

PM 2015:181 RI+VII (Dnr 123-583/2015, 123-830/2015)

Framkomlighetsprogram för Storstockholm och Funktionellt prioriterat vägnät

Remisser från Trafikverket

Remisstid den 30 oktober 2015

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remisserna "Funktionellt prioriterat vägnät" och "Framkomlighetsprogram för Storstockholm" hänvisas till vad som sägs i promemorian.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Föredragande borgarråden Karin Wanngård och Daniel Helldén anför följande.

Ärendet

Trafikverket har remitterat rapporterna "Funktionellt prioriterat vägnät" och "Framkomlighetsprogram för Storstockholm" för besvarande. I rapporten Funktionellt prioriterat vägnät beskriver Trafikverket behovet av ett funktionellt prioriterat vägnät, som utgörs av de vägar som är viktigast för nationell och regional tillgänglighet. Rapporten "Framkomlighetsprogram för Storstockholm" är framtagen av Trafikverket Region Stockholm. I programmet redogör Trafikverket för sin uppfattning i en mängd frågor gällande trafiken i Storstockholm, bland annat i syfte att utgöra en plattform för diskussioner mellan regionens aktörer om vilka åtgärder som kan behövas för att uppnå gemensamma mål. Remisserna besvaras samlat i detta ärende.

Remisserna finns att läsa i sin helhet på Trafikverkets hemsida ([Framkomlighetsprogram](#), [Funktionellt prioriterat vägnät](#)).

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden och till Stockholms Stadshus AB. Stockholms Stadshus AB har i sin tur underremitterat ärendena till Stockholms Hamn AB och Stockholms Business Region. Miljö- och hälsoskyddsnämnden, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden har valt att svara med ett gemensamt tjänsteutlåtande.

Stadsledningskontoret menar att då flera av de utpekade vägarna i Stockholms län är vägar där staden är väghållare framhåller kontoret att möjligheten för staden att

utföra åtgärder som kan öka restider eller på annat sätt ändra framkomligheten måste säkras när detta främjar andra mål, inte minst sådana som gäller bostadsbyggande och minskad klimatpåverkan.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, och trafiknämnden ser positivt på Trafikverkets förslag till funktionellt prioriterat vägnät, som gör det möjligt att arbeta på ett enhetligt sätt i hela landet i samhällsplaneringens olika skeden, i tidiga diskussioner med olika aktörer och vid hantering av till exempel detaljplaner. Framkomlighetsprogrammet principer som Trafikverket Region Stockholm presenterar är redan väl förankrade i regionen.

Stockholms stadshus AB, underremiss Stockholms Hamn AB och Stockholm Business Region menar att perspektivet och möjligheten att utnyttja sjöfarten och vattenvägarna för att säkra framkomligheten saknas i programmet samt att staten kan ta ett större ansvar för att hantera oplanerade störningar i trafiksystemet.

Våra synpunkter

Stockholms stad välkomnar förslag till program för ökad framkomlighet och funktionellt prioriterat vägnät i Stockholmsregionen. Framkomlighetsprogrammet, som i stort ligger i linje med Stockholms stads framkomlighetsstrategi, fångar många av Stockholms utmaningar och bidrar med viktiga tillägg till de perspektiv som lyfts fram i funktionellt prioriterat vägnät. Utmaningen med en växande och tätare stad beskrivs väl i remisserna, däremot saknar staden en tydligare beskrivning av möjligheterna och målkonflikterna. Stockholms stads mål är att bygga 140 000 bostäder till år 2030, men också att främja ett socialt hållbart Stockholm med låg klimatpåverkan. Detta kommer innebära att ny bebyggelse byggs tätare in på det primära vägnätet. I detta sammanhang behöver frågor för tätare stadsstrukturer hanteras för att sammantaget medverka till ökat bostadsbyggande, en socialt sammanhållen stad samt åtgärder om begränsade utsläpp av klimatgaser. Avvägningar kan inte enbart ske inom trafikområdet, utan måste även göras mellan trafik och flera andra samhällsfunktioner.

Möjligheter att omvandla trafikleder till stadsgator kommer att behöva prövas. Detta har fördelen att stadens ”front” flyttas fram i takt med att den täta staden i sig växer utåt. Det kan komma att innebära försämrad framkomlighet för vissa resor med motorfordon, men möjliggör en ökad tillgänglighet genom att fler bostäder och arbetsplatser kan byggas i kollektivtrafik- och citynära lägen. Att värna om framkomlighet måste innefatta att se till att ny tät bebyggelse kan hamna centralt i regionen istället för perifert, även om detta kan ändra förutsättningar för andras framkomlighet. Det vore önskvärt om Trafikverket kunde ta en aktiv roll i frågor om till exempel framkomlighet, luftkvalitet och transporter av farligt gods som kan främja stadens och hela regionens utvecklingspotential.

Vi välkomnar insikten av att infartsledernas kapacitet måste dimensioneras efter den kapacitet som finns i centrala stadens vägnät för att ta emot trafik. Trafikleder med hög kapacitet och höga hastigheter leds i dag i princip hela vägen in till Stockholms innerstad där gatunätet inte har möjlighet att ta emot trafiken. Detta skapar snarare än motverkar framkomlighetsproblem i den täta stadsmiljön.

För att säkra framkomligheten i ett växande Stockholm behövs en kombination av stadsbyggande med fokus på bebyggelse som minskar behovet av att resa och trafikplanering med fokus på optimerad användning av befintlig infrastruktur.

Programmet visar att det finns möjligheter att effektivisera användningen av vägnätet.

Vid en diskussion om vilken omfattning trafiken kan tillåtas ha i regionen måste trafikens klimatpåverkan vara en central utgångspunkt.

Det är positivt att prioritering av nyttotrafikens framkomlighet lyfts fram. Prioritering av effektiva transporter är viktigt för att säkra framkomligheten och regionens attraktivitet samt för att nå våra miljömål. Vi delar Trafikverkets syn att det krävs ett nära samarbete mellan olika aktörer där planering för effektivare transporter och val av andra transportsätt kan bidra till att minska antalet transporter i vägnätet.

Det är en brist att cykel får en så undanskymd roll och endast omnämns perifert. Cykelvägar utmed det primära vägnätet som har hög kvalitet kan stärka cykelns konkurrenskraft och således främja kapacitetsstarka färdmedel. Framkomlighetsåtgärder i den regionala transportinfrastrukturen behöver även omfatta cykelvägnätet.

Vi föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remisserna "Funktionellt prioriterat vägnät" och "Framkomlighetsprogram för Storstockholm" hänvisas till vad som sägs i promemorian.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Stockholm den 14 oktober 2015

KARIN WANNGÅRD

DANIEL HELLDÉN

Bilagor

1. Framkomlighetsprogram för Storstockholm, sammanfattning
2. Funktionellt prioriterat vägnät, sammanfattning

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådens förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarrådet Cecilia Brinck (M) enligt följande.

Vi delar majoritetens uppfattning om att det är viktigt att öka framkomligheten, såväl i Stockholms innerstad som i hela regionen. Samtidigt som vi tycker att staden ska fortsätta prioritera kapacitetsstarka trafikslag som cykel-, gång- och kollektivtrafik så konstaterar vi, precis som majoriteten, att innerstadens vägnät är underdimensionerat. Det i sin tur beror till stor del på att infartsledernas kapacitet överstiger vägkapaciteten i innerstaden. Eftersom Stockholms stad, som enda huvudstad i Europa, saknar en ringled runt innerstaden tvingas biltrafiken köra genom innerstaden för att ta sig mellan länets olika delar, vilket orsakar trafikproppar och framkomlighetsproblem. Som ett led i att öka framkomligheten i innerstaden och samtidigt korta restiderna för stockholmarna anser vi att staden och regeringen bör prioritera byggandet av den östliga förbindelsen som den sista delen i att färdigställa ringleden runt Stockholms innerstad.

Kommunstyrelsen

Särskilt uttalande gjordes av Anna König Jerlmyr, Cecilia Brinck, Dennis Wedin, Markus Nordström och Jonas Nilsson (alla M) och Lotta Edholm (FP) med hänvisning till Moderaternas särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Ersättaryttrande gjordes av Erik Slottnér (KD) med hänvisning till Moderaternas särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Remissammanställning

Ärendet

Trafikverket har remitterat rapporterna "Funktionellt prioriterat vägnät" och "Framkomlighetsprogram för Storstockholm" för besvarande. I rapporten Funktionellt prioriterat vägnät beskriver Trafikverket behovet av ett funktionellt prioriterat vägnät, som utgörs av de vägar som är viktigast för nationell och regional tillgänglighet. Rapporten "Framkomlighetsprogram för Storstockholm" är framtagen av Trafikverket Region Stockholm. I programmet redogör Trafikverket för sin uppfattning i en mängd frågor gällande trafiken i Storstockholm, bland annat i syfte att utgöra en plattform för diskussioner mellan regionens aktörer om vilka åtgärder som kan behövas för att uppnå gemensamma mål.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden och till Stockholms Stadshus AB. Stockholms Stadshus AB har i sin tur underremitterat ärendena till Stockholms Hamn AB och Stockholms Business Region. Miljö- och hälsoskyddsnämnden, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden har valt att svara med ett gemensamt tjänsteutlåtande.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 17 september 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Funktionellt prioriterat vägnät

Stadsledningskontoret ser positivt på att Trafikverket har tagit fram ett förslag till funktionellt prioriterat vägnät, som gör det möjligt att arbeta på ett enhetligt sätt i hela landet i samhällsplaneringens olika skeden, i tidiga diskussioner med olika aktörer och vid hantering av till exempel detaljplaner.

Då flera av de utpekade vägarna i Stockholms län är vägar där staden är väghållare vill stadsledningskontoret framhålla att möjligheten för staden att utföra åtgärder som kan öka restider eller på annat sätt ändra framkomligheten måste säkras när detta främjar andra mål, inte minst sådana som gäller bostadsbyggande och minskad klimatpåverkan.

Framkomlighetsprogram

Enligt stadsledningskontorets bedömning innehåller programmet inga omvälvande nyheter, utan merparten av de principer som Trafikverket Region Stockholm nu presenterar är väl förankrade i regionen. Programmet är i huvudsak en fördjupning av tidigare överenskommelser och syftar till att ytterligare förankra genomförandet av dessa. Programmet visar att det finns möjligheter att effektivisera användningen av vägnätet, men också att det till stor del är ett "slutet system", där varje åtgärd i en del ger återverkningar på ett annat ställe.

Stadsledningskontoret välkomnar Trafikverket Region Stockholms förslag till program för ökad framkomlighet på vägarna i Stockholmsregionen, som i stora delar ligger i linje med den framkomlighetsstrategi som staden arbetar efter. I såväl stadens framkomlighetsstrategi som Trafikverket Region Stockholms framkomlighetsprogram framgår att grunderna utgörs av en kombination av stadsbyggande med fokus på bebyggelse

som minskar behovet av att resa samt trafikplanering med fokus på optimerad användning av befintlig infrastruktur. En mer aktiv trafikstyrning ingår som en naturlig del i ett sådant synsätt.

Stadsledningskontoret bejakar Trafikverket Region Stockholms förhoppning att programmet kommer att föra med sig ett mer konsekvent agerande från myndigheten och en bredare samsyn bland regionens berörda aktörer, inte minst kommunerna.

En oroande signal i programmet är att åtgärderna inte kommer att vara tillräckliga för att nå målen om begränsade utsläpp av klimatgaser. Stadsledningskontoret stödjer tanken om att målkonflikterna bör studeras i ett större sammanhang. Det kan till exempel göras som en del av det kommande arbetet med revidering av den regionala utvecklingsplanen (RUFs).

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen anser remisserna besvarade med vad som sägs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 24 september 2015 följande.

1. Exploateringsnämnden beslutar att som svar på remisserna ”Framkomlighetsprogram för Storstockholm” och ”Funktionellt prioriterat vägnät” hänvisas till vad som sägs i kontorens gemensamma tjänsteutlåtande.
2. Exploateringsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Exploateringskontorets, miljöförvaltningens, stadsbyggnadskontorets och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 26 maj 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Kontoren välkomnar dessa två viktiga delar i diskussionen om vägtrafikens betydelse för ett attraktivt och växande Stockholm.

Kontoren lämnar synpunkter på båda förslagen tillsammans. För att kunna ta ställning till förslaget om det funktionellt prioriterade vägnätet – och i synnerhet till de vägar där staden är väghållare – måste först hänsyn tas till det förhållningssätt som Framkomlighetsprogrammet innebär. Kontoren anser nämligen att förhållningssättet som har tagits fram för det nationella arbetet med ett funktionellt prioriterat vägnät har begränsad användbarhet för storstadsförhållanden. I det fortsatta arbetet måste det därför tydligt framgå att det är det förhållningssätt som utvecklas i Framkomlighetsprogrammet som ska gälla.

Framkomlighetsprogrammet är en utveckling och komplettering av principerna i stadens egen framkomlighetsstrategi. Den tillämpar och utvidgar principerna för att ta hänsyn till det primära vägnätets funktion och de förutsättningar som finns i länet utanför Stockholms stad. Kontoren anser att de två dokumenten i högsta grad är kompatibla och tillsammans utgör en mycket bra bas för fortsatt bra samarbete kring regionens utveckling.

Kontoren vill lämna följande synpunkter och förslag till förbättringar:

Utmaningen med en växande och tätare stad beskrivs väl, däremot saknar kontoren en tydligare beskrivning av möjligheterna och målkonflikterna. Stadens mål att bygga 140 000 bostäder, men också att främja ett socialt hållbart Stockholm och få en mer sammanhållen stad, kommer oundvikligen innebära ny bebyggelse närmare delar av det primära vägnätet. Flera exempel finns där stora markytor i kollektivtrafiknära lägen, som skulle kunna vara lämpliga för ny bebyggelse, ligger i anslutning till större vägar: Huddingevägen vid Älvsjö, Drottningholmsvägen vid Alvik, Södertäljevägen vid Liljeholmen, Nynäsvägen och Magelungsvägen vid Farsta. I vissa lägen kan överdäckning vara ett bra alternativ, men detta

är mycket kostsamt. Andra möjligheter, inklusive att omvandla trafikleder till stadsgator kommer därför att behöva prövas. Detta har fördelen att stadens "front" flyttas fram i takt med att den täta staden i sig växer utåt. Det kan komma att innebära försämrad framkomlighet för vissa resor med motorfordon, men möjliggör en ökad tillgänglighet genom att fler bostäder och arbetsplatser kan byggas i kollektivtrafik- och citynära lägen. Att värna om framkomlighet måste innefatta att se till att ny tät bebyggelse kan hamna centralt i regionen istället för perifert, även om detta kan ändra förutsättningar för andras framkomlighet.

Förhållningssätt för bebyggelse vid stadens trafikleder kommer att utvecklas inför samråd om en reviderad översiktsplan för Stockholms stad. Detta är en aktuell fråga för flera kommuner i länet och det vore bra om Trafikverket kunde ta en aktiv roll i frågor om t.ex. framkomlighet, luftkvalitet och transporter av farligt gods som kan främja stadens och regionens utvecklingspotential. Dessa bör även lyftas i arbetet med den nya regionala utvecklingsplanen (RUF) samt av länsstyrelsen.

Kontoren menar att avvägningar inte enbart får ske inom trafikområdet, utan även måste göras mellan trafik och andra samhällsfunktioner. För att acceptera att vissa av stadens vägar ingår i ett funktionellt prioriterat vägnät måste möjligheten säkras att utföra åtgärder som kan öka restider eller på annat sätt ändra framkomligheten när detta främjar andra mål, inte minst sådana som gäller bostadsbyggande och minskad klimatpåverkan.

Kontoren välkomnar insikten att infartsledningens kapacitet måste dimensioneras efter den kapacitet som finns i centrala stadens vägnät för att ta emot trafik. Trafikleder med hög kapacitet och höga hastigheter leds i dag i princip hela vägen in till Stockholms innerstad där gatunätet inte har möjlighet att ta emot trafiken. Förslag om att öka vägkapaciteten in mot centrala stadens flaskhalsar förekommer fortfarande i t.ex. åtgärdsvalsstudier om Huddingevägen och Solna/Sundbyberg/Bromma. Det är viktigt att detta förhållningssätt genomsyrar diskussioner om framtida utbyggnad av vägnätet och att alla regionala aktörer är införstådda med de konsekvenser som detta kan innebära, dvs. att köer behöver kunna hållas vid platser som skyddar vägnätets mest belastade delar.

Vid en diskussion om vilken omfattning trafiken kan tillåtas ha i regionen måste trafikens klimatpåverkan vara en central punkt. Miljöaspekten är ganska översiktligt hanterad (detsamma gäller stadens framkomlighetsstrategi). Det är viktigt att alla aktörer ska kunna ha en uppfattning om storleken på skillnaden mellan olika prognoser och innebörden av regionens och Sveriges mål för minskad klimatpåverkan från trafiken.

Kontoren efterlyser en utvecklad diskussion om pågående trender i trafik och tillgänglighet. Få dokument liknande framkomlighetsprogrammet (och inklusive stadens framkomlighetsstrategi) försöker sig på att se vilka övergripande samhällstrender som råder och hur de kan tänkas påverka utvecklingen framöver. Det vore intressant att kunna utveckla tankar kring hur t.ex. elektrifiering av vägtrafiken eller ökat inslag av autonoma system skulle kunna påverka och främja önskvärd trafikutveckling och hur mycket detta kan behöva styras. Här finns en svår balansgång mellan spekulation och saklighet, men att försöka återge samtiden och se samhällstrender skulle tillföra ytterligare en dimension till framkomlighetsprogrammet.

Även om framkomlighetsprogrammet främst berör den motoriserade trafiken så är det en brist att cykel får en så undanskymd roll och endast omnämns perifert. Cykelvägar utmed det primära vägnätet som har hög kvalitet kan stärka cykelns konkurrenskraft på kortare sträckor och således främja kapacitetsstarka färdmedel. Detta kräver omsorgsfull planering och utformning. Även om frågan är liten i ett sammanhang som framkomlighetsprogrammet, så är det viktigt att den beskrivs och dess potential redovisas. Särskilt då framkomlighetsprogrammet tydligt markerar vikten av samhällsnytta för fungerande vägtrafik och vinster i samhällsekonomin.

Under kapitlet om inriktningar för effektivare vägtrafik redovisas bland annat principer för att prioritera nyttotrafikens framkomlighet och att prioritera effektiva transporter i samhällsbyggandet. I en diskussion om näringslivets transporter är det viktigt att beakta den

stora andel trafik som är knuten till infrastrukturprojekt, vilket beräknas till ungefär en fjärdedel av alla tunga transporter. Här krävs ett nära samarbete mellan flera olika aktörer där planering för effektivare transporter och val av andra transportsätt kan bidra till att påverka andelen transporter i vägsystemet.

Det är glädjande att regional sammanhållning ges en så viktig roll i programmet. Detta tycks dock uteslutande handla om fysisk sammanhållning och möjligheten att förverkliga strategierna i RUFS. Det vore intressant om Framkomlighetsprogrammet utvecklar rollen för trafiksystemet i att främja den sociala sammanhållningen och öka jämställdheten. Här kan motsättningar mellan de regionala resornas behov av framkomlighet ställas mot möjligheten att bygga fler bostäder och verksamheter i stadsnära lägen så att fler får tillgång till stadens möjligheter. Den ger möjlighet att vidare utveckla diskussionen om prioritering mellan långväga och lokala resor. Det finns ingen anledning att tro att en långväga resa har någon grundläggande egenskap som alltid ger den ett högre värde än en kort resa.

Slutligen ser kontoren fram emot att stödja en fortsatt dialog kring de mycket angeläga frågor som väcks i slutet av dokumentet, och som kontoren menar måste ske i ett öppet forum med regionens politiker.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 22 september 2015 följande.

1. Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att som svar på remisserna ”Framkomlighetsprogram för Storstockholm” och ”Funktionellt prioriterat vägnät” hänvisa till vad som sägs i förvaltningarnas gemensamma tjänsteutlåtande.
2. Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att justera paragrafen omedelbart.

Exploateringskontorets, miljöförvaltningens, stadsbyggnadskontorets och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 26 maj 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Se ovan

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 24 september 2015 följande.

1. Stadsbyggnadsnämnden beslutar att överlämna kontorens gemensamma tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Stadsbyggnadsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Exploateringskontorets, miljöförvaltningens, stadsbyggnadskontorets och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 26 maj 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Se ovan.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 24 september 2015 följande.

1. Trafiknämnden godkänner och överlämnar kontorens gemensamma tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som svar på remissen.
2. Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Exploateringskontorets, miljöförvaltningens, stadsbyggnadskontorets och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 26 maj 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Se ovan.

Stockholms Stadshus AB

Stockholms Stadshus AB:s yttrande daterat den 3 september 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Underremiss

Stockholms Hamns remissvar har i huvudsak följande lydelse.

Framkomlighetsprogram för Storstockholm

Stockholms Hamnar delar Trafikverkets övergripande uppfattning om förutsättningarna för utvecklingen av vägtrafiken. De förhållningssätt och inriktningar som presenteras är väl avvägda men det är mycket viktigt att det finns en bred samsyn i regionen för programmet för att olika aktörer ska arbeta mot samma mål.

Stockholms Hamnar håller med om att Förbifarten och Tvärförbindelse Södertörn är viktiga åtgärder för att förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet i regionen. För en hållbar varuförsörjning i Stockholmsregionen är det inte bara viktigt med kapacitetsstarka hamnar, utan också att det utvecklas en kapacitetsstark landinfrastruktur i anslutning till hamnanläggningarna. Här finns det fortfarande även andra angelägna nyinvesteringar att göra i det nationella väg- och järnvägsnätet i regionen.

Programmet framför allt inriktas på vätnätet i regionen nämns kapacitetsstark kollektivtrafik, tunnelbana, gång och cykel som viktiga parametrar för att säkra framkomligheten men Stockholms Hamnar saknar perspektivet sjöfarten och möjligheten att utnyttja vattenvägarna i framkomlighetsprogrammet. Pendelbåtstrafik finns idag i liten skala i Stockholm men beslut har fattats om ytterligare tre linjer i Trafikförvaltningen SLL:s regi. Inre vattenvägar och möjligheten att transportera gods på mindre fartyg diskuteras för närvarande flitigt som följd av det nya regelverket som trädde i kraft i december 2014. Vattenvägarna i regionen har stor outnyttjad kapacitet och måste finnas med som ett reellt alternativ i denna typ av vägledande dokument, för att vattenvägarna på allvar ska kunna komma in tidigt i planeringsskeden. I en av inriktningarna, ”Prioritera effektiva transporter i samhällsbyggandet”, nämns exempelvis att trafikanalyser ska genomföras tidigt i planeringsarbetet av större trafikinvesteringar och stadsbyggnadsprojekt samt att ny bebyggelse bör utformas för kollektivtrafik, gång – och cykeltrafik samt nyttotrafik. I denna

typ av trafikanalyser och tidiga planeringsarbeten bör man även ha sjöfarten i åtanke.

Stockholms Hamnar välkomnar den tydliga prioriteringen av nyttotrafikens framkomlighet eftersom det är av största vikt med god framkomlighet till och från våra hamnar så att inte transportkedjan drabbas av flaskhalsar i form av trängsel. Det är även positivt att Trafikverket öppnar för att utreda möjligheterna för godstrafikkörfält och gods i kollektivtrafikkörfält.

På sidan 21 i programmet nämns att ”sista-milen” leveranser, t.ex. lastbilstransporter från hamnar och andra terminaler, har en proportionellt mycket stor miljöpåverkan och det är mycket viktigt att effektivisera dessa kortväga lastbilstransporter. Men samtidigt bör man transportera mer gods sjövägen, så nära dess slutdestination som möjligt, vilket är mer hållbart än att samma mängd gods transporteras på väg längre sträckor (*bilaga 1*).

Funktionellt prioriterat vägnät

Stockholms Hamnar välkomnar Trafikverkets initiativ att peka ut ett funktionellt prioriterat vägnät. En metod som utgår ifrån vägnätets användningsområden samt med ett övergripande perspektiv där internationella, nationella och regionala aspekter tas med är positivt. Vidare är det bra att EU:s prioriteringar inom TEN-T (Trans-European transport networks) speglas i det funktionellt prioriterade vägnätet men det får på inte ersättas av de nya kartorna. Prioriteringarna och resonemangen i TEN-T måste vara ett eget underlag, vid sidan av det funktionellt prioriterade vägnätet.

Stockholms Hamnars tre hamnar är samtliga utpekade som strategiskt viktiga inom TEN-T. Stockholms hamn är en ”corehamn” (en så kallad CORE-hamn har, enligt EU-kommissionens klassning, en särskilt prioriterad ställning i transportflödet) medan Kapellskärs hamn och Nynäshamns hamn är ”comprehensive” hamnar (viktig inom det internationella gods- och passagerarflödet). Ur ett europeiskt perspektiv måste alltså tillgängligheten och kapaciteten på såväl kommunala som statliga vägar till dessa hamnar vara mycket goda för att säkerställa effektiva och hållbara transportkedjor. Stockholms Hamnar har studerat kartorna och är nöjda med att samtliga hamnar och anslutande väginfrastruktur, samt att andra för hamnen viktiga vägar, finns med i det funktionellt prioriterade vägnätet. Här avses framför allt E18 ut mot Kapellskär, väg 77, Norra Länken ut mot Värtahamnen, väg 73 samt Tvärförbindelse Södertörn/väg 259 (*bilaga 3*).

SBR:s remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Framkomlighetsprogram för Storstockholm

Stockholm Business Region instämmer i Trafikverkets analys om en kraftigt expansiv region där Stockholm förtätas och nya stadsdelar byggs, vilket i sin tur leder till att det redan idag hårt belastade transportsystemet kommer stå inför stora utmaningar.

Bolaget ser positivt på Trafikverkets önskemål om en bred dialog i utvecklingsarbetet samt verkets viljeriktning och helhetsgrepp avseende utvecklingen av det primära vägnätet i Stockholmsregionen. Ett fungerande primärt vägnät är en viktig del för att Stockholm ska ha ett livs- och konkurrenskraftigt näringsliv.

Att framföra gods på väg är det mest flexibla transportsättet för den regionala transportsektorn och med vetskapen om att vägkapaciteten är begränsad är det klokt att göra väl avvägda ställningstaganden mellan vägtrafikens storlek, andra transportsätt och den miljöpåverkan transporter medför. Stockholm Business Region ser positivt på Trafikverkets förhållningssätt i frågan.

Trafikverkets sakliga syn på hur det primära vägnätet används på effektivast sätt går i linje med Stockholm Business Regions uppfattning. Betalsnitten bör enligt bolaget placeras i flaskhalsarna för att ge mest samhällsekonomisk effekt. Det är viktigt att uppnå en acceptans för systemet och det finns en gräns för hur mycket trängsel som kan styras bort med systemet.

Utifrån Stockholm Business Regions ansvarsområde anser bolaget i likhet med Trafikverket att det är problematiskt att kunskapen om nyttotrafiken är bristfällig och ser därför positivt på ansatsen om att regionen bör fördjupa sina kunskaper i området. Om

långvariga och goda resultat ska uppnås krävs det ett nära samarbete mellan regionens aktörer och näringslivet.

I samband med att Stockholm växer ökar belastningen på befintlig infrastruktur och när det rör tung trafik och verksamheter som är beroende av daglig och intensiv logistik uppstår dock problematiska målkonflikter. Stockholm Business Region anser att det är viktigt att framhålla att regionens bostadsmål måste ses i ett större sammanhang och belysa de konsekvenser som förtätningen av bostäder medför utanför själva exploateringsområdet. Utvecklingen i Årsta är ett exempel där Årsta partihallar idag försörjer idag Stockholms storkök och restauranger med livsmedel. Denna samhällsviktiga funktion måste fungera även i framtiden, varför det är av stor vikt att bostadsexploatering, kommunal- och statlig väghållare har en gemensam strategi och planeringshorisont. Näringslivet behöver långsiktiga och förutsägbara spelregler.

I Stockholms hårt belastade infrastruktur inträffar dagligen flertalet oplanerade stopp. Det är bra att Trafikverket avser öka beredskapen för att hantera dessa oplanerade störningar. Samtidigt ser Stockholm Business Region att staten kan ta ett större ansvar gentemot oplanerade stopp. Idag är påföljden ringa om inte obefintlig, men olika typer av försumlighet i trafiken gör desto större skada för framkomligheten. Möjligen skulle även onödiga stopp kunna beivras i Sverige och bidra till att framkomligheten inte blir begränsad i onödan på stadens infartsleder.

Stockholm Business Region ser positivt på arbetet med påfartsregleringar men anser dock att det är viktigt att Trafikverket i kommande studier ser till de konsekvenser som kan uppstå för befintlig trafik och då främst gällande nyttotrafiken.

Stockholm Business Region är av samma mening som Trafikverket och instämmer i att mycket av det som anges i detta program redan genomförts, genomförs eller är på väg att genomföras. Bolaget anser dock att det är viktigt att regionen, utifrån bland annat detta program, fortsätter ha en regional dialog och ett gemensamt förhållningssätt till framkomligheten i Stockholmsregionen. Frågor som ny infrastruktur, trimningsverktyg, och synen på hur omfattande vägtrafiken bör vara är regionala och kräver samsyn mellan stat, landsting och regionens kommuner (*bilaga 2*).

Koncernledningens synpunkter

Sammantaget ser koncernledningen mycket positivt på Trafikverkets initiativ att ta fram ett förslag till Framkomlighetsprogram samt arbetet med att identifiera ett funktionellt prioriterat vägnät. Genom stadens kraftiga expansion är båda de redovisade förslagen för att förbättra trafiksituationen i regionen oerhört viktiga och ger en god grund för samsyn och förbättrad samplanering hos samtliga inblandade aktörer. Koncernledningen välkomnar att staten genom Trafikverkets förslag tar ett tydligare ansvar för att offensivt medverka i regionens utveckling men vill framhålla vikten av att de föreslagna åtgärderna även erhåller en finansiering så att den delen inte medför senareläggningar.

Koncernledningens synpunkter avseende Framkomlighetsprogram för Storstockholm

Koncernledningen välkomnar det helhetsperspektiv, som anges som förhållningssätt, och inriktningar vid utveckling och prioriteringar i de primära vägnäten för att öka framkomligheten. De förhållningssätt, inriktningar och åtgärder som presenteras är väl formulerade och det är mycket viktigt att det finns en bred samsyn kring programmet i regionen för att olika aktörer ska arbeta mot samma mål.

Stockholms Stadshus AB och koncernens bolag är starkt bidragande till den expansion av staden och regionen som Trafikverket pekar på. Det gäller både utveckling av hamnar, bostadsområden, skolor, förskolor, infrastruktur för vatten, avlopp och avfall, skolor, parkeringsanläggningar, evenemang m.m. Staden ska till 2020 påbörja 40 000 nya bostäder genom både tillskott i befintliga området och exploatering av områden som tidigare haft andra verksamheter. Denna expansion ger ökat trafikarbete och förändringar av trafikflöden. Koncernledningen vill betona vikten av att trafikinfrastrukturen utvecklas i takt med denna expansion. Det är viktigt att redan i tidiga skeden fastställa de viktiga trafikstråken och

finansieringen av dessa för att övriga funktioner som ska utvecklas ska ha tydliga planeringsförutsättningar. Koncernledningen välkomnar därför att det i förslaget exempelvis nämns att trafikanalyser ska genomföras tidigt i planeringsarbetet av större trafikinvesteringar och stadsbyggnadsprojekt, men vill poängtera vikten av att verket i de tidiga skedena verkar för en finansiering av de planerade satsningarna.

Koncernledningen konstaterar att vattenvägarna kan utgöra en potential. Kopplingen till sjötransporter bör därför tydliggöras.

Koncernledningens synpunkter avseende Funktionellt prioriterat vägnät

Koncernledningen ser positivt på Trafikverkets initiativ att peka ut ett Funktionellt prioriterat vägnät för att öka effektiviteten i landets och regionens vägnät. Koncernledningen vill dock även i detta sammanhang betona vikten av att kopplingen till sjötransporterna blir tydlig i det fortsatta arbetet. Enligt de förslag som är presenterade bedöms dock Stockholms Hamns behov vara tillgodosett.