Region Stockholm

Tillväxt- och regionplanenämnden

SÄRSKILT UTALANDE
2022-02-17

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Ärende 7
TRN 2021-0233

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

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 göra det enklare att använda kollektivtrafiken istället för bilen så att kollektivtrafiken blir det självklara valet, elektrifiera vägtrafiken och stärka arbetsmarknadsregionen genom bättre tvärförbindelser.

Detta är den största nationella planen genom tiderna och även den högsta avsättningen för länsplaneanslag. Det finns dock många historiska synder att kompensera för inte minst på länsplanesidan.

Infrastrukturdepartementet har genom Trafikverket remitterat ärendet Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033, till Region Stockholm för yttrande. 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.

Det är vår principiella hållning att lagt kort ligger och att beslutade investeringar ska fullföljas. Detta gäller exempelvis Tvärförbindelse Södertörn som är oerhört viktig för hela Region Stockholm men även för resten av Mälardalen och Sverige då den kommer möjliggöra enklare godstransporter från Norviks hamn vidare ut i Sverige samtidigt som den förstärker möjligheten att röra sig inom Södertörn men även från Södertörn till resten av Region Stockholm. Därför är vi också glada över att den i åtgärdsplanen är fullt finansierad. Samma principfasthet gäller även Mälarbanan och Fyrspår Stockholm - Uppsala. Tyvärr har inte dessa objekt fått full finansiering vilket är synd då de är viktiga för arbetspendlingen i Stockholm-Mälardalsregionen. Åtgärderna på Mälarbanan behövs för att säkra förutsättningarna för tätare trafik på pendeltåg och regionaltåg såväl som långtgående tåg. Fyrspår Stockholm – Uppsala krävs för att underlätta arbetspendlingen i en extremt tillväxtstark del av Sverige där kapaciteten redan slår i taket.

Övergripande synpunkter

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.

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. Det är även värt att poängtera att just de storstadsspecifika aspekterna av infrastrukturutvecklingen också ger storstadsområdena en unik möjlighet att gå före i elektrifiering och klimatanpassning.

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 inom ramen för nationell plan. Ska utbyggnaden ändå genomföras får finansieringen av nya stambanor på inga villkor ställas mot utbyggnad av annan infrastruktur.

Samtidigt går stora delar av anslagen till statliga projekt som inte ökar kapaciteten regionalt, exempelvis det europeiska signalsystemet ERTMS. Vi delar synpunkten 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. Enligt trafikverkets underlag har kostnaderna för pågående investeringar i järnvägssystem (varav majoriteten är ERTMS-objekt) i genomsnitt ökat med 38 procent sedan gällande plans fastställelse. Det är en orimlig kostnadsutveckling som utarmar planutrymmet och ERTMS står för nästan en tredjedel av fördyringen inför bedömningen av kostnadsanspråken.

Behov av ytterligare utpekade brister

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.

Behovet av en ny förbindelse över eller under Södertälje kanal är viktig, inte minst för exportindustrin. Förbindelsen säkrar nationellt viktiga industriers transporter och personalförsörjning samt Stockholmsregionens väganslutning till Södra Mälardalen och vidare. Vi ser att kapaciteten ytterligare behöver förstärkas, utöver den kapacitetsförstärkning som görs på befintlig bro.

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.

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.

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. För nationell plan innebär det både bättre kollektivtrafiktillgång på både spår, via bland annat höghastighetståg till Arlanda som nämts ovan, men även på väg genom att det nya tredje körfältet till Arlanda destineras till kollektivtrafik vissa tider. Ytterligare körfält på E4:an hela vägen till Arlanda är en viktig prioritering.

En kalkyl måste göras av samhällsnyttan kontra kostnaden och objekt med lägre samhällsnytta bör av naturliga skäl prioriteras lägre.