Tillväxt- och regionplanenämnden

YTTRANDE ENLIGT DELEGATION
2020-02-03

TRN 2020-0239

Regionstyrelsen
registrator.rlk@sll.se

Yttrande över Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022–2033 och 2022–2037

Inledning

Tillväxt- och regionplanenämnden har fått rubricerat ärende på internremiss. Yttrandet ska vara regionstyrelsen tillhanda senast 2020-12-04. Till följd av den korta svarstiden hanteras ärendet via ordförandedelegation.

Yttrandet utgår ifrån ett samlat regionalt utvecklingsperspektiv utifrån nämndens roll som ansvarig för regional fysisk planering enligt Plan- och bygglagen samt regionalt utvecklingsansvarig.

Tillväxt- och regionplanenämnden ställer sig positiva till att Trafikverket betonar vikten av utökad samverkan mellan Trafikverket och Sveriges regioner för en integrerad planering. Nämnden ser behov av ett större fokus på att nå ett transporteffektivt samhälle samt att fram lyfta storregionala och internationella perspektiv.

Synpunkter

Tillväxtanpassad resursfördelning

Stockholmsregionen är en av Europas snabbast växande storstadsregioner. I dagsläget står länet för 23 procent av Sveriges befolkning, men cirka 40 procent av befolkningstillväxten. Under de senaste decennierna har Stockholmsregionen fått en minskande andel av de statliga infrastrukturinvesteringarna, både genom nationell plan och genom länsplan, och sammantaget får Stockholmsregionen en mindre andel av investeringarna än vad som motsvarar vår andel av befolkningen. Tillväxt- och regionplanenämnden vill understryka vikten av en ökad resursfördelning som tar hänsyn både till regionens andel av befolkningen

Region Stockholm
Tillväxt- och regionplaneförvaltningen
Box 22550
104 22 Stockholm

Telefon: 08-123 130 00
E-post: registrator.trf@sll.se
www.sll.se

Säte: Stockholm
Org.nr: 232100-0016

och till regionens andel av befolkningstillväxten. Detta eftersom behov av ökad kapacitet främst bestäms av befolkningsökningen. Konsekvenserna av för små investeringar i Stockholmsregionens infrastruktur ger en negativ påverkan på bostadsbyggande, kompetensförsörjningen, ökade kostnader för yrkestrafik och godstransporter, näringslivets konkurrenskraft och regionens attraktionskraft och livskvalitet. Detta kan även ge negativa dynamiska effekter för övriga delar av landet.

Utökad samverkan för integrerad planering av infrastruktur

Tillväxt- och regionplanenämnden välkomnar Trafikverkets analys att det krävs större samverkan kring regionala frågor och regional fysisk planering. Det är också positivt att Trafikverket ser att en regional fysisk planering har bidragit till att samordna infrastrukturplanering med bebyggelseplanering. Nämnden vill framhålla vikten av integrerad regional planering där transportinfrastrukturen samplaneras med bebyggelse och kollektivtrafik. Den rumsliga inriktningen i den regionala utvecklingsplanen RUFS 2050 vägleder kommuner och andra aktörer i den fysiska planeringen, som exempelvis i utveckling av bebyggelsen och transportsystemet för att bidra till attraktiva miljöer och god tillgänglighet. Region Stockholm arbetar löpande i dialog med länets kommuner för att följa plankartans intention och kopplingen mellan bebyggelsestrukturen och transportsystemet . Nämnden deltar gärna även i fortsättningen i den pågående samverkan kring nyttor och effekter av infrastrukturinvesteringar.

Nämnden ser även att det finns utvecklingspotential för samverkan med Trafikverket gällande exempelvis tekniska försörjningssystem och effektsamband av specifika infrastrukturprojekt. Ett särskilt angeläget område för sådan samverkan är den planering och kraftsamling kring laddinfrastruktur, elkapacitet, planering av elvägar med mera som kommer att krävas för att transportsektorn i Stockholmsregionen ska kunna elektrifieras, vilket är en av de regionala prioriteringar som pekas ut i den regionala utvecklingsplanen RUFS2050. Samtidigt vill nämnden understryka vikten av att prioritera underhåll av befintlig infrastruktur och att pågående infrastrukturprojekt färdigställs. Nämnden skulle även gärna se en utveckling av de samhällsekonomiska bedömningarna där fler perspektiv tas in, exempelvis folkhälsoperspektivet för aktiv mobilitet.

Trafikverket understryker i underlaget vikten av att samspela väl med den fysiska samhällsplaneringen som drivs av andra aktörer för att infrastrukturåtgärder ska kunna genomföras effektivt och ge god

måluppfyllelse. Nämnden menar att detta även gäller det omvända, och att den nationella infrastrukturplaneringen behöver stödja den regionala utvecklingsplaneringens intentioner och mål. Inte minst blir detta viktigt i en verklighet med ökad förhandlingsplanering. Det är av yttersta vikt att förhandlingsplanering i Stockholmregionen utgår ifrån och tar avstamp i den regionala utvecklingsplanen RUFS 2050.

Den kommande inriktningen för den nationella infrastrukturplaneringen kommer att få konsekvenser för bebyggelsen i länet, inte minst då många objekt är knutna till Stockholmsförhandlingen eller Sverigeförhandlingen. Brist på bostäder är ett av de största hindren för en hållbar utveckling i Stockholmsregionen, och ökat bostadsbyggande är utpekat som en av de regionala prioriteringarna. För att det bostadsbyggande som planeras ska bli av är det viktigt att säkerställa finansieringen av den infrastruktur som byggs och planeras. Det är även viktigt att befintliga överenskommelser värnas. Det är positivt att Trafikverket betonar infrastrukturens betydelse för bebyggelseutveckling.

Trafikverket nämner vidare att Boverket och sektorsmyndigheterna kan behöva se över stödet till regionerna, till exempel avseende strategiska ämnesspecifika underlag som kan hjälpa till att skapa tydlighet inom regionens olika uppdragsområden. Nämnden vill här uppmärksamma att finns stora utmaningar för att utveckla och förtäta bebyggelsen och samtidigt utveckla kollektivtrafiken i viktiga bytespunkter och noder. Dessa platser kan vara av strategisk betydelse för transportsystemet – både från ett lokalt, regional och nationellt perspektiv – och bör uppmärksammas även i inriktningsplaneringen. Det behöver även utvecklas verktyg och samverkan för att säkerställa olika funktioner där konkurrens om marken är stor.

Gällande skrivningen kring Länsstyrelsens bedömning av risker, vill nämnden också lyfta att leder för farligt gods behöver ses över för att om möjligt öppna fler områden för hållbar bebyggelseutveckling som bidrar till kommunal och regional utveckling. Riskbedömningar behöver utgå från ett brett stadsutvecklingsperspektiv.

Ytterligare åtgärder krävs för att nå ett transporteffektivt samhälle

I en region där transportbehoven växer snabbare än resurstilldelningen är det viktigt att stärka transporteffektiviteten, både i avseende på att transporter som sker är så värdeskapande och resurseffektiva som möjligt och att resurstilldelning och nya investeringar ger största möjliga kapacitetsutväxling och samhällsnytta per satsad krona. Att öka

transporteffektiviteten i Stockholmsregionen är en av de utpekade regionala prioriteringarna i RUFS2050.

Nämnden vill understryka att ett mer transporteffektivt samhälle är viktigt utifrån både ett klimatperspektiv och ett samhällsekonomiskt perspektiv, då trängsel i transportsystemet orsakar stora samhällsekonomiska kostnader. Det är viktigt att både väg- och kollektivtrafik ges förutsättningar för ökad framkomlighet och kapacitet. Regional utvecklingskritisk infrastruktur måste prioriteras. det är det även viktigt att främja en ökad andel gång- och cykel så att kapacitet sparas till vägtransporter och kollektivtrafik.

Trafikverkets beräkningar för att nå de klimatpolitiska målen förlitar sig på en elektrifiering av fordonsflottan, samt i en övergångsfas större inblandning av biodrivmedel. Ur en regional synvinkel är det viktigt att det då även finns medel för att bygga ut den laddinfrastruktur som krävs. Dock påverkar den begränsade kapaciteten elektrifieringen av fordonsflottan redan idag. För att elektrifieringen ska kunna bidra till att minska transportsystemets klimatpåverkande utsläpp är det även nödvändigt att det finns tillräckligt med tillgång på förnybar el. Nämnden vill samtidigt understryka att Trafikverkets ambitioner gällande elvägar är positivt och ser att Stockholmsregionen har de förutsättningar och den aktörssamverkan som krävs för att utvecklingen av elvägar ska starta i Stockholm. Region Stockholm vill även bidra och vara en aktiv part i övrig utveckling inom elektrifieringen av fordonsflottan.

Det är vidare konstaterat att den bränsledrivna trafiken behöver minska med ungefär en tredjedel för att Sverige ska nå 2030-målet med 70 procent minskade utsläpp, varför det tycks krävas ytterligare åtgärder för att både styra trafiken till hållbara färdmedel och ett transporteffektivt samhälle... Nämnden vill framhålla att det är viktigt att planera för ett transporteffektivt samhälle, även efter det att klimatmålen för transportsektorn ska uppnås år 2030 och 2045.

För att nå regionens mål om en ökad färdmedelsandel för hållbara resor (kollektivtrafik, gång och cykel) krävs nya investeringar i infrastrukturen samt regelförenklingar som underlättar utbyggnaden av exempelvis regional cykelinfrastruktur. Utvecklingen på denna punkt går för långsamt. Som framgår i inriktningsunderlaget, kan satsningar på förbättrade alternativ till vägtransporter skapa stora nyttor genom att bidra till flera transportpolitiska mål – samtidigt argumenterar Trafikverket för att fokus i nästa planperiod ska ligga på underhåll av befintlig infrastruktur. Det är

nämndens mening att för att hållbara trafikslag som kollektivtrafik, cykel och gång ska kunna öka och utgöra en större andel av den totala trafikmängden krävs nationella prioriteringar och utökade satsningar på dessa trafikslag. Det krävs också satsningar på att främja hållbar mobilitet, bland annat genom att möjliggöra finansiering av så kallade steg 1- och 2-åtgärder enligt Trafikverkets fyrstegsprincip.

Nämnden vill också påtala att bristande infrastruktur bromsar tillväxten i cykeltrafiken samt vikten av en sammanhängande regional cykelinfrastruktur med tillräcklig kvalitet som avgörande för att cykeltrafikens potential att avlasta regionens transportbehov ska kunna tas tillvara.

Tillväxt- och regionplanenämnden ser att det finns behov av att även lyfta vikten av det gränsöverskridande perspektivet kopplat till transportsystemets klimatutsläpp. Järnvägsprojektet Oslo-Sthlm 2.55 kan förkorta restiden med tåg mellan huvudstäderna till under tre timmar om nödvändiga satsningar görs för att möjliggöra tidseffektiva resor i stråket. Utredningar har visat på en stor potential till ett ökat resande på den här sträckan som skulle bidra till att minska de nationella CO_2 utsläppen. Detta är önskvärt och bör synas i inriktningsunderlaget.

Nämnden förväntar sig även i nästa planperiod ett större engagemang från Trafikverket när det gäller att integrera de urbana noderna inom TEN-T samt att söka finansiering för hållbar mobilitet genom CEF, något som helt saknas i inriktningsunderlaget.

Gällande trafiksäkerhet ser nämnden att det i en framtida inriktning finns utrymme för att i större utsträckning fokusera på fordonens säkerhetssystem, utöver infrastrukturen. På så sätt bör trafiksäkerhetsvinster kunna uppnås till en lägre kostnad för samhället, än om infrastrukturen ska anpassas.

I inriktningsunderlaget framhävs åtgärder för att möjliggöra bärighetsklass 4 (BK4), detta för att underlätta tyngre och längre transporter på väg. För vissa delar av näringslivet, såsom skogsindustrin, är åtgärden efterfrågad. Nämnden vill dock poängtera att satsning på BK4 gör vägtransporterna än mer attraktiva och att detta troligtvis kommer förhindra önskad överflyttning från vägtrafik till mer hållbara trafikslag som järnväg och sjötrafik. Även slitaget på vägarna i länet förväntas öka markant av en satsning på BK4 och ytterligare öka behov av drift och underhåll. Det tycks därför som en tveksam åtgärd för att nå ett mer transporteffektivt samhälle.

Lyft det storregionala och internationella perspektivet

Goda förbindelser och tillgänglighet mellan Stockholmsregionen och andra delar av landet är av stor betydelse för regionens utveckling, och viktigt ur ett nationellt perspektiv för resterande landet att kunna ta sig till huvudstadsregionen. Kopplingarna till länen i Östra Mellansverige är viktigt ur ett pendlingsperspektiv för regionen. Region Stockholm har ett väl upparbetat samarbete med länen inom östra Mellansverige, med god kunskap kring nyttan av förstorade arbetsmarknadsregioner, vilket vi gärna vill lyfta i det kommande arbetet med nationell plan. I Östra Mellansverige pågår en samverkan mellan sju län för att samordna storregional planering (ÖMS 2050). Syftet är att utveckla väl sammanbundna och större funktionella regioner. Den rumsliga inriktningen för Stockholms län knyter an till den målbild och strategiska inriktning som är gemensam för samtliga län i hela Östra Mellansverige.

Ur ett storregionalt perspektiv är det bland annat viktigt att lyfta regionaltågens betydelse, något som även enligt inriktningsunderlaget underskattats i tidigare planering.

Övrig infrastruktur- och samhällsplanering i de berörda stråken utgår från att någon form av ny stambana byggs i de berörda relationerna. Det är bland annat en bärande del i Mälardalsrådets storregionala systemanalys, En Bättre Sits. Nämnden vill framhäva att förslaget om nya stambanor springer ur ett ökat kapacitetsbehov, inte minst för att kunna flytta över gods till järnväg. I ett läge där nya stambanor inte genomförs på grund av låg lönsamhet behöver någon form av alternativ åtgärd genomföras. Om planerna för nya stambanor fortskrider vill nämnden starkt poängtera vikten av kapacitetsstarka spår mellan Järna, Stockholm C och Arlanda. Det är viktigt att de eventuella nya stambanorna förutsätter genomgående trafik till Arlanda för att inte orsaka undanträngningseffekter för regionaltåg och pendeltåg.

Gustav Hemming
Ordförande
Tillväxt- och regionplanenämnden