FÖRSLAG TILL BESLUT
2021-01-26

RS 2020–0839

Regionstyrelsen

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

Regionledningskontorets förslag och motivering

Sammanfattning
Trafikverket har den 25 juni 2020 fått i uppdrag av regeringen att ta fram ett inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för två alternativa planperioder, 2022–2033 och 2022–2037. Trafikverket redovisade inriktningsunderlaget till regeringen den 30 oktober 2020.
Underlaget har skickats på remiss med sista svarsdag den 29 januari 2021.
Inriktningsplaneringen utgör det första steget mot en ny nationell plan samt länstransportplaner och syftar till att ge ett underlag till regeringens infrastrukturproposition.
Vägledande för inriktningsunderlaget är ett trafikslagsövergripande förhållningssätt, fyrstegsprincipen samt de transportpolitiska principerna.
Inriktningsunderlaget bygger på regeringens och EU:s mål, inriktningar och beslutade strategier och bedömningar av den långsiktiga utvecklingen av en rad omvärldsfaktorer, till exempel ekonomi, demografi och teknisk utveckling.

Region Stockholm har beretts möjlighet att yttra sig över Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för två alternativa planperioder, 2022–2033 och 2022–2037.

Region Stockholms yttrande utgår från ett samlat regionalt utvecklingsperspektiv utifrån regionens ansvarsområden inom regional fysisk planering och som regionalt utvecklingsansvarig samt ansvarig länsplaneupprättare. Synpunkterna utgår även från Region Stockholms ansvar som regional kollektivtrafikmyndighet.

Av de förslag på ekonomisk inriktning som lyfts i inriktningsunderlaget anser Region Stockholm att den enda acceptabla inriktningen är +20 procent utan nya stambanor, med en planperiod om 12 år. För Region Stockholm innebär denna inriktning bland annat att alla övriga namngivna åtgärder (exklusive nya stambanor) i gällande plan kan

Sverigedemokraterna Region Stockholm

genomföras, ökat utrymme för nya namngivna investeringar samt ökade årliga satsningar (+20 procent) på länstransportplan. Övriga inriktningar i inriktningsunderlaget bedöms i varierande utsträckning ha motsatt effekt och bedöms av Region Stockholm som underfinansierade och innebär en minskad ambitionsnivå för transportinfrastrukturen i landet.

Region Stockholm anser att den ekonomiska ramen för transportinfrastrukturen bör stå i proportion till länets storlek avseende ekonomi och befolkning. Stockholmsregionen är en stark motor i Sveriges ekonomi och står för närmare en tredjedel av Sveriges BNP (RUFS 2050) och hälften av statens intäkter. I regionen sker även en kraftig befolkningstillväxt och år 2050 beräknas 3,4 miljoner invånare vara bosatta i länet. Om transportinfrastrukturen ska kunna möta upp mot den växande ekonomin och befolkningen bör Stockholmsregionen i kommande planperiod tilldelas mer medel i länstransportplanen samt genom nationell plan.

Ytterligare skäl till att öka ramen i länstransportplanen i Stockholms län är att ingen annanstans i landet är vägar utanför den nationella planens finansiering så många och så trafikerade som i Stockholms län och bara på regionens eget spårnät utförs fler resor per dag än vad som genomförs på Trafikverkets hela järnvägsnät.

Redan nu finns stora investeringsbehov i Region Stockholm och behoven drivs på av den ökade befolkningstillväxten. Mer medel till investeringar krävs till bland annat kollektivtrafiken där antalet resenärer i dagsläget överstiger resten av landets samlade kollektivtrafik. Med hänvisning till det stora antalet resenärer, påverkan på klimatomställning, tillväxt och bostadsutbyggnad kan investeringar i kollektivtrafiken i Stockholms län anses vara en nationell angelägenhet. Kopplingen mellan bostadsutbyggnad och transportinfrastruktur är central och måste tydligare beaktas i den statliga medelstilldelningen. Region Stockholm anser därför att investeringarna i kollektivtrafiken behöver bli fler.

Region Stockholm är positiva till att kostnadseffektiva utsläppsminskningar och behovet av ökat underhåll ligger i fokus i Trafikverkets inriktningsunderlag. Region Stockholm anser dock att storstads-, storregionala och internationella perspektiv bör ges mer utrymme i

Sverigedemokraterna Region Stockholm

inriktningsunderlaget. Hur målet om ett transporteffektivt samhälle ska nås är även något som tydligare bör förklaras i inriktningsunderlaget.

Vidare anser Region Stockholm att mer medel från nationell plan bör läggas på fördyringar inom Stockholmsförhandlingen då kostnadsökningar främst härrör från statens förändrade krav och tillämpningar. En omförhandling av Stockholmsförhandlingen bör övervägas med anledning av det förändrade läget. Projekt som har liten samhällsnytta bör avslutas

Region Stockholm anser även att processen för planeringsramarnas fördelning behöver vara transparent och utgå från kriterier såsom befolkningsökning samt möjlighet att bidra till tillväxt, ökat bostadsbyggande, etablering av arbetsplatser och klimatomställning.

Region Stockholm lämnar även svar genom det gemensamma underlaget som tagits fram inom En bättre sits ”Storregional systemanalys”. Systemanalysen har fastställts i En Bättre Sits politiska styrgrupp och har behandlats i Stockholm-Mälarregionens regioner under hösten.

Bakgrund
Trafikverket har den 25 juni 2020 fått i uppdrag av regeringen att ta fram ett inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för två alternativa planperioder, 2022–2033 och 2022–2037. Trafikverket redovisade inriktningsunderlaget till regeringen den 30 oktober 2020.
Underlaget har skickats på remiss med sista svarsdag den 29 januari 2021.
Region Stockholm har getts möjlighet att yttra sig över remissversion inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022–2033 och 2022–2037.

Överväganden
Nedan kommenteras inriktningsunderlaget utifrån aspekter som är relevanta för Region Stockholm och sådant som Region Stockholm önskar förtydligas i kommande transportinfrastrukturplanering för de två alternativa planperioderna, 2022–2033 och 2022–2037.

<u>Snabbt växande storstadsregion med stor inpendling</u>

Sverigedemokraterna Region Stockholm

Stockholmsregionen är en av Europas snabbast växande storstadsregioner, med starkare befolknings- och sysselsättningstillväxt än genomsnittet i riket. Länet står för närmare en tredjedel av Sveriges BNP (RUFS 2050) och år 2019 utsågs Region Stockholm till Europas konkurrenskraftigaste region av EU:s Regional Competitiveness Index (RCI). Regionen är ett nav för hela landet genom sin roll som motor för innovation och företagande, och sin särställning gällande kulturutbud och beslutsfattarfunktioner.

År 2019 bodde knappt 2,4 miljoner människor i Stockholms län, vilket är 23 procent av Sveriges invånare. Av Region Stockholms utvecklingsstrategi, RUFS 2050[1], framgår att befolkningen kommer att öka till 2,8 miljoner invånare år 2030 och till 3,4 miljoner invånare år 2050. Region Stockholm beräknar att befolkningen kommer att öka till 2,8 miljoner invånare år 2030 och till 3,4 miljoner invånare år 2050. Till skillnad från övriga län i östra Mellansverige förväntas nettoinpendlingen i Stockholms län till år 2050 öka med 30 000 fler än den nuvarande nettoinpendlingen. Både den ökade ekonomin och den ökade befolkningsmängden driver på transportefterfrågan.

Anslagen för Länstransportplan för regional transportinfrastruktur, samt nationell plan
Stockholms län står för ca 32 procent av hela Sveriges BNP och hälften av statens intäkter. Demografi, ekonomi och arbetsmarknad utvecklas starkt i Stockholms län och det behövs en ökad tilldelning av resurser till transportsystemet som motsvarar länets betydelse för den ekonomiska utvecklingen.

Det totala anslaget till de 21 nuvarande regionala länstransportplanerna ökade med 5 procent i snitt och Stockholms län endast med 3,5 procent. Detta trots att länet under åren mellan planperioderna haft en betydande befolkningsökning samt sysselsättningstillväxt. Detta behöver korrigeras till denna planeringsomgång.

Länstransportplanerna i Sverige bör därför tilldelas en större andel av planeringsramen för att stärkas ytterligare. Den ökade planeringsramen på +20 procent utan nya stambanor ger förvisso länstransportplanerna mer medel i kronor, sett då andelen av den totala planeringsramen fortsatt är satt till 6 procent, men Region Stockholm anser att procentandelen bör öka.

Sverigedemokraterna
Region Stockholm

Ingen annanstans i landet är vägar utanför den nationella planens finansiering så många och så trafikerade som i Stockholms län och bara på regionens eget spårnät utförs fler resor per dag än vad som genomförs på Trafikverkets hela järnvägsnät. Det är två av flera skäl till att öka ramen i länstransportplanen. De regionala vägarna i Stockholms län kan idag med statliga medel endast finansieras genom länstransportplanen. Utan ökat stöd i länstransportplanen blir risken att tillgängligheten på sikt försämras längre ut i länet, särskilt på det finmaskiga vägnätet, vilket i sin tur är negativt för etableringen av nya bostäder och arbetsplatser. För områden i regionens yttre delar är en fungerande vägtrafik helt nödvändig för att människors vardag ska fungera och att hela regionen ska kunna leva. Mindre medel innebär även försämrade möjligheter att bedriva en effektiv buss- och godstrafik i hela länet.

Mer medel från nationell plan bör även allokeras till kostnadsökningarna inom ramen för Stockholmsförhandlingen. Kostnadsökningarna kommer framförallt från ökade och förändrade krav och tillämpningar från staten, inom områdena säkerhet och miljö. Staten behöver även säkerställa att Sverigeförhandlingens storstadsavtal förverkligas och att finansiering säkras för dessa objekt. En omförhandling av Stockholmsförhandlingen bör göras på grund av det förändrade läget. Projekt som har liten samhällsnytta bör tas bort. Ett sådant exempel är Roslagsbanan som antingen helt bör få medel från Nationella Infrastrukturplanen eller tas bort.

Region Stockholm förespråkar en bibehållen period om 12 år då riskerna med en längre planperiod på 16 år överskrider fördelarna. En förlängning av planperioden skulle innebära stora inlåsningar och resultera i minskad handlingskraft att effektivt kunna möta och svara upp mot förändrade förutsättningar och samhällsutveckling.

Det är nödvändigt att långtidsplaneringen utgår från att åtgärda de brister och behov som finns i regionens infrastruktur idag. Vidare bör det finnas ett framtidsfokus där flexibilitet och öppenhet för framtidens behov och lösningar ska kunna antas och finansieras.

<u>Transportsystemet i Stockholms län</u>
Transportsystemet i regionen är starkt sammanlänkat. Åtgärder, incidenter och stopp i trafiken, även tillsynes

Sverigedemokraterna Region Stockholm

mindre sådana, i en del av regionen kan få effekter i en helt annan del av regionen och även utanför.

Den samhällsekonomiska kostnaden för trängseln i Stockholms län bedöms uppgå till drygt sex miljarder kronor årligen, något som drabbar näringsliv och invånare. Det finns ett stort behov av att effektivisera befintligt trafiksystem för att möta ökade resenärsflöden och möjliggöra förtätning i kollektivtrafiknära lägen. Behovet av hållbara och effektiva nyinvesteringar i transportsystemet är stort. Om inte tillgängligheten i transportsystemet utvecklas i takt med regionens tillväxt riskerar attraktiviteten och därmed förutsättningarna för bostadsbyggandet att försämras.

Bostadsfrågan och den bostadsbrist som råder i länet idag är högt prioriterad både av länets kommuner, Region Stockholm samt även staten. Kopplingen mellan bostadsutbyggnad och transportinfrastruktur är central och måste tydligare beaktas i den statliga medelstilldelningen.

Det transporteffektiva samhället behöver prioritera såväl godsets och näringslivets transporter som kapacitetsstarka transportmedel för personresor. Framkomligheten för godstransporterna inom regionen behöver säkerställas med både kapacitetsförstärkande åtgärder och styrmedel. Genom att regionen hålls samman kan Sveriges starkaste och mest diversifierade arbetsmarknadsregion fortsätta att vara en stark motor i Sveriges ekonomi. På så sätt tryggas matchning mellan arbetskraft och arbetsgivare vilket är viktigt för tillväxt och social hållbarhet i regionen.

Persontransporterna med bil är fortfarande en essentiell del av transportsystemet och visar på vikten av ett robust vägnät med hög kapacitet. Nära hälften av alla personresor inom regionen sker med bil. Region Stockholms mobilitets och trafikutvecklingsrapport för 2019 visar att bilåkandet dessutom ökar. Denna aspekt bör inte ignoreras. I takt med att fler hållbara och emissionsfria alternativ blir ekonomiskt möjliga för gemene man eller kvinna är det högst sannolikt att också bilåkandet kommer ligga kvar på en hög nivå framöver. Trafikverket bör därför utreda satsningar på infrastruktur om de befintliga samt redan planerade beräknas vara otillräckliga om bilåkandet fortsätter att öka. Det är ohållbart att låta trängseln på vägarna i regionen fortsätta. Det blir samhällsekonomiskt skadligt att ignorera en sådan utveckling.

Kollektivtrafiken i Stockholms län har idag en hög marknadsandel för resor till Stockholms innerstad och är utgångspunkten för ett effektivt och hållbart resande i länet.

Sverigedemokraterna Region Stockholm

Antalet resenärer i länets kollektivtrafik överstiger resten av landets samlade kollektivtrafik. Med hänvisning till det stora antalet resenärer samt hur viktigt området är för hela landets klimatomställning, tillväxt och bostadsbyggande är investeringar i kollektivtrafik i Stockholms län en nationell angelägenhet. Trots de planerade infrastrukturinvesteringarna i Stockholms län är behoven av nya investeringar i kollektivtrafiksystemet betydande. Om inte detta beaktas i tilldelningen av statliga medel till den regionala planen för medfinansiering såväl som investeringar genom den nationella planen riskerar Stockholmsregionen omfattande störningar i trafiken, med risk att leda till en minskad kollektivtrafikandel vilket i sin tur får negativa effekter för såväl tillväxt som klimatomställning.

Det är även viktigt att främja en ökad kapacitet till vägtransporter och kollektivtrafik. Det krävs därför nya investeringar i infrastrukturen för att underlätta utbyggnaden av vägtransporter och kollektivtrafik. Gång- och cykeltransporter bör vara en del av framtidens planering av infrastruktur som ett komplement för regionens kollektiv- och vägtrafik.

Region Stockholm ser ett behov av att planeringsramarnas fördelning utgår från kriterier baserat på bland annat befolkningsökning som bidrar till nyttor såsom tillväxt, bostadsbyggande och samtidigt kräver en snabbare omställning till hållbara transporter som ger restidsnyttor, klimatnyttor, näringslivsnyttor och sociala nyttor. Skärgårdsfärjornas bränsleomställning bör prioriteras. Färjorna står för 50 procent av utsläppen för kollektivtrafiken, men samtidigt utgör de en minoritet av kollektivtrafiksfordonen. Det är av regionalt intresse att främja en övergång till elektrifiering av skärgårdsflottan för att motverka utsläpp. För att möjliggöra detta bör en kapacitetsökning utvecklas för att garantera energiförsörjningen den regionala.

<u>Prioriterade åtgärder och åtgärdsområden i Stockholms län</u> Region Stockholm anser att bland annat följande är viktiga åtgärder i kommande investeringsplaner som bidrar till nytta för näringsliv och medborgare nationellt och regionalt.

- Stambanan som helhet inom länet samt till angränsande län. Vi ser helst att höghastighetsbanorna inte genomförs. Dessa ger endast en

Sverigedemokraterna Region Stockholm

marginell vinst och blir samhällsekonomiskt olönsamt jämfört med andra alternativ.

- Östliga förbindelsen är en viktig del för att öka framkomligheten för kollektivtrafiken och biltrafiken samt leda om den från centrum. En färdig och komplett ringled är av högprioritet.
- 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.
- E4 Arlanda - Häggvik. Breddning och kapacitetsförstärkning som möjliggör bättre förbindelse till Arlanda och Uppsala, viktigt för såväl att möjliggöra utökad kollektivtrafik på väg som för den internationella tillgängligheten samt utveckling av bostäder och arbetsplatser i hela norra Stockholm.
- Anpassning efter Förbifart Stockholm. Viktigt för att få ut så mycket effekt av investeringen som möjligt och som gynnar bostads- och arbetsplatsutvecklingen i länet samt förbättrar kapacitet och tillgänglighet.
- Tvärförbindelser för ökad tillgänglighet som binder samman länets olika delar samt för att avlasta radiella system där behov av ökad kapacitet finns. Tvärförbindelser behövs för att förstärka strukturen med de regionala stadskärnorna, vilket innebär att både bostadsbyggande och arbetsmarknad stärks. Inte minst är det viktigt för att möjliggöra effektiva transporter till och från den nybyggda Norviks hamn, avlasta befintligt vägnät och förstärka för såväl gods- som kollektivtrafiken, vilket Tvärförbindelse Södertörn planeras för.
- Åtgärder för ökad kapacitet och framkomlighet i nord-sydlig riktning som underlättar bostadsbyggande och arbetsplatsutveckling i länets centrala och östliga delar.
- Ökade satsningar på det regionala cykelvägnätet inom länet för att möjliggöra en ökad cykelandel för att avlasta kollektiv och biltrafiken.

Följande är för kollektivtrafiken i regionen särskilt viktiga behovsområden i kommande omgång investeringsplaner för att kunna klara de utmaningar som en starkt växande Stockholmsregion står inför:

- Ökad kapacitet i delar av det radiella kollektivtrafiksystemet, inte minst i regional- och pendeltågssystemet för att kunna hantera framtida efterfrågan
- Tvärförbindelser för ökad tillgänglighet som binder samman länets olika delar samt för att avlasta radiella system där behov av ökad kapacitet finns. Det möjliggör även en utbyggd och effektiv kollektivtrafik på väg.

Sverigedemokraterna
Region Stockholm

- 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
- Ökad framkomlighet för kollektivtrafik på väg och gata för ökad konkurrenskraft, attraktivitet och resurseffektivitet. Mot bakgrund att en betydande del av dessa behov handlar om att binda ihop noder av nationell och storregional betydelse bör dessa åtgärder i större utsträckning än idag finansieras i nationell plan
- Förbättrad tillgänglighet till Arlanda flygplats. Arlanda är en nod av nationell betydelse och det finns betydande behov av stärkt kollektivtrafik i form av bland annat ökad kapacitet på Ostkustbanan och bättre framkomlighet för buss.

Åtgärder i gällande plan ska slutföras
I tidigare inriktningsunderlag har principen gällt att åtgärder i gällande plan ska anses vara ”låsta”. Det är en central och avgörande utgångspunkt för stabilitet och framförhållning i infrastruktursystemet att gällande nationella plan och länstransportplan ligger fast. Förutsägbarheten är avgörande för den övriga samhällsplaneringen och kommunernas fysiska utveckling med exempelvis bostadsbyggande och följdinvesteringar i transportsystemet. Den är också viktig för näringslivet som behöver tydlighet för att bedriva och utveckla sina verksamheter.

Region Stockholm förutsätter att befintliga planer, beslutade åtgärder och ingångna avtal ska genomföras och pågående projekt slutföras. I detta ingår att även åtgärder som inte har full finansiering i nu gällande plan, som ligger några år utanför planperioden, också slutförs samt att långt planerade åtgärder fullföljs för att inte gjorda investeringar och arbete ska få reducerad effekt eller gå förlorade. Ett sådant exempel är Tvärförbindelse Södertörn.

Riktad pott för storstadsåtgärder
Befolkningstillväxten i Sverige de kommande 20 åren beräknas öka med 1 miljon fler invånare jämfört med idag. Hälften av denna tillväxt beräknas ske inom Stockholm, Göteborg och Malmö. Många av utmaningarna för framtidens transportsystem är särskilt tydliga i storstäderna.

En brist i det remitterade inriktningsunderlaget är att det saknas ett tydligt samlat grepp kring storstädernas särskilda behov och förutsättningar. Trots de planerade

Sverigedemokraterna Region Stockholm

infrastrukturinvesteringarna i Stockholms län är behoven av nya investeringar betydande.

Utmaningarna i ovan nämnda storstäder är mer komplexa både vad gäller storlek och typ av åtgärder. För att hantera hållbart resande i storstäder krävs mer omfattande investeringar än i övriga städer i landet. Exempel på detta är inte bara utbyggnad av stombussystem, spårvagnsystem eller tunnelbaneutbyggnad utan även tunga investeringar så som strategiska depåer och inköp av spårfordon.

Samtliga tre storstadsregioner har omfattande planer och målbilder för att möta dessa utmaningar i syfte att kunna fortsätta att växa hållbart. För dessa planer kommer det behövas särskild finansiering för att etappvis kunna förverkliga dessa. Därför föreslås från Region Stockholm, Västra Götalandsregionen och Region Skåne gemensamt att kommande nationella plan ska innehålla en särskilt riktad pott för storstadsåtgärder.

Ambitionen med en pott för storstadsåtgärder är att nämnda regioner ska kunna ansöka om medel på ungefär samma sätt som för dagens pott för stadsmiljöåtgärder.

Effektivare utsläppsminskningar

Regionen står inför en betydande utmaning när det gäller att öka kapaciteten och tillgängligheten i transportsystemet för en växande befolkning och samtidigt minska transportsystemets påverkan på klimat och miljö.

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 ladd-infrastruktur som krävs. Länets effektbrist på elnätet tros vara löst kring år 2027 eller 2028. 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 till fossilfri el.

Trafikverket bör utarbeta tydliga strategier, som bygger på beprövade internationella metoder, för att stödja elektrifieringen av kollektivtrafiken. En elektrifiering av kollektivtrafiken samt biltrafiken leder till kostnadseffektiva utsläppsminskningar.

Sverigedemokraterna Region Stockholm

För Region Stockholm är det viktigt att även fortsättningsvis ha en stabil tillväxt och att det finns säkra fossilfria energikällor som inte är beroende av säsong eller väder. Lika viktigt är det att säkerställa den infrastruktur som behövs för att den el som produceras når regionen på ett förutsägbart och stabilt sätt.

Region Stockholm 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 har en samlad ambition gällande elektrifiering av vägtrafik och ser inte enbart elvägsprojektet som en pilotstudie. I den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län (RUFS 2050) finns detta med som ett av nio prioriterade områden.

I inriktningsunderlaget konstateras att satsningar på förbättrade alternativ till vägtransporter enbart kan minska transportsektorns klimatutsläpp i blygsam utsträckning, med anledning av att vägtrafiken är mycket större än de andra trafikslagen. Utifrån regeringens uppdrag om inriktningsunderlag bör mer hänsyn tas till regionala skillnader. En övervägande andel av den tillkommande pendlingen i Sverige sker i stråken mot storstäderna, främst Stockholm. Det bör därför framgå att satsningar på de kollektivtrafikstarka stråken in mot storstäderna är en viktig satsning för att minska transporternas klimatpåverkan.

<u>Genomförandet av nya stambanor</u>
Ostlänken, som en del av nya stambanor, ökar tillgängligheten i stråket Stockholm - Östergötland. Det sker dels genom trafiken på Ostlänken och dels på den avlastande effekt som den har på det konventionella järnvägsnätet. Om planerna för nya stambanor fortskrider vill Region Stockholm poängtera vikten av kapacitetsstarka spår mellan Järna och Stockholm C. Förslaget om att nya stambanor läggs utanför nationell plan ser Region Stockholm som positivt. Det skapar en tydligare finansiering och prioritering av de befintliga projekten och satsningar som östliga förbindelsen. Denna förändring gör det också svårare för resterande transportinfrastrukturprojekt att prioriteras ned och påverkas negativt av kommande kostnadshöjningar på höghastighetsbanor och nya stambanor. Det råder dock osäkerheter kring finansieringen utanför nationell plan varför regeringen måste vara tydlig med hur det ska finansieras.

<u>Utmaningar med prognosstyrd planering av storstädernas transportsystem</u>
Inriktningsförslagets prioriteringar baserar sig huvudsakligen på Trafikverkets modeller för samhällsekonomi och trafikprognoser. Antagandena är vissa fall mycket osäkra. Region Stockholm ifrågasätter varför Trafikverket, trots tidigare underskattningar av befolkningsökningar

Sverigedemokraterna Region Stockholm

i storstadsregionerna, på nytt publicerar en basprognos för regionala tågresor med en beskedlig årlig tillväxt på endast 1,9 procent till 2040. Region Stockholm ser inga tecken på att de senaste decenniernas reseutveckling med regional tågtrafik skulle bromsa in, utan snarare öka.

Även steg 1 och 2 åtgärder behövs
Medel i såväl nationell plan som i de regionala planerna bör kunna användas till åtgärder i enlighet med fyrstegsprincipens två första steg, och Trafikverket bör få ett tydligt uppdrag om att aktivt arbeta med och bidra till genomförandet av denna typ av åtgärder. I dagsläget läggs ansvaret för att genomföra steg 1 och 2 åtgärder framförallt hos kommuner, regioner och privata aktörer, utan möjlighet till finansiering från regionala planer eller den nationella planen.

Lyft det storregionala och internationella perspektivet
Goda förbindelser och tillgänglighet mellan Stockholmsregionen och andra delar av landet är av stor betydelse för regionens utveckling. Kopplingarna till de omkringliggande länen är viktigt ur ett pendlingsperspektiv för regionen. Ur ett storregionalt perspektiv är det bland annat viktigt att lyfta regionaltågens betydelse, något som även enligt inriktningsunderlaget underskattats i tidigare planering.

I det storregionala sammanhanget vill Region Stockholm lyfta de åtgärder och objekt som tagits fram inom En bättre sits, vilket Region Stockholm står bakom.

Region Stockholm ser att det finns behov av att även lyfta vikten av det gränsöverskridande perspektivet kopplat till transportsystemets klimatutsläpp.

Ekonomiska konsekvenser
Trafikverket redovisar i inriktningsunderlaget följande förslag till ekonomisk inriktning utifrån gällande plan om 622,5 miljarder kronor:

- Inriktning ramnivå -20 procent
- Inriktning ramnivå 0 procent med delar av nya stambanor
- Inriktning ramnivå 0 procent utan nya stambanor
- Inriktning ramnivå +20 procent med delar av nya stambanor
- Inriktning ramnivå +20 procent utan nya stambanor Samtliga ekonomiska inriktningar beskrivs utifrån en planperiod om 12 respektive 16 år.

Av de förslag på ekonomisk inriktning som lyfts i inriktningsunderlaget anser Region Stockholm att enda acceptabla inriktningen är +20 procent utan nya stambanor med en planperiod om 12 år. För Region Stockholm innebär denna inriktning bland annat att alla övriga namngivna åtgärder

Sverigedemokraterna
Region Stockholm

(exklusive nya stambanor) i gällande plan kan genomföras, ökat utrymme för nya namngivna investeringar samt ökade årliga satsningar (+20 procent) på länstransportplan. Region Stockholm bedömer att alternativet har en positiv påverkan på regionens ekonomi. Alternativet bedöms även främja tillväxten i Region Stockholm och kan på sikt få en positiv ekonomisk påverkan genom ökade skatteintäkter.

Övriga inriktningar i inriktningsunderlaget bedöms i varierande utsträckning ha motsatt effekt och bedöms av Region Stockholm som underfinansierade och innebär en minskad ambitionsnivå för transportinfrastrukturen i landet. Exempelvis kan dessa alternativ leda till begränsad medfinansiering av kollektivtrafik och färre nyinvesteringar.

Sverigedemokraterna föreslår regionstyrelsen besluta:

1. Sverigedemokraternas utlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Trafikverket över inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022–2033 och 2022–2037.