



Anton Västberg
Trafikplanering
08-508 262 59
anton.vastberg@tk.stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2008-03-18

Inventering av brister och behov av åtgärder i transportinfrastrukturen under planperioden 2010-2019. Remiss.

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden överlämnar och åberopar detta tjänsteutlåtande som svar på remissen från länsstyrelsen.
2. Trafik- och renhållningsnämnden förklarar paragrafen för omedelbart justerad.

Magdalena Bosson
Förvaltningschef

Anette Scheibe
Avdelningschef

Staffan Forsell
Enhetschef

Sammanfattning

Remissen är en förfrågan från länsstyrelsen till Stockholms stad och trafikkontoret om att lämna in synpunkter på vilka brister som finns i förutsättningarna att göra olika typer resor och godstransporter i staden samt även de åtgärder som antas behövas för att klara behoven.

Brister och åtgärder i infrastrukturen i Stockholms stad och i hela Stockholmsregionen finns väl beskrivet i ett flertal olika dokument som kontoret varit delaktigt i att utarbeta. Hit hör exempelvis överenskommelsen i Stockholmsförhandlingen, ”Samlad trafiklösning för Stockholmsregionen för



miljö och tillväxt – till 2020 med utblick mot 2030”, samt det gemensamma underlag som landstingets regionplane- och trafiknämnd och länsstyrelsen i Stockholms län lämnat till regeringen i juni 2007 ”Inriktning av åtgärder i transportinfrastrukturen i Stockholms län under planeringsperioden 2010 – 2019”. Båda ovan nämnda dokument ligger väl i linje med stadens långsiktiga vision, ”Vision Stockholm 2030 – Ett Stockholm i världsklass”.

För de större och mer övergripande bristerna och åtgärderna i transportinfrastruktursystemet hänvisar kontoret till ovan nämnda underlag/överenskommelser.

Remissen

Remissen är en förfrågan från länsstyrelsen till Stockholms stad och trafikkontoret om att lämna in synpunkter på ”Inventering av brister och behov av åtgärder i transportinfrastrukturen under planperioden 2010-2019”. Remisstiden sträcker sig fram till den 1 mars 2008. Trafik- och renhållningsnämnden har beviljats förlängd remisstid t.o.m. den 18 mars.

Länsstyrelsen önskar att kontoret i remissvaret redovisar:

- brister i förutsättningarna att göra olika typer resor och godstransporter utan att beakta vilka åtgärder som krävs för att nå dem
- de åtgärder som antas behövas för att klara behoven

Bakgrund

Staden och kontoret har framförallt under förra året varit inblandad i en rad olika större arbeten som samtliga handlar om hur vi ska utveckla trafikinfrastrukturen i Stockholmsregionen under de kommande 20-30 åren. Stadens inblandning i dessa projekt har varit av olika karaktär, och staden har vid flera tillfällen lämnat underlag och synpunkter i form av remissvar och skrivelser. En kortfattad sammanfattning över de viktigaste utredningarna/dokumenterna som har betydelse för regionens infrastruktur presenteras i avsnittet ”Större utredningar med betydelse för regionen transportinfrastruktur”. Nedan följer en redovisning över hur tidplanen ser ut framöver för de nationella infrastrukturplanerna.

Tidplan för arbetet med de nationella infrastrukturplanerna

Investeringar samt mer övergripande drift, underhåll och trimningsåtgärder i de statliga vägarna och järnvägarna planeras i långsiktiga planer som omfattar upp till 12 år. Det finns två nationella planer, en för Vägverket, en för Banverket, och en regional plan (länsplanen). De nu gällande planerna beskriver åtgärder för perioden 2004-2015.

Nya planer tas fram under varje mandatperiod, men kan dessutom revideras däremellan. Den regionala planen revideras vid behov och detta gjordes senast

2006. De nationella planerna revideras på uppdrag av regeringen. Banverket och Vägverket har under våren 2007 lämnat förslag till reviderade nationella planer, något som kontoret och staden lämnat remissvar på i ”Inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för perioden 2010-2019”, dnr. T2007-300-02683. Tjänsteutlåtandet behandlades vid trafik- och renhållningsnämndens sammanträde den 25 september 2007 samt vid kommunstyrelsens sammanträde den 17 oktober 2007.

Fastställelse av de nya nationella planerna för 2010-2019 kommer enligt tidplanen att ske i slutet av 2009. De kommer att utarbetas med stöd av infrastrukturpropositionen som presenteras av regeringen i september 2008 för remissutskick och därefter beslut i riksdagen. En viktig grund för denna proposition kommer överenskommelsen för en ”Samlad trafiklösning för Stockholmsregionen” (Stockholmsförhandlingen) att vara. Överenskommelsen ska i sin helhet behandlas i trafik- och renhållningsnämnden samt kommunfullmäktige när infrastrukturpropositionen är lagd. Under senhösten 2008 kommer direktiv från regeringen till respektive trafikverk och i januari 2009 ges de definitiva ramarna för de nationella planerna. I maj 2009 skickas de nya nationella planerna samt underlag till regeringen för beslut.

Riksdagens infrastrukturbeslut anger den finansiella ramen för planperioden samt ramens fördelning på t.ex. vägar och järnvägar. Vidare kommer beslutet att ange mål för planerna samt vissa större investeringsobjekt som ska ingå i planerna.

Planerna ska även ha en lokal och regional förankring. Första steget i detta är att inventera vilka brister som kommunerna och andra aktörer ser i transportsystemet samt vilka åtgärder som önskas. En sådan inventering bör ske innan själva planarbetet tar vid i september 2008, därav denna förfrågan från länsstyrelsen i Stockholms län.

Staden svarade i oktober 2001 på en liknade remiss från länsstyrelsen i Stockholms län över brister och investeringsbehov i länets transportsystem för perioden 2002-2011 (Dnr 205/2001).

Trafikkontorets synpunkter

Trafikkontoret vill poängtera att den överenskommelse som Stockholmsförhandlingen resulterat i är utgångspunkten för stadens remissvar. Detta remissvar innebär inte någon förändring i de prioriteringarna eller ställningstaganden som görs där.

Redovisning av brister

När det gäller brister i infrastrukturen i Stockholms stad och i hela Stockholmsregionen finns detta väl beskrivet i ett flertal olika dokument som



kontoret varit delaktigt i, som tas upp nedan i avsnittet ”Större utredningar med betydelse för regionen transportinfrastruktur”. Hit hör exempelvis överenskommelsen i Stockholmsförhandlingen, ”Samlad trafiklösning för Stockholmsregionen för miljö och tillväxt – till 2020 med utblick mot 2030”.

Brister i regionen redovisas även i det gemensamma underlag som landstingets regionplane- och trafiknämnd och länsstyrelsen i Stockholms län lämnat till regeringen i juni 2007, i form av rapporten ”Inriktning av åtgärder i transportinfrastrukturen i Stockholms län under planeringsperioden 2010 – 2019”. Kontoret och staden har ställt sig bakom detta material i tjänsteutlåtandet ”Inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för perioden 2010-2019”, dnr. T2007-300-02683. Samtliga av ovanstående dokument ligger väl i linje med stadens långsiktiga vision, ”Vision Stockholm 2030 – Ett Stockholm i världsklass”.

Med utgångspunkt från detta resonemang hänvisar kontoret till ovan nämnda underlag/överenskommelser gällande brister i trafikinfrastruktursystemet.

Övergripande brister med stor negativ påverkan

För att ytterligare förtydliga redogörs nedan för de brister som kontoret anser har störst betydelse. Inget av detta är något nytt utan det finns med i de underlag som kontoret hänvisar till. Bristerna är dock så pass allvarliga för såväl staden som regionen att de ändå bör lyftas fram särskilt.

- Kapacitetsbrister över Saltsjö-Mälarsnittet för både spår- och vägtrafik innebär allvarliga negativa effekter. Exempelvis hämmar det tillväxten, försämrar tillgängligheten både inom staden och regionen, förvärrar klimatpåverkan, bidrar till en uppdelning av norra och södra regionhalvorna, ökar trafikbelastningen i innerstaden, försvårar för en effektiv busstrafik, försämrar näringslivets möjligheter m.m.
- Brister i drift och underhåll leder till att befintligt trafiksystem inte kan utnyttja sin fulla potential och blir samtidigt mycket störningskänsligt.
- Kapacitetsbrist i spårsystemet är ett potentiellt hot mot stadens utbyggnadsstrategi att ”bygga staden inåt”. Detta kan i värsta fall i sin tur leda till en ökad utglesning av bebyggelsen, s.k. ”urban sprawl”.
- Brister på tvärförbindelser framförallt för spår- men även för vägtrafik leder till försämrad tillgänglighet, svårare för kollektivtrafiken att konkurrera gentemot bilen, försämrad integration mellan områden och människor m.m.
- Brister i trafiksäkerhet och bulleråtgärder innebär att människors hälsa påverkas negativt.

Redovisning av åtgärder

I remissen skriver länsstyrelsen att ”bidragsobjekt för åtgärder på kommunal väg eller för regional kollektivtrafik kommer att behöva preciseras ytterligare i planeringen” samt att de på grund av detta återkommer med en närmare förfrågan om dessa. Vägnetet inom Stockholms stad är i huvudsak kommunalt, med undantag för europavägarna (ex. E4/E20), vilket medför att åtgärder som berör det statliga vägnätet väl täcks in i den överenskommelse som Stockholmsförhandlingen resulterat i. Kontoret hänvisat till överenskommelsen för de större och mer övergripande åtgärderna i transportinfrastruktursystemet, både gällande spår- och vägtrafik.

Kontoret vill dock poängtera att med utgångspunkt från klimatfrågan och behovet av att resa mer hållbart bör satsningarna på kollektivtrafiken öka väsentligt både på lång och kort sikt. Kollektivtrafiken är det huvudsakliga alternativet till bilen på en regional nivå och detta måste speglas i kommande infrastrukturinvesteringar. Även cykeltrafiken måste tas på större allvar ur ett regionalt perspektiv. Satsningar bör göras för att bygga ut och förbättra det regionala cykelvägnätet, vilket Vägverket är ansvariga för.

Viktiga åtgärder som bör lyftas fram tydligare

Förutom de stora trafikobjekt som tas upp i överenskommelsen i Stockholmsförhandlingen vill kontoret särskilt lyfta fram följande åtgärder som behöver åtgärdas inom en snar framtid:

- Trimningsåtgärder i det befintliga trafiksystemet
- Ökade satsningar på ITS-lösningar
- Ombyggnationen av Slussen, inklusive ökad avrinningskapacitet från Mälaren, vilket i högsta grad är en regional fråga.
- Bullerskydd vid särskilt utsatta områden
- Trafiksäkerhetsåtgärder

Större utredningar med betydelse för regionen transportinfrastruktur

Här följer en kort sammanfattning av resultaten från de större utredningarna som har stor betydelse för stadens och för hela regionens transportinfrastruktur. Den med störst tyngd för staden är ”Samlad trafiklösning för Stockholmsregionen för miljö och tillväxt – till 2020 med utblick mot 2030”. Kontoret vill återigen understryka att brister och prioriteringar av åtgärder bör ske i enlighet med denna överenskommelse.

Trafiklösning för Stockholmsregionen - Stockholmsförhandlingen

Regeringen beslutade i november 2006 att tillsätta en särskild förhandlingsman för Stockholms infrastruktur, Carl Cederschiöld. Uppdraget var att genomföra en förhandling om Stockholms infrastruktur med syfte att ta fram en samlad

trafiklösning för bättre miljö och tillväxt i landet och i Stockholmsregionen i synnerhet. Uppdraget utvidgades i januari 2007 med förhandlingar om Citybanans finansiering.

Förhandlingen om Stockholms infrastruktur har resulterat i en överenskommelse som undertecknades i december 2007 mellan statens förhandlare och ledande politiker i Stockholms län. Den ska godkännas av regering och riksdag samt av kommun- och landstingsfullmäktige i länet. En beredning tillsätts av staten och regionen för att vårda och följa upp överenskommelsen och årligen redovisa detta. Den beräknade tidtabellen för 2008 är:

- Januari-juni: beredning inom regeringskansliet. Eventuella justeringar i överenskommelsen i samråd med den kommunala förhandlingsdelegationen.
- September: regeringens budgetproposition och inriktningsproposition.
- Hösten: godkännande i fullmäktigeförsamlingarna.
- December: riksdagsbeslut.

Överenskommelsen handlar om prioriteringar och förslag till finansiering av åtgärder för vägar, järnvägar och kollektivtrafik i Stockholms län. Tidsperspektivet sträcker sig fram till 2030. Här följer en kort sammanfattning av vad överenskommelsen innebär. Hela överenskommelsen finns på www.regeringen.se/sb/d/8896/a/94770.

Samlad trafiklösning tryggar tillväxten

Att bygga nytt är nödvändigt men det räcker inte. En samlad lösning krävs med många typer av åtgärder och av många olika aktörer. Förhandlingens trafiklösning omfattar trimningsåtgärder, kapacitetshöjning av både väg- och kollektivtrafiknät samt en successiv utbyggnad av felande länkar. Trafiklösningen ökar kapaciteten i Saltsjö-Mälarsnittet, spårkapaciteten i regionen och mot Mälardalen, kapaciteten på europavägarna samt tillgängligheten till kärnor och knutpunkter, t.ex. Arlanda, samt till hamnar och gods-knutpunkter. Den innebär också bättre kollektivtrafik och förbindelser runt staden. De allra viktigaste infrastrukturåtgärderna är Citybanan, Förbifart Stockholm och övriga kollektivtrafiksatsningar. Trafiklösningen ökar tillgängligheten avsevärt och skapar förutsättningar för regionens fortsatta tillväxt och sociala sammanhållning.

Delad finansiering

Det totala behovet av finansiering av trafiklösningens kollektivtrafik, spår och vägar (exklusive Förbifart Stockholm) för perioden 2008–2019 omfattar 70 miljarder kronor. Enligt överenskommelsen förutsätts att staten finansierar med 40 miljarder kronor från gällande finansieringsram för infrastrukturen och med 10 miljarder genom extra medel för kollektivtrafiken. De regionala parterna bidrar med 23 miljarder, inklusive medel från trängselskatten.

Byggnad 2008-2019

Under perioden 2008–2019 förutsätts enligt överenskommelsen att Banverket och SL bygger spår och terminaler för totalt 45 miljarder kronor och Vägverket bygger vägar för 45 miljarder kronor. Projekt som pågår 2019 och slutförs 2020 eller senare omfattar 7 miljarder kronor, varav 5 miljarder avser Förbifart Stockholm.

Regionalt underlag

I tjänsteutlåtandet ”Inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för perioden 2010-2019”, dnr. T2007-300-02683, ställde sig staden bakom det gemensamma underlag som landstingets regionplane- och trafiknämnd och länsstyrelsen i Stockholms län lämnat till regeringen i juni 2007, i form av rapporten ”Inriktning av åtgärder i transportinfrastrukturen i Stockholms län under planeringsperioden 2010 – 2019”. Rapporten beskriver Stockholmsregionens särskilda förhållanden och behov samt önskad inriktning och nödvändiga åtgärder. Målen som föreslås i rapporten sammanfattas kortfattat i följande avsnitt. Hela rapporten går att läsa på www.ab.lst.se/infraplan.

Målet - Ett transportsystem för Europas mest attraktiva storstadsregion
Stockholmsregionens och Sveriges internationella konkurrenskraft ska stärkas genom våra väl fungerande kommunikationer. Kommunikationerna ska:

- bidra till en öppen och tillgänglig region för alla människor.
- bidra till en innovativ miljö genom att stimulera till samverkan mellan människor och verksamheter i regionen.
- ge förutsättningar för en god livsmiljö för nuvarande och kommande generationer.
- vara resurseffektiva.

Vision Stockholm 2030 – Ett Stockholm i världsklass

Såväl överenskommelsen i Stockholmsförhandlingen som innehållet i det regionala underlaget ligger väl i linje med stadens visioner. ”Vision Stockholm 2030 – Ett Stockholm i världsklass”, är en långsiktig samlad vision för Stockholms stads utveckling och antogs av kommunfullmäktige juni 2007. I visionen poängteras att ett välfungerande transportsystem med minimal klimatpåverkan är en avgörande förutsättning för att Stockholm-Mälarenregionen ska kunna utgöra en gemensam arbets-, bostads- och utbildningsmarknad och för regionens internationella tillgänglighet och konkurrenskraft.

För att förtydliga stadens långsiktiga målsättning med infrastrukturen beskrivs nedan visionens viktigaste slutsatser som berör detta:



Företagande i världsklass

- Företagandet stöds av en högklassig infrastruktur. I regionen finns ett välfungerande väg- och järnvägsnät, utbyggda flygplatser och hamnar.

Centrum i en stark och växande region

- Genom ett välfungerande och attraktivt transportsystem är regionen en gemensam arbets-, bostads- och utbildningsmarknad som ger människor unika möjligheter att utnyttja hela regionens kvaliteter.

Internationell mötesplats

- Stockholm–Mälarenregionens funktion som internationell mötesplats stöds av att regionen erbjuder bekväma flyg-, båt- och tågförbindelser till hela världen.
- Stockholm–Arlanda Airport är den nordiska knutpunkten för all flygtrafik och har en hög turtäthet och direktlinjer till alla världens metropoler. Stockholm–Arlanda avlastas av Stockholm–Bromma, Stockholm–Skavsta och Stockholm–Västerås. Ett Skavsta Express har skapats.
- En ny snabb tågförbindelse har också utvecklats som gör det enkelt att ta sig mellan Stockholm och övriga Nordeuropa.

Ekologiskt hållbar storstad

- Stockholm är den stad i världen där invånarna använder kollektivtrafiken mest.
- Stockholmarens bilpark består så gott som uteslutande av miljöbilar och tillgången på miljöbränslen är god.
- Smarta trafiklösningar och modern informationsteknik har ökat framkomligheten och därmed ytterligare minskat utsläppen.
- Stockholm har ett väl fungerande och säkert cykelvägnät.

Ett välfungerande transportsystem

- Nya förbifarter väster och öster om staden och utbyggnaden av Norra Länken och E18 gör att tillgängligheten är god.
- Stora satsningar har även gjorts för att utveckla den spårbundna kollektivtrafiken, exempelvis genom fler spårvägar. Regionen har knutits ihop genom utbyggnaden av Citybanan och förlängningen av tvärbanan och av tunnelbanan. De nya förbindelserna tillsammans med nya och attraktiva tågvarnar, gör att allt fler väljer kollektivtrafiken. El- och biogasdriven kollektivtrafik är väl utbyggd.
- Linjetrafiken till sjöss, med miljövänliga fartyg, är utbyggd och utgör ett uppskattat komplement till annan kollektivtrafik.
- Transportsystemet utmärks av en innovativ och koldioxidneutral transport- och miljöteknik och av en välutvecklad logistisk planering.
- En välutbyggd trafikinformatik bidrar också till att effektivisera trafikflödena i regionen.

En enastående stad på vattnet

- Vattenvägarna används för transporter och de snabba och bekväma båtförbindelserna lockar både stockholmare och besökare.



- Stockholm är en självklar bas för turismen i Östersjöområdet med en omfattande färje- och kryssningstrafik.
- Utbyggnaden av containerhamnen i Norvik har förstärkt Stockholms ställning som en ledande hamnstad i Östersjön.

En sammanhållen stad

- Genom en rad berikande kompletteringsprojekt och nya tvärförbindelser har stadens olika delar knutits ihop. Barriärer i form av stora trafikleder byggs bort genom tunnlar eller överdäckningar.

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden överlämnar och åberopar detta tjänsteutlåtande som svar på remissen från Länsstyrelsen samt att nämnden samtidigt förklarar paragrafen för omedelbart justerad.

Slut