ett arbete som hittills varit mycket positivt. Bolaget ser även fram emot Trafikverkets kommande färdplan för överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart.

Förslaget till nationell plan innehåller skrivningar om åtgärder som ska möjliggöra överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Bolaget saknar dock konkreta målsättningar kring en överflytt i planen. EU har tydliga mål kring detta. Här borde Sverige ta efter.

Bolaget saknar även en fortsatt utbyggnad av dubbelspåret på Nynäsbanan i förslaget till nationell plan. En sådan utbyggnad skulle vara en del i satsningen att flytta över vägtransporter till sjöfart och järnväg. Ett dubbelspår skulle också säkra möjligheten att kombinera klimatvänliga godstransporter från bland annat den nya godshamnen Stockholm Norvik, med en viktig kollektivtrafiklänk.

Lyft corehamnarnas status i den svenska infrastrukturplaneringen

Stockholms Hamn är en del av det Transeuropeiska transportnätet (TEN-T) och av EU utpekad corehamn tillsammans med hamnarna i Trelleborg, Göteborg, Copenhagen Malmö Port och Luleå. Dessa hamnar är strategiskt viktiga med särskild status i nätverket på grund av dess betydelse för svensk och europeisk transportinfrastruktur. Tillsammans har Sveriges corehamnar en stor roll och tar ansvar för vad det innebär att vara kritiska noder i det svenska transport-infrastruktursystemet. De svenska corehamnarna är viktiga aktörer och tar ansvar för svensk och europeisk infrastrukturutveckling bland annat genom de investeringar som görs inom våra hamnområden. Detta gynnar svenskt näringsliv och exportindustri med effektiva lösningar och möjlighet till omlastning till andra transportslag.

Det är positivt att Trafikverket nämner TEN-T-nätverket som väsentligt i förslaget till nationell plan. Corehamnarna är av strategiskt intresse och ska per definition ha goda anslutningar till järnvägar, vattenvägar och vägnät. Det är därmed fortfarande en utmaning att det råder osäkerhet kring vad corehamnsstatus innebär nationellt i Sverige och att denna status fortsatt inte särskiljs i den svenska infrastrukturplaneringen. Då corehamnarnas ansvar är större än det kommunala uppdraget och snarare verkar för hela Sverige än den lokala orten, bör detta lyftas fram på nationell nivå. Statliga utredningar de senaste två decennierna har pekat ut behovet av en mer aktiv svensk hamnpolitik, där viktiga hamnar prioriteras. Trots att detta lyfts fram finns fortfarande inte corehamnarna specifikt med i den nationella planen för infrastruktur. Att core-begreppet blir ett tydligt prioriteringsverktyg i Sverige fram till 2030 är en av förutsättningarna för att de svenska corehamnarna fortsatt ska ligga i framkant och stärka sina roller som viktiga logistiska noder i det europeiska transportsystemet.

Övrigt

Bolaget saknar i förslaget till nationell plan investeringar i den för sjöfarten nödvändiga renoveringen av Hjulstabron. En renovering som skulle möjliggöra att större lastfartyg kan trafikerar farleden på Mälaren. För att de pågående investeringarna i Södertälje sluss och kanal ska ge effekt för sjöfarten och godstransporterna på sjö, måste investeringar ske även i Hjulstabron.

För att godstransporterna i Stockholmsregionen ska fungera och utvecklas är det viktigt att upplåtelsen av bärighetsklassen BK4 fortsätter och prioriteras. I figur 24 bör stråk 5 fortsätta söderut mot kontinenten likt stråk 1 och 3. Detta ärende har inte behandlats av Stockholms Hamnars styrelse.