miljöpartiet de gröna
REGION STOCKHOLM

FÖRSLAG TILL BESLUT
2022-02-07

RS 2021-0955

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

Med hänvisning till det, av riksdagen beslutade, klimatpolitiska ramverket och de transportpolitiska målen anser vi att det remitterade förslaget till Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 har stora brister. Vi anser att förslaget kraftigt försvårar möjligheten att nå satta klimatmål och innebär stora negativa konsekvenser för Stockholmsregionens utveckling.

**Förslag till beslut**
Att regionstyrelsen beslutar följande:

1. Miljöpartiets förslag till yttrande utgör Region Stockholms yttrande till Infrastrukturdepartementet över nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

**Miljöpartiets förslag till yttrande**

**Sammanfattning**
Det övergripande målet i det klimatpolitiska ramverket är att Sverige senast år 2045 inte har några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp. Ramverket innehåller även etappmål på vägen mot det långsiktiga målet, bland annat att utsläppen 2030 från inrikes transporter ska vara minst 70 procent lägre än år 2010 vilket är i linje med de transportpolitiska målen. Merparten, 93 procent, av utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter kommer från vägtrafiken. Region Stockholm anser därför att det är av central betydelse att de klimatpolitiska målen får styra över föreslagna investeringar i Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033.

Region Stockholm anser att planförslaget saknar ett regionalt perspektiv och missar de särskilda utmaningar och möjligheter som finns i Stockholmsregionen. I storstadsområden finns bättre förutsättningar för att styra över mobilitet till hållbara transporter och därmed bidra till hela landets klimatomställning. Planförslaget innehåller inga investeringar i ny infrastruktur för spårtrafik i Stockholmsregionen, trots att behovet är mycket stort. Istället innebär förslaget satsningar för ökad vägtrafik med ökade klimatutsläpp som följd.

Särskilt anmärkningsvärt är byggandet av motorvägsprojektet Tvärförbindelse Södertörn. Projektet är främst inriktat på ökad framkomlighet för biltrafik vilket ökar bilens konkurrenskraft mot andra trafikslag såsom cykel och kollektivtrafik i hela Stockholmsregionen. Detta går emot målsättningar om ökat resande med kollektivtrafik och cykel framför resande med bil. Detta gör att Tvärförbindelsen avsevärt kommer försvåra möjligheten att nå klimatmålen.

Region Stockholm anser att planförslaget inte ligger i linje med fyrstegsprincipen när det gäller vägtrafiken. Fyrstegsprincipen ska vara vägledande och särskilt fokus läggas på steg 1 och 2-åtgärder; förändrade transportsätt och trimningsåtgärder, istället för om- och nybyggnationer.

Åtgärdsområdet för medfinansiering av cykelåtgärder kan med fördel vara större. Ett motsvarande åtgärdsområde bör också införas för medfinansiering av kollektivtrafikåtgärder.

*Övergripande synpunkter*
I förslaget finns för Stockholmsregionen inga nya investeringar i infrastruktur för spårtrafik. Förslaget innebär istället stora investeringar för vägtrafik. Dessa investeringar kommer leda till ökad trafik på väg och därmed ökad klimatpåverkan från trafiken. Många av de investeringar som föreslås kommer därför försvåra för möjligheten att nå klimatmålen enligt trafikverkets egna beräkningar. Förslaget ligger inte i linje med det klimatpolitiska ramverket eller de transportpolitiska målen om att sänka trafikens klimatpåverkan med 70% sitt 2030. Investeringar i kapacitetsstarka och hållbara trafikslag måste istället prioriteras framför nya och bredare vägar. Ökad vägtrafik riskerar också att leda till framkomlighetsproblem i andra delar av trafiksystemet när de vägburna transporternas attraktivitet ökar. För Stockholmsregionen har ökad trängsel allvarliga konsekvenser för den fortsatta utvecklingen, miljön och bland annat arbetsmarknaden.

Investeringar i vägnätet kan på vissa ställen vara motiverat men fokus bör ligga på steg 1 och 2-åtgärder. Det vill säga att i första hand överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt. I andra hand utföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av befintlig infrastruktur. Det remitterade förslaget lägger allt för stor vikt vid steg 3 och 4-åtgärder genom att i första hand föreslå ombyggnationer eller byggande nya vägar. Det är dåligt ur både samhällsekonomiskt och klimatmässigt perspektiv och innebär därmed kraftiga avsteg från Trafikverkets egen strategi för investeringar.

Stockholmsregionen är en av Europas snabbast växande storstadsregioner med 23 procent av Sveriges befolkning, men cirka 40 procent av befolkningstillväxten det senaste decenniet. Befolkningen beräknas öka till 2,8 miljoner invånare år 2030 och till 3,4 miljoner invånare år 2050. För att klara den kraftiga befolkningstillväxten och samtidigt minska klimatutsläppen finns ett stort behov av utvecklad och ny infrastruktur för hållbara och transporteffektiva lösningar, såsom spårburen kollektivtrafik och gods på järnväg och vatten. Förslaget möter inte detta behov vilket riskerar att få stora konsekvenser för klimatet och Stockholmsregionen.

En genomgående svaghet i planförslaget är att det regionala perspektivet är nedtonat i förhållande till det nationella perspektivet. Beskrivningar av storstädernas behov och förutsättningar saknas i stort helt. Storstäderna beskrivs som noder mellan vilka det görs långväga resor och transporter, inte som de områden inom vilket huvuddelen av transportarbetet i landet faktiskt sker och där de största behoven finns. Detta riskerar innebära fortsatt stor och fördjupad kapacitetsbrist, förlängda restider och ökad klimatpåverkan.

En annan svaghet är att kostnadsökningar i befintliga projekt tar en större del av det befintliga utrymmet för nya angelägna investeringsobjekt. Trafikverket behöver se över sina planeringsprocesser för att säkerställa en bättre kostnadskontroll. Trafikverket behöver också föreslå lösningar på de faktorer som påverkar kostnaden för infrastrukturprojekt, bland annat olika nationella regler och krav som idag ställs på ny infrastruktur och som i många fall förlänger tiden för genomförande och fördyrar projekten.

I dagsläget råder kapacitetsbrist i stora delar av transportsystemet i Stockholms län och den samhällsekonomiska kostnaden för trängseln bedöms uppgå till 6 miljarder kronor årligen. Bristande framkomlighet och svårigheter att förutse transporttider blir hinder för näringslivets transporter och försämrar Stockholms, och därmed Sveriges, konkurrenskraft. Uteblivna infrastrukturinvesteringar kan påverka utvecklingen negativt genom förmågan att attrahera företag och kompetens. Trängsel och långa restider skapar tillgänglighetsbrister som bidrar till segregation och motverkar utvecklingen i socioekonomiskt svagare områden. Det försvårar arbetspendling som i sin tur gör det svårt för invånarna att få ihop livspusslet.

Att Stockholmsregionens och andra storstadsregioners särskilda behov inte belyses i planen är allvarligt då en stor del av utvecklingen i storstäderna på olika sätt är beroende av den nationella planen. I Stockholmsregionen sker en stor del av resandet, bland annat hela pendeltågsresandet, på den statliga infrastrukturen. Därtill kommer den nationella planens roll som nödvändig medfinansiär av regionala investeringar i tunnelbana och

spårväg, en roll som till stora delar är en följd av trängselskattens utformning som statlig skatt. Det remitterade förslaget saknar dock nya investeringar i kapacitetsstark kollektivtrafik.

Transportsystemets brister i Stockholms län och dess påverkan på övriga samhället får också så stora konsekvenser att de på olika sätt är av nationellt intresse, inte minst eftersom hälften av landets skatteintäkter kommer från Stockholms läns invånare. Till Stockholms län sker en stor nettoinpendling från övriga län i östra Mellansverige, liksom i allt högre grad från övriga landet. En förutsättning för att uppnå nationella transportpolitiska mål och klimatmål är att Stockholmsregionens invånare i större utsträckning än andra väljer bort bil till förmån för kollektivtrafik, gång och cykel, vilket i sin tur kräver investeringar i till exempel utökad spårtrafik och kapacitetsstark kollektivtrafik, bytespunkter och cykelinfrastruktur.

***Medel för utveckling av transportsystemet***

*Trimningsåtgärder för bättre tillgänglighet (7.1.2)*
Region Stockholm ser att planförslaget saknar finansiering av viktiga järnvägsobjekt, där delåtgärder istället kommer vara nödvändiga att finansiera genom medel från trimningsåtgärder inom framförallt delområdet kapacitet och kvalitet. Andelen medel till området tillgänglighet behöver utökas för att rymma detta.

*Samfinansiering av cykelåtgärder i länsplaner (7.1.2)*
Region Stockholm ser positivt på möjligheten att från nationell plan medfinansiera cykelinvesteringar i länsplanerna, även om det med åtgärdsområdets storlek blir begränsat med medel per region. Det är också oklart hur medlen ska fördelas. Region Stockholm anser att detta behöver klargöras till fastställd nationell plan. I förslag till länsplan för Stockholms län läggs 1,8 miljarder kronor på cykelåtgärder. Detta kan ställas mot de 1,7 miljarder som satsas på cykel i nationell plan. Region Stockholm anser att det är nödvändigt att kraftigt höja anslagen för medfinansiering av cykelåtgärder.

*Behov av möjlighet till samfinansiering av kollektivtrafikåtgärder*
Utöver åtgärdsområden för medfinansiering av regionala åtgärder inom cykel och trafiksäkerhet kan motsvarande åtgärdsområde med fördel också införas för åtgärder inom kollektivtrafik. För att öka kollektivtrafikens attraktivitet och resandet med kollektivtrafik istället för bil behövs stora investeringar i både befintligt kollektivtrafiksystem och för utökad spårtrafik. I Stockholms län utförs även en stor andel av kollektivtrafiken på det regionala vägnätet och det är viktigt att medel finns för exempelvis anläggande av busskörfält, oavsett vem som är väghållare.

*Stadsmiljöavtal (7.2)*
Region Stockholm anser att stadsmiljöavtalen varit och är en framgångsrik medfinansieringsform, där kravet på motprestationer knyter investeringen till en bredare samhällsutveckling med ett gemensamt mål. Detta ligger i linje med regional infrastrukturplanering i vilken infrastrukturutvecklingen ska stödja en regional och oftast geografiskt beskriven målbild. Storstadsområdena särskiljer sig från resten av Sverige genom en större uppdelning av nyttor och ansvar för trafiksystemet mellan stat, region och kommuner. I en sådan miljö är olika former av avtalsplanering nödvändig för att kunna skapa hållbar utveckling av transportsystemet med minskad klimatpåverkan från trafiken som följd. Region Stockholm stödjer Trafikverket i att stadsmiljöavtalen inte ska fördelas geografiskt rättvist utan där de gör störst nytta.

***Namngivna investeringar***

*Stockholm C och Tomteboda bangård, kapacitet mm – utredning (7.3.4)*
Stockholm C som nod i det svenska trafiksystemet gör att utformningen av Stockholm C med olika kringfunktioner sannolikt är ett av de mest strategiska ställningstaganden som kan göras i det svenska transportsystemet och påverkar hur hela landets järnvägstrafik kan bedrivas. Att ta höjd för behovet av kraftigt ökad tågtrafik med attraktiva och konkurrenskraftiga restider är därför av stor vikt både för transportsystemet och i klimatarbetet. Utformningen av stationen påverkar också resenärsflödena och trängseln i underjordskomplexet T-centralen/pendeltågsstationen Stockholm City/framtida Roslagsbanestationen och flöden i gatumiljön. Därför behöver kapacitetsförstärkningar och bytespunktens funktion vara styrande i exploaterings-projektet och ett nära samarbete behöver etableras med Region Stockholm i planeringen av bytespunkten.

För Region Stockholms del är det viktigt att en ombyggnad av Stockholm C och dess kringfunktioner ger stöd för, och stimulerar, en önskad trafikutveckling; där en större del av tågtrafiken är genomgående förbi Stockholm C, så att tåg söderifrån kan fortsätta till stationer norr om Stockholm C.

*Ostkustbanan, fyra spår Uppsala – länsgränsen Uppsala/Stockholm (7.3.5)*
Utbyggnad till fyra spår mellan Stockholm och Uppsala är av största vikt för att effektivisera arbetspendlingen mellan Stockholm och för att skapa synergieffekter för båda arbetsmarknaderna. Utöver detta är utbyggnaden till fyra spår viktigt för att möjliggöra bostadsbyggande och stadsutveckling i anslutning till ostkustbanans sträckning mellan Stockholm och Uppsala.

Nuvarande förslag full om finansiering först efter 2033 innebär att utbyggnaden riskerar att försenas. Region Stockholm ser därför behov av att ytterligare medel tillförs inom planperioden för att säkerställa utbyggnad i den takt som tidigare planerats.

*E4/Väg 259, Tvärförbindelse Södertörn (7.5.3.2)*
Tvärförbindelsen är, trots förbättringar för kollektivtrafik och cykel, främst inriktat på ökad framkomlighet för biltrafik vilket ökar bilens konkurrenskraft mot andra trafikslag så som cykel och kollektivtrafik. Trafikverkets egen trafikprognos visar på en kraftig ökning av trafikmängden jämfört med idag. Detta går helt på tvärs emot målsättningar om ökat resande med kollektivtrafik och cykel framför resande med bil. Detta gör att Tvärförbindelsen avsevärt kommer försvåra möjligheten att nå klimatmålen. Tvärförbindelsen främjar dessutom utglesad bebyggelse och vanebildning med ökade transportbehov och klimat- och miljöpåverkan som följd. Vägens planerade sträckning går genom områden med höga värden för natur och friluftsliv. Dessa värden riskerar att förloras eller kraftigt försvagas. Region Stockholm vill därför lyfta behovet av investeringar i andra alternativ för att lösa utmaningar för gods och persontransporter, såsom kapacitetshöjande investeringar för järnväg och dubbelspår till och från hamnen i Norvik och utbyggd infrastruktur för att möjliggöra godstrafik på vatten.

Tvärförbindelsen planeras byggas delvis parallellt med Spårväg syd och projekten bedöms påverka varandra. Planeringen och den planerade byggnationen behöver därmed samverkas nära med, och ta hänsyn till, Region Stockholms byggnation av Spårväg syd. Om Tvärförbindelsen byggs måste utformningen av Tvärförbindelsen och dess anslutningar också i större utsträckning ge goda förutsättningar för en konkurrenskraftig stombusstrafik.

*Nya stambanor för höghastighetståg (7.6)*
Behovet av nya stambanor från Stockholm mot dels Göteborg och dels Malmö är stort. Redan idag innebär den höga trafikmängden problem för transporter av både människor och gods. Ytterligare ökat tågresande för att möta klimatmålen är svårt med dagens spårkapacitet. För att göra tåget till ett konkurrenskraftigt alternativ till exempelvis flyg behöver restiderna kortas. Region Stockholm anser att utbyggnad av höghastighetsbanor behövs men ska ske med separat finansiering för att inte riskera att tränga undan andra nödvändiga investeringar. Region Stockholm delar Trafikverkets bedömning att annan finansiering är nödvändig för att effektivisera genomförandet, minska negativ påverkan på andra projekt, och säkerställa tidigare realisering av nyttorna.

Smidiga, snabba och bytesfria resor mellan städers centrala delar ökar tågets attraktivitet och är därför en viktig aspekt i det fortsatta arbetet med de nya stambanorna. Utifrån nuvarande planering, där stambanorna ansluter till befintlig järnväg i Järna, kommer problem för övrigt transportsystem uppstå. Om enbart Sverigeförhandlingens sträckningar för nya stambanor blir verklighet kommer trafiken behöva ledas in på befintligt spår mellan Järna och Stockholm C. Detta kommer leda till ökad trängsel i ett redan pressat system och riskera att tränga ut pendeltåg och regionaltåg. För Region Stockholm är det angeläget att stambanorna och de med övriga järnvägsnätet gemensamma funktionerna stödjer Stockholmsregionens behov av förbättrad tillgänglighet mellan olika länsdelar och delar av storregionen Stockholm - Mälardalen. Planeringen för nya stambanor behöver därför inkludera nyinvesteringar i kapacitetsstarka spår mellan Järna och Stockholm C.

*ERTMS och andra järnvägstekniska system (7.9)*
Region Stockholm anser att införandet av ERTMS (ett standardiserat europeiskt säkerhetssystem för järnvägar) på olika sträckor i större utsträckning ska underordnas och ses som del i andra utvecklingsprojekt.

Inom SL-pendelns område behöver införandet av ERTMS ingå som del i en, mellan Region Stockholm och Trafikverket gemensam, större plan för att öka kapaciteten i pendeltågssystemet; inklusive att antalet tåg genom Citybanan kan ökas till först 20 och sedan 24 tåg per timme, i enlighet med åtgärdsförslagen i Åtgärdsvalsstudie utveckling av pendeltågstrafiken i Stockholm (Trafikverkets publikationer; 2020:151). Region Stockholm förväntar sig statlig finansiering av ombordutrustning ERTMS.

*E4/E20 Förstärkning Södertäljebron (8.6.4)*
Region Stockholm stödjer att planförslaget innehåller förstärkning av Södertäljebron med nya körfält men vill påpeka behovet av lösningar som syftar till att flytta godstransporter från väg till spår och vatten.

***Behov av ytterligare investeringsobjekt***

Region Stockholm anser att Trafikverkets förslag till Nationell plan saknar viktiga och prioriterade objekt för att trafiksystemet och infrastrukturen i Stockholmsregionen ska fungera. I Trafikverkets förslag till nationell plan ingår inte nedanstående planmogna objekt, vilka Region Stockholm anser ska lyftas in i planen.

*Märsta och Årstaberg stationer*
Inför framtagandet av planer tecknades en överenskommelse om samfinansiering med medel från nationell plan, länsplan och Region Stockholms medel för ombyggnation av Årstaberg bytespunkt, samt en

avsiktsförklaring om medfinansiering från Sigtuna kommun och Region Stockholm av Märsta station. Båda objekten ingår i den lista på åtgärder som definierats i Åtgärdsvalsstudie utveckling av pendeltågstrafiken i Stockholm.

Ombyggnaden av Märsta station syftar till att åtgärda grundläggande personsäkerhetsbrister, utveckla uppställningskapaciteten i pendeltågs-systemet och trimma kapaciteten på den hårt belastade sträckan mellan Stockholm och Uppsala. Projektet omfattar en ny station för att regionaltågsresenärer ska slippa korsa tågspår i plan, och en tillräckligt lång plattform för att hela regionaltåget ska rymmas vid plattform. Om ombyggnaden inte läggs in som objekt i nationell plan kommer medel från andra delar av planen behöva tillföras, för att hantera de olika brister som projektet avser att lösa; såsom åtgärdsområden och ERTMS-projektet. Region Stockholm anser att det vore bättre att regeringen beslutar genomföra åtgärderna samlat inom ramen för det mellan Trafikverket, Region Stockholm och Sigtuna kommun överenskomna objektet.

Ombyggnaden av Årstaberg syftar till att skapa utrymme för ökat resande till en station som redan idag är överbelastad och som framöver också ska utgöra bytespunkt till den, i Sverigeförhandlingen överenskomna, kommande tunnelbanan mellan Älvsjö och Fridhemsplan. En utbyggnad till en trespårsstation innebär också ett steg för att möjliggöra utökad pendeltågstrafik genom Citybanan och underlätta störningshantering i pendeltågstrafiken, vilket är ett nationellt intresse.

*Signaltrimning ostkustbanan*
För att fullt ut kunna nyttja Citybanan och möjliggöra utvecklingen av pendel- och regionaltågssystemet behöver anslutande banors signalsystem trimmas till samma nivå som Citybanan. På Ostkustbanan innebär trimningsåtgärderna relativt kostsamma ställverksbyten vilket gör att de faller över 100 miljonersgränsen och behöver bli ett namngivet objekt. Om objektet inte kommer med i den nationella planen behöver kostnaderna bäras inom ERTMS-projektet.

*Märstastråket*
I Stockholms län finns stor potential för ökat cyklande, men endast 20 procent av det utpekade regionala cykelvägnätet är utbyggt. Stråket är ett viktigt stråk för arbetspendling och går längs det nationella vägnätet. Cykelstråket Märstastråket Norrtull-Kista kräver nationell finansiering för att byggas ut och behöver därmed finnas med i den fastställda nationella planen.

***Förslag på utpekade brister för fortsatt utredning (7.12)***

*Utveckling av högvärdig kollektivtrafik på väg i storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Öresundsområdet*
Region Stockholm ser positivt på att behov av utveckling av högvärdig kollektivtrafik på väg i storstadsregionerna pekas ut som brist. Bristen kan generaliseras till att också täcka in andra funktioner i gaturummet, såsom kapacitet i och utrymme för terminaler och bytespunkter. Behovet av ombyggnationer för att möjliggöra för högvärdig kollektivtrafik på väg kan anses stort och bör ligga till grund för fortsatt utredning.

*Fördjupad utredning av stråket Stockholm – riksgränsen - Oslo, kapacitetsproblem och långa restider*
Region Stockholm ser positivt på att sträckan Stockholm – Oslo pekas ut som en brist. Den bör skyndsamt utredas i samma sammanhang som de nya stambanorna, inte minst för att säkerställa kapacitet och framkomlighet in mot Stockholm C. Utredningens fokus bör ligga på hela sträckan och inte bara sträckan mellan Karlstad och riksgränsen. De brister som har påverkan på sträckan Oslo-Stockholm, bland annat investeringar på Värmlandsbanan och Mälarbanan, bör därför inkluderas.

***Behov av ytterligare utpekade brister***

Region Stockholm ser därutöver behov av att regeringen pekar ut nedanstående brister. I likhet med den föreslagna bristen avseende högvärdig kollektivtrafik på väg är detta brister med komplexa planeringsförutsättningar, där staten på olika sätt har nyckelroller och med en betydelse som är av nationellt intresse.

*Genomförandeplan för ökad kapacitet i pendel- och regionaltågstrafiken*
Framförallt stora delar av Stockholmsregionens yttre delar, men också delar av Sörmlands- och Uppsala län, är beroende av att pendeltågstrafiken kan fortsätta utvecklas i takt med det snabbt ökande resandet. Ökad samplanering mellan pendel och regionaltåg kan också öka tillgängligheten till större arbetsmarknader från Stockholmsregionens yttre delar och inte minst från den socioekonomiskt svagare södra regionhalvan.

En samsyn finns mellan Region Stockholm och Trafikverket om inriktningen i form av Åtgärdsvalsstudie utveckling av pendeltågstrafiken i Stockholm. Ansvaret för att genomföra åtgärder avseende investeringar och trafikering är delat mellan olika parter och behöver följas upp av en gemensam genomförandeplan. Inriktningen behöver också påverka andra utredningar och projekt, som utbyggnad av nya stambanor, ombyggnation av Stockholm C, införande av ERTMS, samt utökad kapacitet Järna – Stockholm.

*Finansiering av kapacitetsstark trafikinfrastruktur till större stadsutvecklings- och nybyggnadsområden*
För att säkerställa att nödvändigt bostadsbyggande kommer till stånd och att större nybyggnadsområden utformas och trafikförsörjs på ett hållbart sätt krävs att planering och utbyggnad av storskalig kollektivtrafik byggs i samma takt. Ett exempel på detta är planerad nedläggning och exploatering av den mark där Bromma flygplats ligger idag. Ny tunnelbana till den nya stadsdelen krävs och finansiering av densamma säkras. En förutsättning för att Region Stockholm ska kunna bygga ut kapacitetsstark kollektivtrafik är att delar av finansieringen kan tillföras från andra parter såsom exploatörer, stat och kommuner. För att göra detta på ett effektivt sätt krävs statlig samordning och förhandling.

Staten har här en roll att facilitera förhandlingar om paketåtgärder liksom att kunna tillhandahålla nödvändig medfinansiering från planmedel och exempelvis trängselskatt eller stadsmiljöavtal.