



## Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037

Remissvar till Trafikverket  
Remisstid den 15 april 2024

Förslag till beslut

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i promemorian.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

### Föredragande borgarrådet Karin Wanngård

Sammanfattning av ärendet

Trafikverket har remitterat *Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037* på uppdrag av Infrastrukturdepartementet. Inriktningsunderlaget är inte utskickat på remiss till landets kommuner. Stockholms stad har trots detta valt att svara på remissen.

Inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026 - 2037 är upprättat av Trafikverket i enlighet med regeringens direktiv den 15 juni 2023, *Uppdrag att ta fram inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för planperioden 2026–2037* (LI2023/02737).

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. Inom ramen för arbetet med att ta fram inriktningsunderlaget har Trafikverket samrått med regionerna och Gotlands kommun som är länsplaneupprättare och ansvariga för regional utveckling. Luftfartsverket och Sjöfartsverket har, liksom regionerna, getts möjlighet att inkomma med underlag, hänvisningar till deras underlag återfinns i rapporten. Trafikverket har också samverkat med branschorganisationer och samarbetsparter inom sektorn.

## Beredning

Ärendet har beretts av stadsledningskontoret som har svarat i samråd med exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret och Stockholms Hamn AB.

*Stadsledningskontoret* vill lyfta fram att utbyggnaden av infrastruktur behöver utvecklas samordnat och strategiskt samt hänga ihop med stadsutvecklingen för att möta behoven. De anser därmed att det är oacceptabelt att remissen inte gått till kommunerna.

## Föredragande borgarrådets synpunkter

Stockholm är en av de snabbast växande regionerna i Europa. Allt fler väljer att flytta till vår stad samtidigt som vi lever längre och fler barn föds. En förutsättning för att Stockholm ska kunna växa hållbart är att infrastrukturen och kollektivtrafiken byggs ut. Det fodrar en ökad investeringstakt och en betydligt högre ambitionsnivå än vad som redogörs för i Trafikverkets *inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för 2026-2037*.

I Stockholm finns flera infrastrukturprojekt som skapar en nationell nytta för medborgare och näringsliv. De bidrar till en hållbar ekonomisk tillväxt, effektiva transporter med hög tillgänglighet och till att nå lokala, regionala och nationella klimatmål. En utbyggd kollektivtrafik och infrastruktur i Stockholm är avgörande för regionens konkurrenskraft, innovation, forskning, internationella anslutningar och krisberedskap. Infrastruktursatsningar i Stockholms län är inte enbart en regional fråga, utan också en nationell angelägenhet.

Infrastrukturplaneringen för arbetspendling, godstransporter och fritidsresor behöver utvecklas samordnat och strategiskt och måste hänga ihop med stadsutvecklingen genom att den utgår från kommunernas kunskap och bedömning av medborgarnas och näringslivets behov. Vi anser därför att det är helt oacceptabelt att Trafikverkets inriktningsunderlag inte har remitterats till kommunerna trots att det uttryckligen står i myndighetens direktiv.

Vår bedömning är att de statliga investeringarna i Stockholmregionens infrastruktur behöver öka och ramarna i länsplanen höjas. Det gäller både namngivna objekt, tilldelning i åtgärdsområden och potter i nationell plan samt ökad ram till regionen i länsplanen. Den ekonomiska ramen måste stå i proportion till länets storlek och ta hänsyn till att Stockholmregionen är jobb- och tillväxtmotor för hela landet. Vi anser därför att det enda rimliga alternativet är det med 20-procentig ökning av den ekonomiska ramen till nationell plan, även om det mest sannolikt kommer krävas betydligt mer resurser än så för att klara av befintliga objekt och för att möta de behov som finns i Stockholms län.

Vi måste kunna lita på att lagt kort ligger. Avtalen om Stockholmsförhandlingen och Sverigeförhandlingen innehåller stora kollektivtrafikobjekt med ett omfattande

bostadsåtagande för Stockholms stad. Det är av avgörande betydelse att samtliga parter som ingår avtal och överenskommelser om medfinansiering och samarbete står fast vid och tar ansvar för finansiering, planering och genomförande. Projekten inom förhandlingarna måste prioriteras och ligga fast i kommande nationell plan och länsplan. Något annat vore oacceptabelt och skulle få stora negativa konsekvenser för Stockholms utveckling och tillväxt.

Statens infrastruktursatsningar genom nationell plan är avgörande för att nå klimatmålen på kommunal, regional och nationell nivå. Den gröna omställningen bygger på en utbyggd kollektivtrafik och en infrastruktur med ett lågt klimatavtryck. Vi kan konstatera att regeringens klimatmål inte kommer att nås enligt styrmedel och remissens underlag. Utöver det kräver stadens egna målsättningar om att fram till år 2030 minska utsläppen från transportsektorn med 80 procent jämfört med år 2010 ytterligare kapacitetshöjande åtgärder från staten.

Vi vill också betona vikten av att fortsätta satsa på utvecklingen av statlig cykelinfrastruktur i Stockholmsregionen. Det behöver göras parallellt med reinvesteringar i befintlig infrastruktur och det finns ett stort behov av statliga satsningar och förslag som säkerställer att elnätets utbyggnad och kapacitet inte begränsar den utbyggnad som krävs för en elektrifieringsomställning av transportsektorn. För att Stockholm ska kunna nå hållbarhetsmålen behöver statliga insatser likt stadsmiljöavtal och cykelinvesteringar komma till.

Stockholm den 10 april 2024

Karin Wanngård

## Bilaga

Remiss – Inriktningsunderlag för infrastrukturplanering för perioden 2026-2037, dnr KS 2024/182-1.1

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** av borgarråden Christofer Fjellner, Dennis Wedin och Andréa Hedin (alla M) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Att delvis bifall förslag på remissvar
2. Att därutöver anföra

Stockholm ska vara en växande, grön och tillgänglig stad. Då behöver det vara enkelt att ta sig hit. Oavsett om man åker bil, tåg, båt eller flyg. Det är också viktigt att Stockholm talar med en samlad röst om vad som behövs för att både vår stad och region ska växa.

Arlanda måste rustas upp med bättre tillgänglighet till Stockholm och fler internationella flyglinjer. Moderaterna är oroade över hur styrets politik drabbar både Stockholm och Sverige negativt. Genom sämre flygförbindelser till Stockholm minskar vår tillgänglighet till resten av världen och inom Sverige.

Det är inte så Moderaterna vill och tror att vi förenar en växande och hållbar stad. För att Stockholm och Sverige ska bli föregångsexempel vad gäller grön omställning kombinerat med hög tillväxt behöver vi: ta bort späravgiften för resande med kollektivtrafik till och från Arlanda, förbättra väg- och järnvägskapaciteten till Arlanda från hela östra Sverige, höja start- och landningskapaciteten på Arlanda, förbättra överföringen av energi till Bromma flygplats och Arlanda för att så snart som möjligt underlätta för resor med el- och hybridflygplan, renovera befintlig baninfrastruktur på Arlanda samt inleda arbetet med tillstånd för en tredje parallell landningsbana på Arlanda.

Vidare behöver tågförbindelsen mellan Stockholm-Oslo behöver rustas upp. På så vis kan tillväxten i både Stockholms- och Osloregionen öka.

Majoriteten av biltrafiken i Stockholms innerstad är genomfartstrafik utan ett mål i innerstaden. Det resulterar i trängsel, sämre framkomlighet och dålig luftkvalitet – det vill säga saker som både majoriteten och vi vill se mindre av. För att tillväxten i hela stockholmsregionen ska förbättras samtidigt som genomfartstrafiken i innerstan minskar, behöver Stockholms ringled färdigställas med bygget av Östlig förbindelse. Ingen annan lösning skulle innebära samma förbättringar för både framkomligheten och miljön utan att riskera tillväxten eller tillgängligheten i Stockholm och omgivande kommuner.

Avslutningsvis vill Moderaterna ännu en gång understryka behovet av att hela Stockholm kan tala med en gemensam röst för att få till nödvändiga infrastruktursatsningar i vår stad och region. Vi hoppas därför kunna kroka arm med de politiska majoriteterna i Stockholms stad och region Stockholm för att på allvar få till den infrastruktur Stockholm behöver för att växa till en hållbar och livskraftig världsstad.

**Särskilt uttalande** av borgarrådet Jan Jönsson (L) enligt följande.

Vi lever i en global och tät sammanflätad värld och vi människor spenderar allt mer tid på att resa till och från jobbet, besöka släkt och vänner eller för att upptäcka nya och spännande platser. Samtidigt som vår befolkning växer så sätter det även större krav på att vår infrastruktur ska fungera och möta den ökade kapaciteten av ett ökat resande.

För att nå klimatmålen och verka för den gröna omställningen behöver vi att fler väljer tåget, både inrikes och utrikes. Tåget har ett lågt klimatavtryck i relation till andra transportmedel – men tyvärr ser vi idag att tåget är ett väldigt komplicerat och till och med otillgängligt alternativ jämfört med flyget.

Att kunna planera och boka sina semesterresor för sommaren med tåg är vid dags datum inte möjligt eftersom SJ bara släppt biljetter fram till 3 juni – med sommarsemesteren

bara två-tre månader bort. Ska vi verka för ett klimatvänligt resealternativ för våra medborgare så måste det även gå att kunna planera i god tid för detta.

Därför ser vi ett behov av att infrastrukturplaneringen möjliggör för tågbolagen att släppa sina biljetter senast ett halvår i förväg. Järnvägsunderhåll behöver bedrivas så att tågen kan fortsätta gå mellan Stockholm och Sveriges övriga större städer, utan omständliga och tidskrävande byten till ersättningsbussar.

### **Kommunstyrelsen**

**Reservation** av Christofer Fjellner, Johan Paccamonti och Jonas Nilsson (alla M) som är likalydande med Moderaternas reservation i borgarrådsberedningen.

**Reservation** av Gabriel Kroon (SD) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Att delvis bifalla promemorian
2. Därutöver anföra följande:

Sverigedemokraterna ställer sig delvis bakom stadsledningskontorets yttrande med följande förändringar.

Stockholm stad kommer inte att ställa sig bakom höjningar av trängselskatten.

Stockholm stad anser att östlig förbindelse, som skapar en komplett ringled runt Stockholm city, bör vara med som ett utpekad samfinansieringsprojekt i infrastrukturplanen.

**Särskilt uttalande** av Jan Jönsson (L) som är likalydande med Liberalernas särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

**Särskilt uttalande** av Jonas Naddebo (C) enligt följande.

Stockholm och Sverige måste visa vägen mot ett hållbart samhälle. Inom Stockholmsregionen måste minst 70 procent av resorna ske med kollektivtrafik, cykel och gång senast år 2030. Ska vi nå dit så behöver mer göras för just dessa trafikslag. Med en bättre och grönare mobilitet kan vi minska vår klimatpåverkan, trängseln i trafiken, och förbättra folkhälsan.

För att fler ska kunna åka kollektivt måste kollektivtrafiken vara mer tillgänglig och ha ett ökat utbud i hela vår region. Mer gatuutrymme behöver frigöras för att människor ska kunna gå och cykla på ett säkert sätt och för att kollektivtrafiken ska komma fram i tid och inte fastna i köer. Det gäller både i de mer tätbebyggda Stockholmskommunerna och bostadsområdena liksom i våra mer glesbebyggda delar av regionen och längs våra länsvägar.

Trafikverket måste därför aktivt prioritera gång, cykel och resor på spår högre i inriktningsunderlag för infrastrukturplanering för perioden 2026-2037. Särskilt cykel har under allt för lång tid nedprioriterats av Trafikverket.

För att nå den gröna omställningen behöver vi helt enkelt få fler att välja tåget. Tågtrafiken är viktig för vårt lands utveckling. Ur ett Stockholmsperspektiv är insatser för att säkra framkomligheten genom Södertälje, en bättre koppling Stockholm-Arlanda-Uppsala, bättre järnväg mellan Oslo och Stockholm och nya stambanor starkt motiverade både för beredskapen för konkurrenskraften och för klimatet. Det är oacceptabelt att det saknas 140 miljarder kronor för att ens klara av underhållet av befintliga vägar och spår.

Pendeltågsresenärerna har fått utstå alldeles för mycket under den senaste tiden. Trafikverket behöver, tillsammans med Region Stockholm, öka kapaciteten på spåren. Det behövs fler spår mellan Stockholm – Uppsala. Takten för utbyggd fyrspår behöver öka och projektet måste prioriteras. I samma del behövs det förbindelser till och från Stockholm-Arlanda. Landets största flygplats är idag hopplöst svårt att ta sig till snabbt och miljövänligt utan att ruinera sig. Eftersom Arlandabanan ägs av A-train tas det ut en straffavgift på 130 kr för de som åker andra tåg än Arlanda Express till/från flygplatsen. Detta måste ändras, endera genom att staten köper ut A-train eller slopa den extra pendeltågsavgiften till Arlanda. Kapacitetshöjande åtgärder behövs också om fler genomgående tåg ska kunna stanna vid Arlanda.

Byggstarten för överdäckningen och tillhörande fyrspår genom Solna och Sundbyberg riskerar att försenas med fyra år, till 2028. Fyra spår hela vägen från Tomtebodan till Kallhäll är en förutsättning för att Mälardalen ska bli robust mot förseningar, och är angeläget för många i Västerort. Det möjliggör för fler tåg till/från Västerås, Örebro, i förlängningen även Värmland och Norge. Att förbättra järnvägen mellan Stockholm och Oslo är ett projekt med god samhällsekonomisk lönsamhet.

Förbättra förbindelserna Stockholm-Göteborg/Malmö. Ostlänken Järna - Linköping är ett kritiskt första steg för nya stambanor från Stockholm till Göteborg och Malmö. Det är en nödvändighet för Stockholms konkurrenskraft och tillväxt att vi har goda tågförbindelser till resten av landet/kontinenten. Befintliga stambanor har nått sin maxkapacitet, passagerartågen behöver flytta till nya snabbare banor för att vi också ska kunna flytta över mer godstransporter till järnvägen.

Sist men inte minst så är tunnelbaneutbyggnaden i Stockholm ett av Sveriges viktigaste kommande infrastrukturprojekt. Centerpartiet kommer alltid vara ett tunnelbaneparti. Vi ser positivt på att tunnelbaneutbyggnaderna rullar på. Men det måste prioriteras ytterligare stopp på linjen Fridhemsplan-Älvsjö. Vi kräver att tunnelbanestationer placeras vid Marieberg, som kan öppna för 4500 nya bostäder kan byggas och att Hornstull trafikeras i den nya linjen, för att avlasta Västerbron.

**Ersätтарыttrande** av Nike Örbrink (KD) som är likalydande med Moderaternas reservation i borgarrådsberedningen.

**Ersätтарыttrande** av Nike Örbrink (KD) enligt följande.

Sveriges infrastruktur har varit avgörande i bygget av Sverige. Genom investeringar i vägnät, järnvägar och flygplatser under 1900-talet skapades ett snabbt, kapacitetsstarkt

transportsystem som smidigt och pålitligt kunde flytta såväl människor som gods. Parallellt vidgades Sveriges samtliga arbetsmarknader när arbetspendling möjliggjordes, inte minst här i Stockholmsregionen.

Men denna infrastruktur är åldrad och allt mer sliten efter år av politisk eftersatthet. KD välkomnar därför regeringens omläggning av trafikpolitiken och detta förslag till en mer ändamålsenlig infrastrukturplanering. Att vårda och värna det befintliga ska ges större prioritet än tidigare visionär politik som bedrevs mer eller mindre på bekostnad av det fundament tidigare generationer redan byggt åt oss. Vidare delar vi regeringens ambition om att, till skillnad från förgående regering, ompröva flera fördyrade trafikprojekt eller projekt som påvisar bristande samhällsnytta. Varje skattekrona ska ge så stor effekt som möjligt, inte användas som smörjmedel i regeringsförhandlingar.

Trafikverket skriver att underhåll av den befintliga infrastrukturen är avgörande för att klara framtidens tillgänglighet, avseende såväl väg- och järnvägsinvesteringar. Det är därför välkommet att regeringen lägger om politiken och bl.a. avbryter planerna på höghastighetsbanor till fördel för befintlig infrastruktur, inte minst för att reda ut den högst opålitliga arbetspendlingen mellan våra större städer.

Som myndigheten skriver vidare så kommer bilresandet i städerna minska samtidigt som tågresandet ökar. Att finansborgarrådet trots denna gynnsamma utveckling för Stockholm, samt mot bakgrund av ovan, efterfrågar ett större statligt ansvar för utbyggnad av cykelinfrastruktur och kollektivtrafiken är anmärkningsvärt. Vi vill understryka att det är en fråga primärt för kommuner och regioner – inte staten. I Stockholm styr de dessutom socialdemokraterna i både stad och region. Men i deras Stockholm är ansvaret ständigt någon annans.

## Ärendet

Inriktningsplaneringen utgör det första steget mot en ny Nationell plan och länsplaner, och syftar till att ge ett underlag till regeringens infrastrukturproposition. Inriktningsunderlaget utgår ifrån ett trafikslagsövergripande förhållningssätt, förstegsprincipen samt de transportpolitiska principerna.

Trafikverket anser sammantaget att det är angeläget att:

- rusta, effektivisera och modernisera den befintliga infrastrukturen,
- vidta åtgärder för att klara dels klimat- och trafiksäkerhetsmålen, dels klimatförändringar och yttre hot,
- hushålla med resurser genom att minska kostnader, prioritera noga och besluta om nya satsningar först när kostnader och nyttor är väl utredda.

Trafikverket skriver att syftet med transportsystemet är att skapa tillgänglighet: att göra det lätt för människor och företag att nå ett rikt utbud av aktiviteter, arbetsplatser, service, leverantörer och kunder. Det övergripande transportpolitiska målet är en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning. De ska även bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och att miljö kvalitetsmål nås.

Resandets och transporternas övergripande fördelning och trender är i huvudsak stabila sedan lång tid tillbaka. Prognoserna tyder på en fortsatt ökning av resande och transporter, huvudsakligen i linje med den historiska utvecklingen.

Bilresandet beräknas öka med omkring 25 procent till 2040 (räknat i personkilometer) och kommer fortsatt stå för en dominerande del av personresorna. Även tågresandet beräknas öka med över 50 procent. Det ökande resandet är drivet av ökande befolkning och ekonomisk tillväxt. I större städer med högre befolkningskoncentration ökar resandet som mest. Trenden i städerna är att tågresandet ökar samtidigt som bilresandet minskar, för att kollektivtrafikandelen är högre i större städer. Godstransporterna väntas huvudsakligen öka i linje med den historiska utvecklingen.

Målet om ökad tillgängligheten kan nås genom effektivare användning av den befintliga infrastrukturen. Detta ska ske genom att utveckla regleringar, prissättning, lagstiftning och trafikledning.

Målet om att transportsystemet ska nyttjas effektivare kan i sin tur uppnås genom bättre utformade priser. Prissättning av transporter har stor potential att bidra till att transportsystemet används mer effektivt. Elektrifiering, digitalisering och automatisering bedöms leda till att infrastrukturen inom alla trafikslag kan nyttjas effektivare.

Trafikverket skriver att det behövs kapacitetshöjande åtgärder i storstäder och att detta kan ske genom utvidgning av befintliga, eller nya, system för trängselskatt. Vidare skriver de att Transportsektorns klimatmål för 2030 kräver ytterligare



styrmedel för att uppnås. Elektrifiering av transportsystemet är den långsiktigt viktigaste inriktningen för att minska växthusgasutsläppen ner till noll.

Trafikverket har ett ökat fokus på kostnadsstyrning. Det är vanligt att infrastrukturinvesteringar blir dyrare än vad som bedömts i tidiga skeden. Det stora problemet är vidare att projekt trots detta tenderar att genomföras om de väl kommit in i planen. Konsekvensen blir att andra projekt skjuts framåt i tiden, vilket binder upp mer pengar under nästföljande planperiod.

För att komma till rätta med kostnadsökningar anser Trafikverket att projekt som ligger i Nationell plan och som visar sig dyrare eller ge lägre nyttor än förväntat ska omprövas. De kan även avbrytas och tas ut ur den Nationella planen.

Trafikverket har de senaste åren förtydligat sin roll i totalförsvaret, utvecklat en systematik för krigsduglighet och arbetat med kontinuitetsplanering inom väg och järnväg. Det är däremot inte tydligt hur gränsdragningen kommer att se ut mellan vad som ska finansieras av olika anslag. Trafikverket kan därmed inte avgöra hur mycket medel som bör satsas på civil beredskap i den kommande Nationella planen.

Avgörande för framtidens tillgänglighet är hur Trafikverket underhåller den infrastruktur som redan finns och de vill satsa på förebyggande underhåll både på väg och järnväg. De större investeringarna (över 100 miljoner kronor) i den gällande planen beräknas till drygt 350 miljarder kronor under nästa planperiod 2026–2037. Av detta är drygt 80 procent järnvägsinvesteringar, drygt 10 procent väginvesteringar och knappt 5 procent sjöfartsinvesteringar.

Av dessa större investeringar utgörs cirka 210 miljarder kronor av objekt som redan pågår, har fått byggstartsbeslut, är bundna av medfinansieringsavtal eller är nödvändiga för att säkerställa järnvägens långsiktiga funktion.

Trafikverket konstaterar att det skulle behövas omkring 15 procent ökad ekonomisk ram för att både bibehålla infrastrukturens funktionalitet och genomföra investeringarna i gällande plan i planerad takt. Om utrymme ska finnas för nya satsningar behöver ramen ökas ytterligare. Trafikverket prioriterar därför att i första hand underhålla befintlig infrastruktur. Investeringar som redan pågår, har fått eller snart kommer att få byggstartsbeslut, eller är bundna av olika avtal, prioriteras också.

## Remissammanställningen

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

## **Stadsledningskontoret**

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 13 mars 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Av kommunfullmäktiges budget för 2024 framgår att stadsutveckling och klimatomställning ska bidra till en levande och hållbar stad för alla stadens invånare, besökare och näringsliv. Staden har som målsättning att fram till år 2030 minska utsläppen från transportsektorn med 80 procent jämfört med år 2010 och att innerstaden ska vara utsläppsfri till år 2030.

Stadsledningskontoret vill lyfta fram att Stockholms stad och länets kommuner bor, lever och arbetar en stor del av den befolkning som skapar tillväxt och utveckling i hela landet. I Stockholms län finns många infrastruktursatsningar som har nationell nytta för medborgare och näringsliv. De bidrar till ekonomisk tillväxt, effektiva transporter och hög tillgänglighet. Stockholms län har också stor betydelse för arbetsmarknaden, innovation och forskning, internationella anslutningar, totalförsvaret och krisberedskap.

Stadsledningskontoret anser att utvecklingen av infrastruktur för arbetspendling, godstransporter och fritidsresor behöver utvecklas samordnat och strategiskt. Infrastrukturplaneringen måste hänga ihop med stadsutvecklingen genom att den utgår från kommunernas kunskap och bedömning av medborgarnas och näringslivets behov. Stadsledningskontoret vill därmed framhålla att det är oacceptabelt att Trafikverkets inriktningsunderlag inte remitterats till landets kommuner. Detta trots att det uttryckligen står i regeringens direktiv att Trafikverket ska inhämta synpunkter från de statliga myndigheter, kommuner och andra offentliga och privata aktörer som Trafikverket bedömer är berörda.

Stadsledningskontoret vill understryka att regeringen i direktivet till Trafikverket tydliggjort att det behövs en mer utvecklad och samordnad långsiktig infrastrukturplanering. Trots detta anser stadsledningskontoret att det saknas ett neutralt trafikslagsövergripande förhållningssätt som omfattar samtliga trafikslag.

### **Infrastrukturens utmaningar i Stockholms län**

Stadsledningskontoret vill belysa att goda och hållbara kommunikationer är ett krav för att Stockholms län ska fungera som en god livsmiljö för människor och vara en attraktiv region för företag och andra verksamheter. Idag finns brister i vägar och järnvägar som dagligen påverkar människor och näringsliv negativt genom trängsel, störningar och förseningar.

Den nationella infrastrukturplaneringen har stor betydelse för Stockholmsregionens möjlighet att uppnå både nationella och regionala och lokala klimat- och transportmål. Stadsledningskontoret anser därför att särskild hänsyn behöver tas till storstädernas behov, utmaningar och förutsättningar.

Stadsledningskontoret noterar i inriktningsunderlaget att den framtida trafikökningen kommer att ske i landets större städer både för bil och tågtrafik. Stockholms län har redan idag stora behov av såväl nyinvesteringar som förbättrat underhåll av infrastrukturen för att utvecklas i takt med andra storstadsområden i vår omvärld.

Stadsledningskontoret anser att detta motiverar en ökade satsning på åtgärder i Stockholms län.

### Ekonomisk fördelning och ramar

Utifrån Stockholms läns stora behov av och betydelse för resor och transporter så vill stadsledningskontoret lyfta fram att de statliga investeringarna i Stockholmregionens infrastruktur behöver öka och ramarna i länsplanen höjas. Detta gäller både namngivna objekt, tilldelning i åtgärdsområden och potter i Nationell plan samt ökad ram till regionen i länsplanen. Stadsledningskontoret anser att den ekonomiska ramen måste stå i proportion till länets storlek och i relation till den dominerande tillväxt som huvudstaden och länet har i landet.

Stadsledningskontoret konstaterar dock att det finns stora behov av nya infrastrukturinvesteringar samt utveckling av transportsystemet och är medvetna om att resurserna inte räcker till allt. Stadsledningskontoret anser därför att det endast är alternativet med 20 procentig ökning av den ekonomiska ramen till Nationell plan som är realistisk för att genomföra gällande Nationella plan och länsplanerna och samtidigt möta de behov som finns inom Stockholms län.

Stadsledningskontoret stödjer generellt Trafikverkets föreslagna åtgärder för att förbättra kostnadsstyrning och kostnadskontroll. Det är rimligt att ifrågasätta om projekt ska genomföras i de fall den effekt som eftersträvat inte nås inom den beräknade kostnadsramen. Dock vill stadsledningskontoret framhålla att långsiktig planering kräver samförstånd och kontinuitet. För såväl kommuner som regioner, som andra aktörer, är det en förutsättning att kunna lita på att staten håller löften och avtal.

Stadsledningskontoret anser också att infrastrukturplaneringen behöver ske i relation till bebyggelseutvecklingen och att modeller för nationell finansiering därmed behöver anpassas till befintliga paket- och samverkanslösningar som är vanliga i Stockholms län.

Avtalen om 2013-års Stockholmsförhandling och Sverigeförhandlingen – Storstad Stockholm är exempel på infrastrukturförhandlingar som genomförts utifrån ett statligt initiativ. Båda avtalen innehåller stora kollektivtrafikobjekt och ett omfattande bostadsbyggande. Stadsledningskontoret anser därmed att det är av avgörande betydelse att samtliga parter som ingår avtal och överenskommelser om medfinansiering och samarbete står fast vid och tar ansvar för finansiering, planering och genomförande.

Stadsledningskontoret vill kraftigt betona att projekt som ligger inom förhandlingarna (och andra medfinansieringsavtal) måste prioriteras och ligga fast i kommande Nationell plan och Länsplan.

Stadsledningskontoret anser att investeringar i transportinfrastruktur i huvudstadsområdet är nödvändigt för att bygga upp totalförsvarets motståndskraft och förmåga att möta hot och kriser till exempel har spår- och väginfrastrukturen en avgörande roll i skyddet av civilbefolkningen och det behöver finnas förutsättningar för storskalig utrymning.

Vidare vill stadsledningskontoret lyfta fram att Sveriges befintliga avtal om världlandsstöd med Nato och som medlem i Nato innebär att Sverige behöver ha en förmåga att kunna ta emot utländska förband med kort varsel. Utländska förband som rör sig genom Stockholm behöver ha tillgång till robust infrastruktur som klarar tunga transporter, goda kopplingar till hamnar och nödvändiga logistikytor och annan infrastruktur.

Stadsledningskontoret anser att världlandsstöd är en nationell angelägenhet. Betydande delar av grundläggande infrastruktur i både vägar och hamnar är kommunala och detta behöver hanteras. Staten bör till exempel utse ett antal prioriterade hamnar med anslutande infrastruktur på vägar och järnväg för denna förmåga

Stadsledningskontoret menar att flera delar i Trafikverkets förslag kan innebära flytt av ansvar från Nationell plan till länsplaner. Exempel på detta är ett större fokus på trafiksäkerhetsarbete på regionala vägar, utfasningen av stadsmiljöavtalen och anpassningen till en ny bärighetsklass (BK4). Detta kommer framförallt att belasta länsplanen i Stockholms län. Den förändrade ansvarsfördelningen kräver en motsvarande höjning av medel till länsplanerna för att inte tränga undan andra viktiga investeringar och åtgärder på regional nivå.

### Samverkan och tydliga planeringsförutsättningar

Stadsledningskontoret vill lyfta fram att planeringsförutsättningarna i storstadsregionerna skiljer sig från resten av Sverige vilket behöver tydliggöras i Nationell plan.

Stadsledningskontoret vill understryka att såväl kommuner som regioner behöver kunna lita på att staten håller överenskommelser och avtal. En förutsättning för detta är att kriterier och samhällsnyttor definieras i samråd med kommuner och regioner. I de fall objekt i den Nationella planen omprövas behöver detta göras i dialog och med tydliga ramverk och urvalskriterier för att skapa rimliga planeringsförutsättningar för kommunerna.

Enligt Trafikverket ska alla formella planeringsprocesser föregås av en åtgärdsvalsstudie som görs i samverkan med kommuner, regioner och andra berörda aktörer. Resultatet blir oftast en gemensam överenskommelse där de olika aktörerna

finansierar sina respektive delar inom ramen för en helhetslösning där den statliga investeringen endast utgör en del. Med detta som utgångspunkt så anser stadsledningskontoret att det är mycket märkligt att Trafikverket i inriktningsunderlaget inte nämner samverkan med kommunerna i frågan om omprioritering av objekt i Nationell plan.

Stadsledningskontoret vill understryka att det är av yttersta vikt att Trafikverket anger hur en process för omprioritering av objekt i Nationell plan ska genomföras, särskilt när det finns överenskommelser med kommuner och regioner.

Stadsutvecklingen i Stockholms stad bygger på att infrastruktur och bostäder kan samsas inom den täta staden samtidigt som behovet av bostäder är stort. Stadsledningskontoret anser att Trafikverkets hitintills restriktiva hållning till intrång i skydds-zoner och vägområden fått stora negativa konsekvenser för bostadsbyggandet.

Stadsledningskontoret har noterat att Trafikverket arbetar med att uppdatera framkomlighetsprogrammet för Stockholms primära vägnät, utan att informera eller bjuda in Stockholms stad till arbetet. Detta är särskilt anmärkningsvärt då arbetet i hög grad berör stadens transportsystem som omfattar vägar med kommunalt väghållarskap.

**Klimat och miljömål samt hållbara transporter** Stadsledningskontoret anser att det är viktigt att hålla fast vid de nationella klimat- och transportmål samt miljömål som är beslutade. Den Nationella planen behöver innehålla åtgärder som bidrar till att nå klimatmålen, öka transporteffektiviteten och minska miljöpåverkan. För att uppnå detta behöver Trafikverkets prognostiserade trafikökning kompletteras med strategier för att minska trafiken.

I Stockholms län finns särskilt goda förutsättningar att minska transportsektorns klimatpåverkan, som fordrar investeringar i bland annat cykelinfrastruktur och utvecklad kollektivtrafik. Stadsledningskontoret anser att satsningar på dessa trafikslag i högre utsträckning behöver ske genom Nationell plan och inte enbart genom statlig medfinansiering från länsplanerna och kommunal planering.

Stadsledningskontoret vill också framhålla vikten av att fortsätta satsa på utvecklingen av statlig cykelinfrastruktur och kollektivtrafik i Stockholmsregionen, vilket behöver göras parallellt med reinvesteringar i befintlig infrastruktur. Vidare vill stadsledningskontoret understryka behovet av satsningar och förslag som säkerställer att elnätets utbyggnad och kapacitet inte begränsar den utbyggnad som krävs för en elektrifieringsomställning av transportsektorn.

Stadsledningskontoret delar Trafikverkets bedömning att investeringar enbart i infrastruktur varken löser transportsektorns utmaningar eller bidrar till övergripande målpuffyllerelser om tillgänglighet, miljö och klimat. Därmed ser stadsledningskontoret positivt på förslaget om att ge Trafikverket ett utökat transportpolitiskt uppdrag med större sektorsansvar för transportsystemets utveckling.

Stadsledningskontoret anser vidare att Trafikverkets tillämpning av steg 1- och 2-åtgärder behöver ses över. Fyrstegsprincipen är vägledande för svensk transportplanering, men saknar både systematiska arbetssätt och finansiering för att påverka efterfrågan (steg 1) och val av transportsätt samt åtgärder som bidrar till ett mer effektivt nyttjande av befintlig infrastruktur (steg 2). Inför Nationell plan behöver Regeringen utfärda ett direktiv som gör det möjligt för Trafikverket att finansiera och hantera steg 1- och steg 2-åtgärder i såväl Nationell- som Länsplan. Denna fråga ökar i betydelse när stadsmiljöavtalen fasas ut, då dessa avtal har fyllt en viktig roll i att finansiera steg 1- och 2-åtgärder.

Stadsledningskontoret vill framföra att styrmedel är ett kraftfullt verktyg i storstadsområden och stadsmiljöer där avvägningarna är komplexa mellan områden som tillgänglighet, restider, trafikens externa effekter på människors livsmiljöer, klimat, attraktivitet och stadens förmåga att fungera som drivkraft för utveckling.

Stadsledningskontoret stödjer förslaget om att utreda hur trängselskatten kan utvecklas för att bidra till en hållbar utveckling av transportsektorn. Detta behöver utredas tillsammans med kommunerna i Stockholms län. Stadsledningskontoret vill lyfta fram att Stockholms stad har höga ambitioner om att minska transportsystemets klimatpåverkan, både vad gäller effektivisering av transporter och en påskyndad elektrifieringstakt. Stadsledningskontoret anser att elektrifiering av transportsystemet är ett centralt instrument för omställningen som också adresserar de luftkvalitetsproblem som finns i städer.

Stockholms stad arbetar aktivt med att driva på och skapa incitament för en snabbare elektrifiering genom stadens egna åtgärder och styrdokument. För att underlätta för stadens arbete behövs stöd från statligt håll, detta omfattar till exempel lagar, regler och styrmedel tillsammans med investeringsmedel från Nationell plan och Länsplan.

För Stockholmsregionens del utgör en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart en angelägen klimatåtgärd, inte minst mot bakgrund av stadens satsningar på ny kapacitetsstark hamninfrastruktur i Stockholm Norvik Hamn. Inriktningsunderlaget saknar förslag på hur en överflyttning av gods från väg till sjö och järnväg ska ske. Stadsledningskontorets ställer sig därför positivt till förslaget om en utredning gällande ökad samordning med syfte att säkerställa en effektiv och hållbar transportförsörjning för näringslivet. Vidare saknar underlaget resonemang och förslag kring EU:s uppdaterade TEN-T förordning och hur detta ska tas omhand i Sverige.

Stadsledningskontoret vill framföra att det för Stockholms del finns möjligheter att flytta godstransporter mellan trafikslagen och som avlastar vägnätet bland annat med mer transporter på Mälaren.

Stadsledningskontoret anser att inriktningsunderlaget saknar stora delar av sjöfartens utmaningar och utvecklingsbehov. Statistikunderlaget i rapporten är inriktat mot vägsystemet. I de prognoser som redovisas framgår att sjöfarten har en svag eller

negativ utveckling jämfört med andra trafikslag. Givet denna insikt borde Trafikverket föreslå åtgärder med målsättningen att stödja sjöfartens utveckling, så att den kan fortsätta att vara en energieffektiv och kapacitetsstark resurs.

Sammanfattningsvis vill stadsledningskontoret lyfta fram vikten av att den nationella infrastrukturplaneringen stödjer Stockholmsregionens möjlighet att minska klimatpåverkan och samtidigt erbjuda en god livsmiljö, vara attraktivt för företag med en stark förmåga att möta hot och kriser. Detta innebär att de statliga investeringarna i Stockholmregionens infrastruktur behöver öka i Nationell plan och ramarna i länsplanen höjas.