SÄRSKILT UTTALANDE
2022-02-15

TN 2021-1238

Moderaterna
Centerpartiet
Liberalerna
Kristdemokraterna

Trafiknämnden

Yttrande över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Särskilt uttalande

Den nationella planen har en stor betydelse för Region Stockholms möjlighet att uppnå sina mål inom hållbarhet och regional utveckling. Förslaget som ligger på bordet har dock inte tagit hänsyn till storstädernas behov, utmaningar och förutsättningar.

År 2019 bodde knappt 2,4 miljoner människor i Stockholms län, vilket är 23 procent av Sveriges invånare. Stockholmsregionen är Sveriges tillväxtmotor och står för närmare en tredjedel av Sveriges BNP (RUFS 2050) och hälften av statens skatteintäkter. Vi har samtidigt en kraftig befolkningstillväxt och år 2050 beräknas 3,4 miljoner invånare vara bosatta i vårt län. Om regeringen inte väljer att öka anslaget till infrastruktursatsningar och tar hänsyn till Stockholmsregionens unika behov riskerar det att slå tillbaka och påverka hela landet. Utan en ordentlig infrastruktur som möter de behov och utmaningar som länet har riskerar tillväxten och därefter skatteintäkterna att minska.

Utöver förvaltningens yttrande över den nationella planen vill Moderaterna, Centerpartiet, Liberalerna och Kristdemokraterna framföra följande.

Ambitionen om ett transporteffektivt samhälle behöver vara vägledande i infrastrukturplaneringen. Region Stockholms mål om 70 procents trafikandel till 2030 för kollektivtrafik, cykel och gång bör med fördel stöttas i den statliga infrastrukturplaneringen.

Därtill anser M, C, L och KD att trängselperspektivet saknas. Kostnader för trängseln i Stockholmsregionen uppgår till ca 6 miljarder kronor per år. Om regeringen vill höja ambitionerna inom klimatområdet bör den nationella planen satsa på åtgärder som minskar trängseln i våra storstäder med särskilt fokus på kollektivtrafiken, godstrafik, nyttotrafik och cykel. Det saknas också ett tydligt statligt ledarskap och en ambitiös plan för elektrifieringen av transportsektorn som är nödvändig för att vi ska nå våra klimatmål.

Den nationella satsningen på infrastruktur behöver innehålla mer medel. Trots en utökad ram är Trafikverkets förslag underfinansierat sett till faktiska behov och kostnader. Antingen behöver den nationella planens omfattning öka kraftigt, eller så behöver de nya stambanorna finansieras i särskild ordning, för att inte ställa viktiga och strategiska investeringar i storstadslänen mot varandra. Om liggande finansieringslösning beslutas kommer det inte finnas medel kvar till varken järnvägssatsningar, väginfrastruktur eller cykelinfrastruktur för de kommande decennierna. I detta sammanhang kan det nämnas att Sverige enbart investerar ca en procent (1) av BNP per år i infrastruktur, vilket inte bara är lågt historiskt men också i internationell jämförelse. Som huvudstadsregion behöver Stockholmsregionen snabba järnvägsförbindelser till olika delar av landet men även internationellt. Stockholms andel av del nationella planen har även tidigare sjunkit. Den nationella planens andel för nyinvesteringar i Stockholms län sjönk ex från 20 procent till 15 procent från planeringsperioden 2014–2025 till planeringsperioden 2018–2029. Regionen tar samtidigt ett stort ansvar för finansiering av såväl statlig som regional infrastruktur under den nuvarande planperioden. Ett stort antal vägar, knutpunkter och kollektivtrafik i länet har en funktion som är av stor betydelse även för den nationella transportinfrastrukturen. Stockholms andel måste därför öka i kommande plan.

Vidare innehåller den nationella planen förutom namngivna objekt även medel för olika åtgärdsområden. M, C, L och KD anser att medel för cykelåtgärder behöver öka från förslagets 1,7 miljarder kronor. Detta kan ställas i relation till att Region Stockholm i sitt förslag till länsplan för Stockholmsregionen satsar 1,8 miljarder kronor på cykel. Hur den nationella planens medel ska fördelas har ännu inte förmedlats och M, C, L och KD föreslår därmed att de regioner som har en regional plan för cykelinfrastruktur och regionala cykelmål bör prioriteras. Vidare bör insatserna främja strategisk utbyggnad av ett sammanhängande cykelnät. Medel ur potterna bör också kunna ingå som en del i överenskommelser med kommuner, exempelvis som medfinansiering i den regionala cykelförhandling som nu har inletts i Stockholms län. Ett motsvarande åtgärdsområde för medfinansiering av åtgärder inom kollektivtrafik bör också införas.

Resandet med järnväg väntas öka med 50 procent till år 2040 och en stor del stor del av ökningen utgörs av pendling inom Mälardalen, Storstockholm, Göteborgsområdet och Skåne. Trots att ramarna till vidmakthållande utökas i jämförelse med nu gällande plan kommer funktionaliteten försämras i delar av infrastrukturen och behöver därför utökas ytterligare.

Underhåll av järnväg och vägar är så eftersatt att en underhållsskuld byggts upp. Inom en växande del av järnvägsnätet är kapacitet såväl som hastighet nedsatt på grund av eftersläpat underhåll. Efter flera år av nedprioritering och underfinansiering beräknas underhållsskulden växa till 100 miljarder kronor redan år 2033, och ytterligare 130 miljarder kronor till 2037. Anläggningarna har till följd av detta blivit störningskänsliga. Över 150 kilometer kontaktledningar har passerat sin tekniska livslängd och 75 kilometer beräknas tillkomma under planperioden. Därtill saknas årligen stora resurser för att kunna avhjälpa akuta fel och störningar. Resurser till detta måste prioriteras högre och öka betydligt i kommande plan.

M, C, L och KD vill lyfta följande särskilda åtgärdsområden som behöver aktualiseras i den nationella infrastrukturplaneringen:

Järnväg/kollektivtrafik

- 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.

- Genomför objekten Märsta station, Bytespunkt Årstaberg och Upplands-Väsby station. För att klara av den ökade belastningen i kollektivtrafiken behövs ökad kapacitet och förbättrade resenärmiljöer i ett större antal regionala noder och bytespunkter, inte minst i korsningspunkter mellan radiellt och tvärgående system, för ökad nätverksfunktion och minskad sårbarhet.

- Det avtal som har skrivits mellan staten, berörda regioner och kommuner, innebär att fyrspårsutbyggnaden mellan Uppsala - Stockholm ska vara klar 2034. Som motprestation planerar kommunerna nu för att bygga tiotusentals bostäder och regionerna investerar miljardbelopp i ny kollektivtrafik. För att få ut den fulla nyttan av de satsningar som görs är det viktigt att det finns ett sammanhängande stråktänk och att Ostkustbanan inte försenas utan håller sig till tidigare överenskommen byggstart. För att kunna nyttja fyrspåret och realisera de nyttor som beskrivs behöver även nodpunkterna i järnvägssystemet utvecklas.

  Detta innefattar:
  - Trimning och plattformsförlängningar Uppsala-Gävle
  - Kapacitetsförstärkningar i hela stråket
  - Ombyggnad av Märsta station

- Tidigare överenskommen byggstart (nationell plan 2018–2029) var 2024–2029. Nu senarelagts till 2028–2033. Endast 18% av finansiering avsätts till och med 2033.

- Det är positivt att den nationella planen lyfter ett samarbete med Jernbanedirektoratet i Oslo om att utreda sträckan Oslo-Stockholm. Däremot bör planen inkludera åtgärder mot de brister som har påverkan på sträckan Oslo-Stockholm, bland annat investeringar på Värmlandsbanan och Mälarbanan. Fokus för utredningen bör också ligga på hela sträckan och inte bara mellan Karlstad och riksgränsen.

- Förstärkt kollektivtrafik till Arlanda är nödvändig. En förlängning av Roslagsbanan från Vallentuna till Arlanda skulle ge en ökad kollektivtrafikkapacitet till Arlanda. En kommande Stockholmsförhandling kan med fördel inkludera insatser för att stärka kollektivtrafikförsörjningen av Arlanda.

Vägtrafik

- Inom ramen för redan fattade beslut i den nationella planen behöver åtgärder i gällande plan slutföras och byggstarter påbörjas inom tidigare överenskommen utsatt tid, exempelvis tvärförbindelse Södertörn som i förslaget till nationell plan fått full finansiering. Det är avgörande att förbindelsen leder till förbättrad kapacitet i kollektivtrafiken och en ökad kollektivtrafikandel samt möjliggör effektiva godstransporter, som till och från den nybyggda Norviks hamn. Vidare är elektrifieringslösningar önskvärt för att vi ska kunna nå våra klimatmål, det är därför positivt att objektet har pekats ut som en av fyra som ska vara föremål för innovationslösningar. Vid tiden när Tvärförbindelse Södertörn är färdigbyggd behöver regeringen ha nått sina mål om en elektrifierad fordonsflotta för att minska utsläppen från transportsektorn så att Stockholmsregionen inte får en ökad klimatpåverkan.

- Förstärkning på väg E4 genom en ny passage av Södertälje kanal. Passagen är en förutsättning för att minska sårbarheten och öka framkomligheten på den väg som binder samman Stockholm med hela södra Sverige. Det är även viktig för stora delar av norra Sveriges koppling till resten av landet.

- M, C, L, KD efterfrågar en satsning på utökad kapacitet på sträckan från Förbifart Stockholm och norrut till Arlanda under planperioden. Sträckan blir annars en flaskhals i en redan hårt belastad infrastruktur.

- I tidigare nationell plan har Östlig förbindelse funnits med men den har lyfts bort i pågående planperiod. Regionen anser dock att behovet av

åtgärder för ökad kapacitet och framkomlighet i nord-sydlig riktning som underlättar bostadsbyggande och arbetsplatsutveckling i länets centrala och östliga delar kvarstår. Åtgärder för att stärka kapaciteten måste ske med hög andel elektrifierad trafik.

- Vägunderhållet i hela länets statliga vägnät behöver säkras. Glesare delar av Stockholms län behöver få lika goda förutsättningar till säkra vägtransporter som i övriga Sverige, med tanke på vägnätet i Trafikverkets Region Stockholm har lägst andel vägar av god eller fullgod standard av alla regioner i Sverige.

Cykel

- Att staten engagerar sig för att stödja genomförandet av ett sammanhängande regionalt cykelnät med hög kapacitet.

- Staten har ett särskilt ansvar för de regionala cykelstråk som måste finansieras genom nationell plan. Därför är det av stor betydelse att tidigare förslagen av (sträckan Mörby C-Frescati) och (sträckan Norrtull-Kista) som är viktiga kopplingar nu återinförs och får klartecken för byggstart under kommande planperiod.

- Regelförenklingar för cykelväg. Det är angeläget att genomföra regelförenklingar för att underlätta utbyggnaden av regional cykelinfrastruktur. Ex väglagen och anläggningslagen.

Storstadspott

- Att en särskild storstadspott införs, i likhet med dagens pott för stadsmiljöavtal. För att uppnå en omställning av transportsystemet i storstäder krävs mer omfattande investeringar än i övriga städer i landet. Men samtidigt kan klimatnyttan av investeringar bli större eftersom hög befolkningstäthet och kortare avstånd gör det lättare för invånarna att välja kollektivtrafik, gång och cykel om infrastrukturen finns och restiderna är konkurrenskraftiga med bilen.