Regionstyrelsen

FÖRSLAG TILL TILLÄGGSBESLUT
2021-01-26

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Ärende 14
RS 2020-0839

Yttrande över Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022-2033 och 2022-2037

Socialdemokraterna föreslår regionstyrelsen besluta

att ovanstående skrivningar tas med i Region Stockholms remissvar till Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022 - 2033 och 2022 – 2037.

Inledning

Socialdemokraternas utgångspunkt är en Stockholmsregion där hela länet har möjlighet att växa och utvecklas och där Stockholmsregionen kommer att fortsätta vara Sveriges tillväxtmotor. Stockholmsregionen har alla möjligheter till stark, jämlik och hållbar tillväxt som lever upp till klimatmålen som bidrar till den ekonomiska utvecklingen. För att Stockholmsregionen ska leva upp till sin potential och fortsätta växa med inflyttade och nyfödda stockholmare behöver all form av samhällsservice expandera. Bostäder behöver byggas och staten, regionen och kommunerna behöver investera i ökad kapacitet i transportsystemet. Det innebär att effektiviteten inom transportsystemet behöver öka samtidigt som miljöbelastningen ska minska för att uppnå klimatlagen och Parisavtalet. Därför är det särskilt viktigt att vinna över resenärer från bil till kollektivtrafik, elektrifiera vägtrafiken och stärka arbetsmarknadsregionen genom bättre tvärförbindelser.

Regeringen gav i juni 2020 Trafikverket i uppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen.

Inriktningsplaneringen utgör det första steget mot en ny nationell plan samt länsplaner och syftar till att ge ett underlag till regeringens infrastrukturproposition.

Region Stockholm svarar på remissen och socialdemokraterna delar till stora delar remissvarets slutsatser. Det finns dock aspekter som vi vill förändra och prioriteringar på klimatområdet som vi vill förstärka. I framtida steg i processen kommer ett antal objekt att diskuteras och beslutas. Men då man i tjänsteskrivelsen lyfter ett antal objekt ser vi ett behov av att göra detsamma samt att förtydliga vår ståndpunkt.

I regeringens 73-punktsprogram som ligger till grund för samarbetet mellan regeringspartierna Socialdemokraterna och Miljöpartiet samt Centerpartiet och Liberalerna ingår en skrivning att beslutade investeringar ska fullföljas. Socialdemokraterna i Stockholmsregionen förutsätter därför att alla investeringsobjekt som listas i den nuvarande nationella planen finansieras, byggstartas och fullföljs. Detta gäller exempelvis Tvärförbindelse Södertörn. Från vår sida är det ett absolut krav. Våra förslag och synpunkter nedan ska därför ses mot bakgrund av detta och berör därmed tillkommande investeringar utöver de som redan är beslutade i nuvarande plan.

Anslagen för Länstransportplan för regional transportinfrastruktur, samt nationell plan

Trafikverket har i sitt underlag fyra olika förslag på inriktningar för en 12 eller 16 årsperiod. Socialdemokraterna i Region Stockholm delar remissvarets åsikt och är av den bestämda uppfattningen att det enda acceptabla alternativet är +20 procent i resurstilldelning utan nya stambanor, med en planperiod om 12 år. Vi anser dock när det kommer till länsplanerna att man minst bör fördubbla anslagen till länsplanerna och höja beloppsgränsen för kategoriseringen av mindre icke namngivna infrastrukturåtgärder från 25 miljoner till 50 miljoner. Beloppsgränsen är viktig då det i objekt som överstiger gränsen kräver tyngre processer tillsammans med Trafikverket. För mindre investeringar i exempelvis effektiviseringar av vägtrafiken innebär Trafikverkets processer ett för långsamt förfarande som kostar restid och pengar. Region Stockholm, kommunerna i Stockholms län och bussoperatörerna identifierar ständigt möjliga förbättringar som kan korta restiderna genom förhållandevis mindre åtgärder.

Länsplanerna har succesivt urholkats med mindre och mindre resurser. Stockholms länsplan har dessutom intecknats med kommande investeringar i Stockholmsförhandlingen, Sverigeförhandlingen och den tidigare Cederschiöldsförhandlingen. Effekten är att det i praktiken knappt finns några nya medel att på ett flexibelt sätt använda i lokala investeringar som ökar effektiviteten i transportsystemet. Länplanemedlen är särskilt för att även transportsystemet i regionens glesare delar ska ha rimlig standard. Därför behöver också anslagen öka.

Transportsystemet i Stockholms län, regionala och internationella kopplingar

Behovet av en ny förbindelse över Södertälje kanal är viktig, inte minst för exportindustrin, och vi vill understryka de skrivningar som finns i tjänsteskrivelsen. Förbindelsen säkrar nationellt viktiga industriers transporter och personalförsörjning samt Stockholmsregionens väganslutning till Södra Mälardalen och vidare.

Bussframkomligheten i Stockholmsregionen är undermålig och behöver förbättras i hela länet. På vissa sträckor går utvecklingen åt fel håll med försämrad framkomlighet. Utanför innerstaden är snabb och effektiv busstrafik ofta det enda sättet att öka kollektivtrafikandelen av de motoriserade resorna i tid för att uppnå klimatmålet 2030. BRT-lösningar från de yttre kommunerna till relevanta knytpunkter i Stockholms kranskommuner är ett bra sätt att öka kollektivtrafikens attrakivitet och därmed resenärsandel.

Arlanda flygplats betydelse för Stockholmsregionen och resten av landet kan inte underskattas. Genom Arlanda har Stockholmsregionen internationell tillgänglighet och det resulterar i tillväxt, innovation och jobbskapande. Stora delar av Sveriges internationella tillgänglighet går via Stockholmsregionen och Arlanda vilket visar på betydelsen av att öka tillgängligheten till Arlanda ur både ett regionalt och storregionalt perspektiv. Arlandas betydelse och behovet av utveckling kommer att öka när Bromma läggs ner. Coronapandemin påskyndar Brommas nedläggning, enligt en rapport från Swedavia. Efter coronapandemin behöver flyget bygga tillbaka klimatsmartare. Det innebär både bättre kollektivtrafiktillgång, via höghastighetståg till Arlanda och att det nya

tredje körfältet till Arlanda destineras till kollektivtrafik vissa tider, och fortsatta satsningar på klimatsmartare flyg.

När det gäller Stockholmsförhandlingen är vi av åsikten att det inte hjälper processen framåt att beskylla varandra för att ha orsakat fördyringarna. Att det krävdes en servicetunnel var känt för sex år sedan. Det viktigaste för oss socialdemokrater är att finansieringen löser ut sig och vi välkomnar konstruktiva lösningar och att den utsedda förhandlingspersonen får fullgöra sitt uppdrag. Sådana lösningar skulle kunna innebära att pengar behöver tillskjutas i nationell plan. För Sverigeförhandlingens del är det av yttersta vikt att utredningarna som förskotterats resulterar i att nya kostnadsberäkningar för projekten snarast redovisas för att säkerställa att deras finansiering följer avtalad budget.

Storstadsåtgärder och utmaningen att nå klimatmålet 2030

Transportsektorns klimatmål är att utsläppen från inrikes transporter (exklusive flyg) år 2030 ska vara 70 procent lägre än år 2010, och vara i princip noll år 2045. I regeringsuppdraget till Trafikverket anges att planeringen ska utgå från förutsättningar som gör att målen nås på ett kostnadseffektivt och hållbart sätt, samt med hänsyn till andra transportpolitiska mål och principer.

Trafikverkets analyser visar att det är kostnadseffektivt att nå klimatmålen genom en kombination av omfattande elektrifiering, högre andel förnybara drivmedel och högre bränslepriser. Elektrifiering av busstrafiken har påbörjats i Region Stockholm men kan stärkas genom samarbete mellan region Stockholm och Trafikverket. Ska elektrifieringen bli framgångsrik måste fler fordonsslag inkluderas. Elektrifiering kan ske både genom utbyggnad av laddinfrastruktur och också elvägar. Vi anser att det är viktigt att elektrifieringen samplaneras för att passa både gods- och persontransporter samt kollektivtrafik. . I Stockholmsregionen finns flera sträckor som lämpar sig väl för elvägsutbyggnad både ur gods och kollektivtrafikhänseende. En strategi för hela systemet behövs för att satsningen ska bli långsiktigt hållbar. De tunga transporterna på vägarna i Stockholm kommer att fortsätta och elektrifiering är nödvändig. Vi anser att Trafikverket behöver få ett uppdrag att utveckla elvägar i storstadsregionerna och större städer och däri också stödja laddningsmöjligheter för tung trafik.

Stockholmsregionen är som det konstateras i tjänsteskrivelsen en av Europas snabbast växande storstadsregioner, med starkare befolknings- och sysselsättningstillväxt än genomsnittet i riket. Länet står för närmare en tredjedel av Sveriges BNP. Därför stöttar vi socialdemokrater de skrivningar om storstadsåtgärder som finns i tjänsteskrivelsen men vi vill även poängtera att just de storstadsspecifika aspekterna av infrastrukturutvecklingen också ger storstadsområdena en unik möjlighet att gå före i elektrifiering och klimatanpassning.

Nya Prioriterade åtgärder och åtgärdsområden i Stockholms län

Tunnelbanans utbyggnad är viktig för Stockholmsregionens fortsatta utveckling. Därför behöver nästa steg börja planeras. Inte minst då detta är tunga investeringar som tar tid att genomföra. Därför ser vi att en sammanlänkning av Hjulsta-Barkarby är nästa naturliga steg att ta. Utbyggnaden av tunnelbanans blå linje som pågår till Barkarby just nu har planerad trafikstart år 2026.

I den utbyggnaden som sker förbereds det för att kunna förlänga tunnelbanan från Barkarby. Hjulsta är också förberett sedan tidigare för en förläggning som planerades redan i Dennispaketet på 90-talet. Tunnelbana från Hjulsta till Barkarby kan stärka den sociala hållbarheten i området och underlätta för arbetstillfällen, samt i viss utsträckning motverka segregation samt möjliggör för en ny typ av genomgående trafikering. Även det här tunnelbaneprojektet bör delfinansieras med byggnation av nya bostäder.

Bussframkomligheten i Stockholmsregionen är undermålig och behöver förbättras i hela länet. På vissa sträckor går utvecklingen åt fel håll med försämrad framkomlighet. Ett aktivt arbete med att inventera nya effektiviseringar och identifiera möjligheter att införa BRT-system på exempelvis på väg 222 (Stockholm – Ingarökrysset), väg 275 (Akalla – Sollentuna), väg 259 (Tvärförbindelse Södertörn), väg 261 (Brommaplan – Ekerö) samt möjligheten att koppla på Södertälje, väg E4/E20 på Stockholmsbågen. Även Förbifart Stockholm bör förberedas för kapacitetsstark kollektivtrafik såsom BRT-lösningar.

Nya stambanor ska byggas enligt regeringens 73-punktsprogram. Enligt det förnyade uppdraget till Trafikverket att utreda nya stambanor ska kostnaden inte överstiga 205 miljarder kronor vilket innebär besparingar. Fördyringar

av redan påbörjade utbyggnader har tagit stort utrymme i anspråk i den nationella planen. Vi är fortsatt skeptiska till utbyggnaden av stambanor för höghastighetståg. Skulle utbyggnaden ändå genomföras får finansieringen av nya stambanor på inga villkor ställas mot utbyggnad av annan infrastruktur. Därför måste nya stambanor lyftas ut från nationell plan för transportsystemet.

Staten måste också ta höjd för behov av nya investeringar som följer av ökad tågtrafik som ett resultat av nya stambanor såsom Ostlänken, exempelvis den trånga sektorn mellan Järna och Stockholms central. För att nya stambanor för höghastighetståg ska bidra till ökad tillgänglighet till och från Stockholm måste sträckningen även till Arlanda flygplats lösas ut. Arlanda flygplats har stor betydelse för Stockholmsregionen och Sverige. Höghastighetståg söderifrån måste anslutas till Arlanda flygplats via Stockholms central. Annars kommer Arlandas ställning gentemot Kastrup undergrävas och det kan inte accepteras.

Vi socialdemokrater har en i grunden positiv inställning till förbindelser över Saltsjö/mälarsnittet men i ett läge där resurserna är begränsade, medfinansieringsviljan hos berörda kommuner är låg och samhällsnyttan beräknas lägre än på andra objekt behöver prioriteringar göras. Detta gäller för alla åtgärder. En kalkyl måste göras av samhällsnyttan kontra kostnaden och objekt med lägre samhällsnytta bör av naturliga skäl prioriteras lägre.