Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2020-12-01

Ärende
TN 2020-1474

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jens Plambeck
08-6861600
jens.plambeck@sll.se

Förslag till yttrande över remiss avseende inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022-2033 och 2022-2037

Ärendebeskrivning

Ärendet avser yttrande över remiss från Trafikverket via Regionledningskontoret avseende inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022-2033 och 2022-2037.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt Trafikverkets Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022-2033 och 2022-2037, rapport 2020:186.

Förslag och motivering

Stockholmsregionens snabba tillväxt medför stora infrastrukturbehov för kollektivtrafiken

Stockholmsregionen är en av Europas snabbast växande storstadsregioner, med starkare befolknings- och sysselsättningstillväxt än genomsnittet i riket. Detta har över tid byggt upp ett behov av infrastrukturinvesteringar i regionen. Trots de planerade infrastrukturinvesteringarna i Stockholms län är behoven av nya investeringar i kollektivtrafiksystemet betydande.

Om inte tillgängligheten i kollektivtrafiksystemet utvecklas i takt med regionens tillväxt riskerar regionens attraktivitet och förutsättningarna för bostadsbyggandet att minska samt utsläppen öka. För att kollektivtrafiken i länet ska kunna ta den roll som krävs för regionens utveckling enligt den regionala utvecklingsplanen RUFS 2050, är bedömningen att kollektivtrafiken behöver kunna hantera ett ökat resande med cirka 80 procent jämfört med nuläget. Underhåll och reinvesteringar i befintlig infrastruktur samt färdigställande av pågående och överenskomna infrastrukturprojekt som Sverigeförhandlingen och Stockholmsöverenskommelsen är av största vikt för att möta utvecklingen och bidra till klimatomställningen. Behoven av medel för förbättring av kollektivtrafiken har med andra ord en stark koppling till möjligheterna att klara stora regionala utmaningar som bostadsbrist, tillgänglighet, trängsel, utsläpp och klimat.

Transportsystemet i Stockholmsregionen är starkt sammanlänkat. Åtgärder, incidenter och stopp i trafiken, även tillsynes mindre sådana, i en del av regionen kan få effekter i en helt annan del av regionen och även utanför. Det finns ett stort behov av att effektivisera befintligt trafiksystem för att möta ökade resenärsflöden och möjliggöra förtätning i kollektivtrafiknära lägen. Det är viktigt att väg- och järnvägsnät tillskapas ökad kapacitet för att kunna möta framtida behov.

Kollektivtrafiken i Stockholms län har en hög marknadsandel för resor till Stockholms innerstad. För övriga resor erbjuder bilen kortare restider och är basen för tillgängligheten i Stockholmsregionen. För att kunna skapa tillgänglighet inom hänsynsmålets krav på miljömässig hållbarhet i Stockholmsregionen behöver tillgängligheten med kollektivtrafik, gång och cykel vara konkurrenskraftig med den som bilen erbjuder. Detta kräver betydande insatser. Ett utvecklat stomnät med reserverat utrymme för kollektivtrafiken i väg- och gaturummet ökar kapaciteten i hela transportsystemet. Genom att erbjuda attraktiva tvärförbindelser stärks kollektivtrafikens konkurrenskraft samtidigt som sårbarheten minskar och de hårt belastade centrala delarna av spårnätet avlastas.

Tillgänglighet i termer av transportinfrastruktur har en grundläggande betydelse för den långsiktiga regionala och lokala utvecklingen. En enskild infrastrukturåtgärd leder dock långt ifrån alltid till regional utveckling, kommunal attraktivitet och tillväxt. Det krävs ofta mycket mer. Infrastruktur bör därför förstås som en viktig nyckelfaktor men är ingen garanti för att skapa och tillvarata utvecklingspotentialer. Genom att kombinera tillgänglighet genom

transportinfrastruktur med tillgänglighet genom goda lägesegenskaper fås en multiplikatoreffekt. Den ger en starkare tillgänglighet än om bara transportinfrastrukturen beaktas. Alltså behöver transportpolitiken kopplas till en stadsutvecklingspolitik för att maximera utvecklingspotentialer för att realisera den fulla potentialen av tillgängligheten.

Eventuella utvecklingspotentialer till följd av en infrastrukturåtgärd beror i hög utsträckning på möjligheterna att utnyttja nyvunna lägeskvaliteter. Här spelar trafikeringen i allmänhet och kollektivtrafik i synnerhet en central roll för att potentialen av en infrastrukturåtgärd ska kunna tillvaratas. Ett ökat fokus på steg 1 och 2-åtgärder där befintlig infrastruktur utnyttjas på ett mer effektivt sätt bör tydligare adresseras och i hög utsträckning även inkludera ett resonemang kring kollektivtrafik och då särskilt för stombuss.

Enligt Trafikverkets 4-stegs princip framgår att steg 2-åtgärder omfattar åtgärder som innebär ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen. I Trafikverkets handbok för Åtgärdsvalsstudier lyfts bland annat som exempel åtgärder som omprioritering av gaturummet, kollektivtrafikkörfält, signalprioritering etc. som förslag. Effektivare utnyttjande av befintligt gaturum, särskilt i storstadsområden med tät bebyggd miljö bör därför med fördel innebära ett stärkt fokus på kollektivtrafikåtgärder. Genom att i åtgärdsvalsstudier utnyttja hela skalan i fyrstegsprincipen kan medel omfördelas och användas där de bäst behövs. Detta bygger dock på en ökad kunskap och förståelse kring kollektivtrafikens möjlighet att inte enbart utgöra komplement till dyrare åtgärder, snarare tvärt om.

Transportsektorns klimatmål är att utsläppen från inrikes transporter (exklusive flyg) år 2030 ska vara 70 procent lägre än år 2010. I uppdraget att ta fram inriktningsunderlaget 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. Framkomlighetsåtgärder för stombusstrafik har i flera utredningar visat att de är samhällsekonomiskt lönsamma investeringar för en ökad tillgänglighet genom ett hållbart och mer klimatsmart transportsätt. Genomförandet av framkomlighetsåtgärder i stråken förutsätter i många fall samordning och samverkan av flera väghållare så som Trafikverket och berörda kommuner. Då nyttan av åtgärderna ofta fördelar sig över flera kommuner och ibland med en högre nytta för kommuner som inte är väghållare är finansieringsfrågan och därmed genomförandet svår. Som stöd för samverkan och genomförande finns därför starka skäl för att staten ska gå in

med utökad finansiering för lönsamma åtgärder som ställer särskilda krav på samverkan mellan aktörerna. Nationella medel kan i nu gällande plan stödja genomförandet av mötesseparering för en ökad trafiksäkerhet på regional nivå genom samfinansiering med länsplan. Region Stockholm ser att staten ska se över möjligheten att i Nationell plan tillskapa en konstruktion för medfinansiering av framkomlighetsåtgärder för stombusstrafiken på det kommunala vägnätet likt den konstruktion som finns i nu gällande Nationell plan inom trafiksäkerhetsåtgärder. Det vill säga att investering i framkomlighetsåtgärder för stombusstrafik på det kommunala vägnätet kan få del av medfinansiering även från Nationell plan.

Viktiga åtgärdsområden i Stockholms län

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:

- Omhändertagande av befintlig infrastruktur, genom underhåll, upprustning och reinvestering. Uteblivna medel för detta riskerar att ge omfattande störningar i trafiken, minskad kapacitet och försämrad tillgänglighet, vilket får negativa effekter för hela landet.
- Ökad kapacitet i delar av det radiella kollektivtrafiksystemet, inte minst i regional- och pendeltågssystemet för att kunna hantera framtida efterfrågan
- Tvärförbindelser för ökad tillgänglighet i den nationella noden Stockholm samt för att avlasta radiella system där behov av ökad kapacitet finns. Med utvecklade tvärförbindelser uppstår en nätverkseffekt som både minskar kollektivtrafikens sårbarhet och ökar dess attraktivitet.
- Ökad kapacitet och förbättrade resenärmiljöer i ett större antal regionala noder och bytespunkter, inte minst i korsningspunkter mellan radiell och tvärgående system, för ökad nätverksfunktion och minskad sårbarhet
- Ökad framkomlighet för kollektivtrafik, framförallt stombuss, 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 både nationell och regional betydelse och det finns betydande behov av stärkt kollektivtrafik i form av bland annat ökad kapacitet på Ostkustbanan,

sänkta trafikeringskostnader på Arlandabanan och bättre framkomlighet för buss.

Under planperioden kommer det finnas stora behov av underhåll av befintliga infrastruktursystem på upp till flera 10-tals miljarder. Ett stort antal anläggningar i regionens kollektivtrafiksystem har uppnått sin tekniska livslängd, vilket innebär att det finns ett stort underhålls- och reinvesteringsbehov under många år framöver. Liknande förhållanden gäller för depåer och spårfordon där finansieringsansvaret idag helt åvilar regionen. Om inte detta beaktas i tilldelningen av statliga medel riskerar Stockholmsregionen omfattande störningar i trafiken, minskad kapacitet och försämrad tillgänglighet, vilket får negativa effekter för hela landet.

Samhälls- och trafikplaneringen i Stockholmsregionen utförs av flera olika aktörer. Kommunerna har planmonopol, äger mark och är väghållare för en betydande del av vägnätet. Staten har lagstiftande makt, kan besluta om riksintressen och har en stark finansiell position. Bl.a. äger staten rådighet över trängselskatten i Stockholm. Medan i Göteborg betraktas trängselskatten som en regional finansieringskälla. Staten är väghållare för en del av det primära vägnätet och infrastrukturförvaltare för det nationella järnvägsnätet i regionen. Region Stockholm ansvarar för kollektivtrafikens drift och äger ca 200 km regionalt spårnät. På det spårnätet genomförs fler resor per dag än vad som genomförs på trafikverkets spårnät. Däremot har regionen relativt svag finansiell och rättslig ställning eftersom regionen inte äger mark eller har planmonopol. Inte heller åtnjuter regionens spårtrafikanläggning samma rättsliga status som statens spåranläggning då exempelvis tunnelbanan inte är riksintresse.

På grund av den splittrade ansvarsbilden mellan länets 26 kommuner, Trafikverket och den regionala kollektivtrafikmyndigheten tenderar Stockholms trafikplanering att landa i händerna på statliga förhandlingsmän. För att sådana initiativ ska nå framgång krävs goda förberedelser, systemförståelse och en regional samsyn.

Inför den finansiella situation som regionen står inför behöver en djupare diskussion tas kring kollektivtrafikens finansiering mellan de berörda parterna stat, region och kommun. Genom en förbättrad förståelse mellan trafikplaneringsaktörerna i regionen och det gemensamma transportsystemet finns större möjligheter att hitta och genomföra effektiva kompletteringar till

det befintliga trafiksystemet. På motsvarande sätt behöver underhåll och vidmakthållande av det gemensamma transportsystemet behandlas som en gemensam angelägenhet i regionen. Om inte en sådan diskussion om kollektivtrafikens finansiering kan landa i ekonomiskt hållbara principer under planperioden, riskerar nybyggnadsområden stå utan kollektivtrafikförsörjning och underhållsskulden på befintligt kollektivtrafiksystem växa till en besvärande nivå.

Komplexa planeringsfrågor kräver ökad samordning och bättre regional samverkan

En brist i det remitterade inriktningsunderlaget är att det saknas ett tydligt samlat grepp kring storstadens särskilda behov och förutsättningar. Storstadens komplexa transportsystem kräver en hög grad av samordning mellan olika planeringsprocesser, intressenter och beslut, där planeringen på ett bättre sätt än idag måste hantera ett samspel mellan infrastrukturplanering, bebyggelseplanering, ekonomiska och administrativa styrmedel samt driftsfrågor.

De analyser som gjordes inför framtagandet av en ny regionplan, RUFS 2050, visar på att lokaliseringseffekten av en transporteffektiv samhällsplanering är en starkare driftkraft för ökad tillgänglighet än utvecklingen av transportsystemet i sig. Det innebär att berörda planeringsaktörer tillsammans behöver verka för ett transportsystem som stimulerar resor med gång, cykel och kollektivtrafik med fokus på lokalisering av tillkommande bebyggelse i goda kollektivtrafiklägen. Ett sådant förhållningsätt innebär ett bredare samhällsperspektiv på transportpolitiken än vad som redovisas i trafikverkets inriktningsunderlag.

Utmaningar med prognosstyrd planering av storstädernas transportsystem

Inriktningsförslagets prioriteringar baserar sig huvudsakligen på Trafikverkets modeller för samhällsekonomi och trafikprognoser. I remissunderlaget anges att modellerna och prognoserna bygger på en rad antaganden som i vissa fall är mycket osäkra. Trängsel i kollektivtrafikfordon och resenärspunktlighet är exempel på effektsamband som inte är implementerade i grundmodellerna. I vägtrafikobjekt är ofta den kortade restiden av utökad kapacitet den huvudsakliga effekten, medan de stora effekterna i kollektivtrafikobjekt tenderar att vara systemeffekter som påverkar just trängsel och punktlighet. Detta innebär att vägtrafikens kapacitetsförstärkningar värderas med hög precision medan kollektivtrafikens huvudsakliga effekter ligger som

beräkningar utanför grundmodeller och därmed endast ingår som känslighetsanalyser.

För att förklara och förstå mer komplexa systemsamband som innefattar flera olika discipliner behövs ett annat förhållningsätt till modellresultat än vad som redovisas i inriktningsunderlaget. Många kommuner och regioner har gått över till ett målstyrt förhållningsätt till utveckling. Transportpolitiken betraktas då som ett verktyg för att uppnå en viss samhällsutveckling. Det verktyget används integrerat med andra politikområden såsom klimat, miljö, stadsutveckling, regional integration, vilka påverkas av transportsystemets utformning. Med ett målstyrt förhållningsätt tydliggörs målkonflikter och ställningstaganden när strategier och mål diskuteras. I ett prognosstyrt förhållningssätt återfinns i stället målkonflikter och ställningstaganden i olika modellantaganden. Dessa är mycket svårare att genomskåda.

I storstadsområdena finns bättre förutsättningar för att styra över mobilitet till hållbara transporter (gång, cykel och kollektivtrafik), detta eftersom flödena är större och avstånden kortare. Argumentet att överströmning från vägtrafik till kollektivtrafik har liten potential i klimatarbetet har därmed inte samma giltighet i storstäder som genomsnittssverige, vilket inriktningsunderlaget antar.

Det finns svagheter i modellerna. Det finns behov av att problematisera målkonflikter och sätta transportpolitiken i sitt sammanhang. På flera ställen i inriktningsunderlaget dras slutsatser utan att hänsyn tas till de här osäkerheterna i underlaget och behovet av bredare perspektiv. Sammanfattningsvis finns skäl till försiktighet vid värderingen av lönsamhet och effektivitet i transportpolitiken och i tolkningen av modellresultat. Det gäller i synnerhet när rekommendationer ges på systemnivå och systemförändrande åtgärder diskuteras. Modeller och prognoser är förenklingar av verkligheten som baserar sig på de ursprungliga frågeställningar som modellerna är utvecklade för. Därför är det önskvärt med bredare resonemang om slutsatser och rekommendationer när transportpolitiken under planperioden utformas.

Elvägar
I inriktningsunderlaget ställs stora förhoppningar till en omfattande elektrifiering av vägtrafiken. Som en del av detta ingår att utveckla elvägar där vägtrafikfordon får kontinuerlig laddning under gång. Alla former av laddinfrastruktur innebär någon form av gränssnitt med en öppen marknad av fordonsägare. Personbilar har långa tider då de inte används som kan användas för laddning. Yrkesfordon används intensivare vilket ställer större krav på batterikapacitet eller laddning under gång.

Trafikförvaltningen kan som upphandlande enhet av elbusstrafik bidra med ett par lärdomar till ett sådant brett införande. Elbussar som trafikerar ett avgränsat stadsområde innebär att det är samma organisation som står för fordon som för infrastruktur. Ett sådant slutet system är en mycket enklare applikation att elektrifiera än en öppen marknad med flera olika aktörer (åkerier). Gränssnitt, standarder och ansvarsfrågor kommer att vara utmaningar om ambitionen är en bred användning. Inriktningsunderlaget behöver ta ett bredare perspektiv än bara infrastruktur- och teknikperspektivet För att kunna tillvarata elektrifieringens och även digitaliseringens möjligheter krävs ett bredare uppdrag där organisation, regelverk, infrastruktur och fordon betraktas som ett gemensamt system. Det perspektivet saknas i inriktningsunderlaget.

Digitalisering och trafiksäkerhet på väg
I inriktningsunderlaget diskuteras trafiksäkerhetsåtgärder för vägtrafiken utifrån det traditionella perspektivet att anpassa infrastrukturen. Samtidigt konstateras att hastighetsefterlevnad och nykterhet är viktiga grundförutsättningar för en hög trafiksäkerhet. På ett annat ställe i underlaget diskuteras person- och lastbilsutveckling där vi ser ett ökat inslag av autonomi och elektrifiering. Autonomi innebär en hög grad av hjälpsystem i fordon som just kan användas till att reglera fordonets hastighet och förarens nykterhet. Alltså borde en framtida inriktning för trafiksäkerhet i större utsträckning fokusera på fordonen än på infrastrukturen. På så sätt bör trafiksäkerhetsvinster kunna uppnås till en lägre kostnad för samhället än om infrastrukturen ska anpassas. När ny teknik införs behöver även organisationen kring tekniken anpassas. I de sammanhangen är det en fördel att arbeta med lite mer avgränsande system såsom kollektivtrafiken. Som upphandlande enhet för kollektivtrafik på väg kan regionala kollektivtrafikmyndigheter tjäna som testbäddar för den här sortens teknik. Detta eftersom fordonsägandet och

organisationen kring fordonen utgör en integrerad helhet. Samma grundförhållande gäller även för elektrifieringen.

I inriktningsunderlaget saknas det angreppsättet. I stället för att fortsätta lägga fokus på att anpassa infrastrukturen bör i stället uppdrag formuleras för att styra fordonstillverkare att arbeta med hjälpsystem i sina fordon för hastighetsefterlevnad och nykterhet.

Genomförandet av nya stambanor

De nya stambanorna är i grunden drivna av ett kapacitetsbehov då det redan idag finns ökade anspråk på järnvägens kapacitet från snabb-, regional-, pendel- och godståg. De ökade anspråken drivs av flera olika faktorer. Järnvägens avreglering har drivit fram flera nytillkomna aktörer inom den kommersiellt lönsamma trafiken vilket ökar efterfrågan på mer snabbtåg. Regionernas ökade ambitioner för regional utveckling, bostadsmarknadens utveckling och ett ökat resande med regional kollektivtrafik driver på efterfrågan på mer pendel- och regionaltåg. Även för att regeringens ambitioner om ökad andel godstrafik på järnväg ska kunna realiseras krävs ökad kapacitet så att inte det inte medför att pendel- och regionaltågstrafiken drabbas av undanträngningseffekter.

Nya stambanor är en lösning som syftar till att möta de här behoven på ökad kapacitet. Samtidigt uppstår restidsvinster genom att snabbtågen kan köra snabbare på en dedikerad bana och övriga tågslag får bättre framkomlighet på det befintliga nätet.

Övrig infrastruktur- och samhällsplanering i de berörda stråken utgår från att ny stambana byggs i de berörda relationerna, men kräver kapacitetsförstärkning på sträckor där trafik från både befintliga och nya stambanor samsas. Om inte sådan kapacitetsförstärkning sker riskerar undanträngningseffekter på pendel- och regionaltågstrafiken att uppstå. För Stockholmsregionens del handlar det om sträckorna Järna- Stockholm C, samt sträckan vidare mot Arlanda. Med en sådan kapacitetsförstärkning möjliggörs dessutom en utvecklad pendel- och regionaltågstrafik i Stockholm – Mälardalen. Det är bland annat en bärande del i Mälardalsrådets storregionala systemanalys, En Bättre Sits. Det är ett samarbete mellan berörda regioner i Stockholm-Mälardalen som Region Stockholm står bakom. Syftet är att stärka den regionala integrationen, regionens och därmed Sveriges konkurrenskraft.

Ostlänken, som en del av nya stambanor, ökar tillgängligheten i stråket Stockholm - Östergötland. Det sker dels genom trafiken på Ostlänken och den

avlastande effekt som den har på det befintliga järnvägsnätet. I ett läge där nya stambanor inte genomförs på grund av låg lönsamhet behöver någon form av alternativ åtgärd genomföras. Det kan vara en alternativ kapacitetsutbyggnad eller att tågtrafiken får en lägre utveckling. Mot bakgrund av ovan anförda är det angeläget med en redovisning av vad alternativet till nya stambanor skulle innebära.

250 km/h på befintliga järnvägsstråk

I inriktningsunderlaget diskuteras en satsning på 250 km/h på befintliga banor där banunderbyggnad och geometri så tillåter. Det är en intressant utveckling, där det dock i stråk som Mälarbanan behöver tas hänsyn till hela trafikbilden, inklusive påverkan på pendel och regionaltåg där särskilt eventuella undanträngningseffekter beaktas. Stockholm – Oslo skulle kunna vara en sådan länk där det är aktuellt. Utredningar och ÅVS:er har visat på en stor potential till ökat resande med tåg på sträckan. Detta eftersom attraktiviteten kan öka genom kortare restider mellan städerna. Arbetet med att utveckla stråket Stockholm - Oslo bör fortsätta under planperioden. Men hänsyn behöver tas till hela trafikbilden på Mälarbanan, inklusive påverkan på pendel och regionaltåg. I synnerhet behöver eventuella undanträngningseffekter beaktas.

Satsningen på ERTMS

I inriktningsförslaget föreslås en fortsatt satsning på ERTMS enligt liggande plan. Syftet sägs vara att underlätta gränsöverskridande trafik. Samtidigt väljer de olika europeiska infrastrukturförvaltarna olika vägval i införandet. Resultatet är att det har uppstått olika versioner av ERTMS och nya utgåvor av signalsystemet kommer löpande. För fordonsägare som Region Stockholm innebär införandet en merkostnad att installera nytt ombordsystem med ringa eller intet mervärde.

Det svenska signalsystemet med ATC som en påhängsmodul på befintliga ställverk har inneburit relativt långa livslängder och successiva reinvesteringar. Med en ökad grad av datorisering minskar livslängderna och tätare behov av uppdatering uppstår. Idag innebär den sortens uppdateringar 1-2 dagars trafikstopp och med motsvarande uppdateringar på fordonssidan.

Vid övergång från ATC till ERTMS sker en genomgripande förändring av systemarkitekturen. Komponenter får fler funktioner. Livslängden blir kortare och tätare behov av uppdateringar uppstår. Det finns bl.a. en del frågeställningar kring cybersäkerhet och ägande av data som har framkommit i

de kommersiella riskanalyser som har gjort tillsammans med branschen. ERTMS-projektets uppdrag är att byta ut befintligt system till nytt utan någon utvecklad funktionalitet eller kapacitet. I Stockholmsområdet blir ett sådant förhållningsätt problematiskt. I synnerhet som projektet drivs som enskilda stråk när trafiken i Stockholm är ett integrerat system av flera stråk.

Inför ett vidare arbete med ERTMS-införande i Sverige behöver en rad frågeställningar kring systemets förvaltning, utveckling och implementering klarläggas. Inte minst gäller det finansieringen av nödvändiga uppgraderingar av fordonen. I många andra europeiska länder betraktas fordonens signalutrustning som en del av den fasta infrastrukturen med tillhörande större finansieringsansvar från den nationella infrastrukturförvaltaren.
Eftersom det här är en systemfråga som berör hela järnvägs-systemet och inte bara Trafikverket behöver ett sådant arbete ske i nära samverkan med branschen.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta följande.

1 Föreliggande förslag till yttrande godkänns och översänds till regionstyrelsens förvaltning.

David Lagneholm
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

Beslutas 2020-12-04 enligt ovanstående förslag:

Kristoffer Tamsons
Trafiknämndens ordförande

Beslutet anmäls till trafiknämnden.