



STADSLEDNINGSKONTORET
TRAFIKKONTOTRET
STADSBYGGNADSKONTORET

GEMENSAMT TJÄNSTEUTLÅTANDE
DNR SLK 314-238/2012
DNR T 2012-000-00743:1
DNR SBK 2012-03020-30
SID 1(11)
2012-02-24

Kontaktpersoner:
Thord Swedenhammar
Stadsledningskontoret
Telefon: 08-508 293 25

Till
Kommunstyrelsen

Mats Fager
Trafikkontoret
Telefon: 08-508 262 98

Eric Tedesjö
Stadsbyggnadskontoret
Telefon: 08-508 275 69

Remissvar på Trafikverkets kapacitetsutredning

Stadsledningskontorets förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på Trafikverkets remiss av "Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder – förslag på lösningar fram till år 2025 och utblick mot år 2050" hänvisas till vad som sagts i stadsledningskontorets, trafikkontorets och stadsbyggnadskontorets gemensamma tjänsteutlåtande.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.



Irene Lundqvist Svenonius
Stadsdirektör



Per Anders Hedqvist
Förvaltningschef



Susanne Lindh
Förvaltningschef

Sammanfattning

Trafikverket har remitterat utredningen "Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder – förslag på lösningar fram till år 2025 och utblick mot år 2050" till bland andra Stockholms stad.



Stadens yttrande har med anledning av den korta remisstiden utformats som ett kontorsyttrande, gemensamt för stadsledningskontoret, trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret.

Stadsledningskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret ser utredningen som ett i stora delar utmärkt underlag för den fortsatta åtgärdsplaneringen och planeringen av styrmedel. Genom att det regionala samarbetet i Stockholm mellan de stora trafikaktörerna fördjupats finns ett stort mått av samsyn mellan statens regionala organ, landstinget och staden rörande infrastrukturens brister på kort och lång sikt. Det är positivt att Trafikverket tydligt identifierat de problem som finns och de utmaningar som regionens transportsystem står inför.

Kontoren delar utredningens slutsats att nybyggnad av infrastruktur inte ensamt kan lösa dagens och framtidens trafikproblem. Det måste till åtgärder från samtliga steg i fyrstegsprincipen.

Det finns dock en viktig punkt där stadens uppfattning skiljer sig tydligt från utredningens. Detta rör befolkningsutvecklingen i regionen. Den rådande starka befolkningsutvecklingen i Stockholms län, och de senaste prognoserna, avviker kraftigt från kapacitetsutredningens tillväxtprognos. Det är viktigt att åtgärderna koncentreras dit resandet och behoven är som störst. Stockholmsregionens andel av de angivna investeringsbehoven i utredningen är enligt kontorens uppfattning för låg med hänsyn till befolkningsutvecklingen och det faktum att en tredjedel av nationens ekonomiska tillväxt skapas i regionen. En underskattning av befolkningstillväxten innebär enligt kontorens bedömning att föreslagna åtgärder kommer att vara otillräckliga för att tillgodose regionens behov av transporter. Detta skulle i sin tur innebära en betydande risk att den ekonomiska utvecklingen och välbefindandet i såväl Stockholmsregionen som landet hämmas.

En annan viktig faktor staden vill peka på är att regionens infrastruktur till stora delar är åldrande och nu har kommit in i en fas med stora reinvesterings- och underhållsbehov. Stora renoveringsarbeten på de mest högrafikerade delarna av de primära väg- och spårnäten kommer att påverka resstandarden för hela regionen. Utbyggnad av ny infrastruktur och stora renoveringsarbeten måste därför samplaneras noga och förmodligen kompletteras med flexibelt användande av olika styrmedel för att i varje skede kunna säkerställa ett fungerande och någorlunda robust trafiknät. Av särskild betydelse är att trängselskatten kan utvecklas till en avgift som kan användas mer flexibelt och med en snabb beslutsprocess inom regionen.

En tredje faktor staden vill lyfta fram är värdet av att planering av bebyggelse och infrastruktur harmoniserar. Var och hur vi bygger påverkar förutsättningarna för ett långsiktigt hållbart resande i regionen. Stockholms stadsbyggnadsstrategi om en tät stad, med en hög tillväxt i centrala delar av regionen, innebär en utveckling mot en stad med än högre andel kollektivt resande och med en betydande cykelandel. Detta kräver en annan inriktning i investeringar jämfört med den



utspridda stadens behov; den täta stadens strategi innebär att kapacitetsstarka trafikslag måste prioriteras. Det finns också en regional obalans med låg andel arbetsplatser söder om Saltsjö-Mälarsnittet. Detta gör att vägar och spår i dag inte utnyttjas optimalt. Staden ser gärna att den kommande åtgärdsplaneringen ger ökad prioritet till sådan infrastruktur som gynnar utvecklingen av den tätare staden och ökar den södra regionhalvans attraktivitet för etablering av nya arbetsplatser.

Remissen

Trafikverket har fått i uppdrag av regeringen att analysera åtgärder för att öka kapaciteten och effektiviteten i transportsystemet. Uppdraget har successivt utökats till att omfatta järnväg, väg, flyg och sjöfart.

Trafikverket ska med den nationella planen som grund genomföra en fördjupad analys av vilka kapacitets- och effektivitetsförbättrande åtgärder som kan genomföras för perioderna 2012-2015, 2016-2021 samt 2022-2025.

Trafikverket ska rapportera uppdraget till regeringen 30 april 2012.

Remissmaterialet, som sändes ut 17 februari 2012, består av fyra separata rapporter:

- Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder, förslag på lösningar fram till 2025 och utblick mot 2050
- Bristanalys till och med 2025
- Miljökonsekvensbeskrivning av kapacitetsutredningens förslag
- Banavgifter för ökad kund- och samhällsnytta

Remissvaren ska lämnas till Trafikverket senast den 31 mars 2012. På grund av den korta remisstiden har stadens yttrande utformats som ett kontorsyttrande, gemensamt för stadsledningskontoret, trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret.

Remissen i sin helhet:

<http://www.trafikverket.se/Foretag/Planera-och-utreda/Samhallsplanering/Kapacitetsutredning-for-transportssystemet/Remiss-februari--mars-2012-/>

Kontorens synpunkter och förslag

Stockholm som tillväxtmotor och infrastrukturens betydelse

De tre storstadsregionerna, och Stockholm i synnerhet, har möjligheter och problem som är annorlunda än för resten av landet. Stockholmregionen har de senaste åren haft en utomordentligt stark befolkningstillväxt med 33 000 invånare per år. Av stadens vision för Stockholms utveckling, Vision 2030, framgår att



staden ska vara innovativ och växande. I regionen ska finnas ett dynamiskt och innovativt näringsliv i världsklass som framgångsrikt konkurrerar med varor och tjänster på den globala marknaden. Näringslivet ska präglas av starkt kunskapsbaserade verksamheter, hög innovationskraft och av unik samverkan med utbildning och forskning. En stor arbetsmarknadsregion är en avgörande faktor för att Stockholm ska fortsätta hävda sig väl i den internationella konkurrensen. För detta krävs att nya bostäder byggs och nya arbetsplatser tillkommer i lämpliga lägen och att infrastrukturen i form av vägar och spår fungerar så väl att företagens behov av kompetent arbetskraft och samarbete kan tillgodoses genom effektiva och pålitliga resor.

Kontoren anser därför att det är positivt att Trafikverket tydligt identifierat de problem som finns och de utmaningar som Stockholmsregionens transportsystem står inför. Remissen utgör ett gediget underlag för framtida beslut och inriktningar. Kontoren ser särskilt positivt på den tydliga storstadssatsning som utredningen lyfter fram som en lösning på identifierade problem. Kontoren ställer sig likaså bakom den tydliga prioritering som finns på drift och underhåll, reinvestering, storstadsregioner och starkt trafikerade vägar och spår.

I Stockholm har samarbetet mellan de stora trafikaktörerna fördjupats de senaste åren. Detta är en nödvändighet för att kunna klara av de utmaningar som en starkt växande region ställs inför och det höga kapacitetsuttag som trafiksystemen har att hantera. De olika delarna i trafiksystemen ska betraktas som kommunicerande kärl som måste fungera tillsammans. För trafikanterna är det viktigt att systemet fungerar ihop både med avseende på funktion, planering och drift och underhåll.

Befolkningsutveckling i regionen

Kontoren ifrågasätter kraftigt att Trafikverket kommer att använda långtidsutredningens befolkningsprognos i den kommande åtgärdsplaneringen på det sätt som redovisas. Det vore enligt kontorens bestämda mening ödesdigert för Stockholmsregionen eftersom det redovisade resultatet kraftigt avviker från rådande och framtida utveckling. Att kapacitetsutredningen nu lyfter perspektivet till 2050 gör uppskattningar av framtida befolkning och sysselsättning till centrala förutsättningar. Felaktiga bedömningar här medför att det fortsatta resonemanget kring lösningar ohjälpligt leder fel.

Den mest aktuella bedömningen från Stockholms läns landstings funktionsområde Tillväxt, miljö och regionalplanering (TMR) visar att Stockholms län kommer att växa väsentligt mer än vad Trafikverket utgår från. Prognosen visar på en nettoökning om cirka 35 000 personer per år fram till 2020, vilket ungefär motsvarar en tillväxt av Danderyds befolkningsstorlek varje år. Länets befolkning kan 2050 uppgå till 3,2 miljoner invånare. Det innebär att Trafikverkets utredning baseras på en prognos som understiger den väntade befolkningsökningen med 700 000 invånare, vilket nästan motsvarar den totala folkmängden i dagens Malmö och Göteborg – tillsammans.



Kapacitetsutredningen behöver i större utsträckning behandla de utmaningar som en sådan kraftig befolkningsutveckling medför. Det är i sammanhanget värt att nämna att mellan 2005 och 2011 växte Stockholms län med 200 000 invånare, cirka 33 000 personer varje år i snitt.

På sidan 52 i remissversionens huvuddokument anges att Stockholms läns befolkningsutveckling kraftigt avviker från de prognoser Trafikverket utgått från, vilket kontoren med kraft vill understryka. Det framgår inte av rapporten hur Trafikverket har hanterat denna problematik i den vidare analysen av Stockholm/Östra Mellansveriges framtida behov och vid prioriteringen av åtgärder. Att använda prognoser som underskattar utvecklingen med 700 000 människor skulle göra att investeringsobjekten i Stockholms län inte görs rättvisa i till exempel samhällsekonomiska analyser. Resultatet riskerar leda till fel åtgärder i kommande planering. Kontorens oro för detta stärks av fördelningen inom den föreslagna storstadssatsningen.

Planering för nya bostäder och arbetsplatser

Genom infrastrukturinvesteringar finns stora möjligheter att styra mot en hållbar markanvändning. Kontoren efterlyser därför större tydlighet i utredningen avseende hur ett framtida transportsystem ska utvecklas för att på ett tydligt sätt koppla till ett hållbart stadsbyggande för framtida bostads- och företagsetableringar. Regionens befolkningstillväxt i kombination med en kraftfull och hållbar utbyggnad av nya arbetsplatser och bostäder ställer stora krav på transportsystemets effektivitet. Bara i Stockholms stad planeras för 100 000 nya bostäder till 2030. Enligt TMR:s bedömningar kommer antalet arbetsplatser att öka med 300 000 i Stockholms län till 2030, varav hälften tillkommer inom Stockholms stad.

Genom den nya översiktsplanen, "Promenadstaden", visar Stockholms stad att det finns en beredskap att möta det ökade behovet av nya bostäder och arbetsplatser. Stadsbyggnadsstrategin kan sammanfattas att Stockholm ska bli en mer tät och sammankopplad stad, med stadsdelar där bostäder, handel och service blandas. Under överblickbar framtid kommer Stockholms fortsatta tillväxt ske genom förtätning. Det här innebär att allt fler människor ska bo, arbeta och studera på samma yta som redan idag är ianspråktagen. Vägar, gator och spår kommer därför att behöva transportera fler människor och mer gods än idag, vilket måste kunna ske utan försämrad reskvalitet. Utvecklandet av yt- och transporteffektiva trafikslag ska främjas, därför har staden utarbetat en remissversion för en ny "Framkomlighetsstrategi" som ska understödja prioriteringar i trafiksystemen. Genom strategidokumentet "Promenadstaden" och "Framkomlighetsstrategin" har staden en tydlig ambition om en hållbar och sammanhållen stads- och trafikplanering som väl möter fyrstegsprincipens steg 1-3. Tiden är förbi när Stockholms stad byggde nya förorter och växte på råmark som per definition krävde nya omfattande trafiksystem, det vill säga steg 4-åtgärder.



Helhetssyn på trafikuppgifterna

Utredningen lägger stor vikt vid att åstadkomma kapacitetsvinster genom överflyttningar mellan trafikslagen. I Stockholm är den potentialen i det närmaste uttömd, men staden delar Trafikverkets uppfattning att det är nödvändigt att ha ett systemperspektiv på transportbehoven. Transportsystemen i Stockholm fungerar som kommunicerande kärl, det går inte att lösa behoven enbart genom åtgärder på det statliga väg- och järnvägsnätet. Största nyttan/förbättringen i ett trafikslag kan mycket väl ske genom investering i ett annat. Exempelvis är kanske den effektivaste kapacitetsförbättrande åtgärden på den hårt belastade Riksväg 222 mot ostsektorn en kapacitetsstark spårtrafik/tunnelbana till Nacka. Det hänger ihop med komplexiteten och nätverksegenskaperna i storstadens trafiksystem, där trafikslagen enklare kompenserar och kompletterar varandra än i glesbygden. Sammantaget är det därför många gånger mer effektivt att staten investerar mer i de lokala och regionala kapacitetsstarka kollektivtrafiksystemen, än att enbart se till den statliga väg- och järnvägsinfrastrukturen. Det är därför enligt kontorens uppfattning viktigt att i utredningen även beakta finansieringen av lösningar utanför det statliga systemet. För trafikanterna är det viktigt att trafiksystemen fungerar ihop både med avseende på funktion, planering samt drift och underhåll.

Lokala och regionala trafikuppgifter måste samverka

Det finns två geografiska transportperspektiv som behöver samverka; Stockholm-Mälarenregionens interaktion och dess tillgänglighet till den globala marknaden, samt transportuppgiften i de centralare delarna av regionkärnan som kännetecknas av mycket stora resandeströmmar.

Stockholm-Mälarenregionen är en av Europas snabbast växande storstadsregioner. Genom ett välfungerande och attraktivt transportsystem utvecklar regionen en gemensam arbets-, bostads- och utbildningsmarknad som ger människor möjligheter att utnyttja hela regionens kvaliteter. Forskning visar att pendlingsbenägenheten är hög upp till cirka en timmes restid, därefter avtar viljan för daglig pendling kraftigt. Denna potential tas dåligt tillvara i regionen – näringslivsstrukturer och utbildningsväsen kompletterar varandra väl, men interaktion och kompetensförsörjning begränsas starkt av transportsystemens kapacitetsbrister, låga pålitlighet samt brist på länkar och bytespunkter mellan lokala och regionala trafikslag. För att Sveriges näringsliv ska kunna bibehålla och stärka konkurrenskraften i den globaliserade ekonomin är specialisering och ökad tillgänglighet till större marknader nödvändig, liksom ökad tillgänglighet till arbetskraft, forskning och utbildning. För att möjliggöra denna utveckling i Stockholm-Mälarenregionen är effektiva kommunikationer en nyckelfråga. I synnerhet järnvägssystemet behöver byggas ut för att på ett effektivt och hållbart sätt knyta samman allt större, inbördes kompletterande arbetsmarknader. Härvid stärks näringslivets möjligheter att rekrytera högkvalificerad arbetskraft inom Stockholm-Mälarenregionen. Tillgängligheten till kompletterande arbetsmarknader



inom Stockholm-Mälarenregionen ökar, vilket förbättrar matchningen på arbetsmarknaden och ökar produktiviteten, en självförstärkande process.

TMR har tillsammans med Regionförbundet i Uppsala och ett antal kommuner i Mälarenregionen utarbetat rapporten "Vad kostar det att vänta" (2011). I rapporten studeras effekter av att Mälarenbanans utbyggnad dröjer. Rapportens sammanvägda bedömning är att samhället går miste om i storleksordningen 13,5 miljarder kronor om fyrspårsutbyggnaden Kallhäll-Tomtebodavägen skjuts upp i 13 år, från 2017 till 2030. Kostnaden av en senareläggning överstiger avsevärt byggkostnaden och innebär något förenklat att samhället bekostar utbyggnaden två gånger. Dels genom uteblivna samhälls- och regionalekonomiska effekter under 13 år, dels genom den faktiska byggkostnaden vid investeringstillfället.

Stockholms stad har också att hantera sin roll som regioncentrum för en allt större befolkning. Stora pendlingsströmmar kräver såväl effektiviseringar i befintlig infrastruktur (se Framkomlighetsstrategin) men också nyinvesteringar för att komma åt systemnyttor i befintliga anläggningar (exempelvis Östlig förbindelse som skapar en komplett vägring runt Stockholm) och i nya kapacitetsintensiva trafikslag (järnväg, spårväg och tunnelbana). SL-trafiken har dagligen cirka 2,5 miljoner påstigande, varav tunnelbanan utgör drygt en miljon. Med något undantag är tunnelbanans olika grenar i eller mycket nära sitt kapacitetstak vid högtrafiktid, vilket självklart är mycket bekymmersamt för Stockholms fortsatta tillväxt. De mest angelägna insatserna är en förlängd grön linje från Odenplan till nya stadsdelen Hagastaden, samt en förlängd blå tunnelbanelinje från Kungsträdgården över Saltsjö-Mälarsnittet mot Nacka, med möjlig avgrening mot Gullmarsplan och Söderort. Dagens infrastruktur till och från Stockholms Central behöver också kompletteras med trafikförbindelser i tvärled för att minska belastningen på centrala Stockholm och öka tillgängligheten mellan bytespunkter utanför Stockholms City. Det är också angeläget att åstadkomma ett stabilt och kapacitetsstarkt stomlinjenät på ytan i regioncentrum Stockholm, dels för att åstadkomma stärkt kapacitet och ökad pålitlighet i gatunätet, dels för att avlasta tunnelbanan och därigenom frigöra kapacitet i ett större geografiskt område.

En tydligare koppling mellan fjärrtåg, regionaltåg, lokaltåg och tunnelbanan måste utvecklas med nya och effektivare bytespunkter än i dag. Till exempel skulle en förlängning av blå tunnelbanelinje från Akalla till Barkarby och Mälarenbanan öppna för helt nya pendlingsstråk till Sveriges mest arbetskraftsintensiva områden utanför Stockholms innerstad, – Kista och Solna – från alla kommuner längs Mälarenbanan. Det krävs system där snabbare trafik separeras från långsammare lokaltrafik (Mälarenbanan, Ostkustbanan). Kontoren efterlyser också lösningar och resonemang kring hur fjärr- och regionaltrafiken kan kopplas ihop med tunnelbanan vid fler knutpunkter än Stockholm Central, samt hur framtida kapacitetsbrist för pendeltågstrafiken ska hanteras (fyra spår i Citybanan) vilket är nödvändigt när Stockholms län växer.



Primära nätets funktionalitet

Den spårbundna kollektivtrafiken i Stockholms län är idag främst byggd för resor till och från centrala Stockholm. Resandet inom regionen sker också i en betydande omfattning till andra destinationer och transportsystemet måste utvecklas för att stödja även dessa resor. Idag är kollektivtrafiken hög i de radiella stråken medan tvärresor till stor del utförs med bil.

En grundförutsättning för Stockholmsregionens och Sveriges möjligheter att klara den globala konkurrensen trots ett perifert läge i förhållande till ekonomiska centra är att flygförbindelserna kan säkras och utvecklas. Möjligheter att avlasta Arlanda sådan trafik som kan utföras genom förbättrade kollektivtrafikförbindelser är av strategisk betydelse. I detta ingår också att staten bör stötta kapacitetsstark kollektivtrafik till och från Arlanda, såväl lokalt som regionalt och nationellt. Stråket Stockholm–Kista–Arlanda–Uppsala har Sveriges mest vitala arbetsmarknadsutbyte med betydande pendlingsströmmar i båda riktningarna. På Ostkustbanan ökar flödena av gods och persontransporter, kapacitetstaket i högtrafik är nått. Hela trafikkorridoren Stockholm–Kista–Arlanda–Uppsala behöver därför snarast genomgå en fullständig systemanalys och åtgärdas.

De bristanalyser för vägnätet åren 2021 och 2025 som finns i utredningen bygger till stor del på de kapacitets- och köstudier som tagits fram i samarbete mellan Trafikverket Region Stockholm, Storstockholms Lokaltrafik (SL), Stockholms stad och Solna stad. För närvarande pågår en motsvarande gemensam studie för år 2030. Denna analys blir den första som bygger på den konstaterade snabbare befolkningsutvecklingen tillsammans med stadens ökade ambition om att bygga 100 000 nya bostäder till år 2030. Studien tar hänsyn till såväl väg- som spårkapacitet.

Stockholmsförhandlingen, åtgärdspaketet och utveckling av styrmedel

Kontoren anser att det är bra att utredningen lyft fram storstädernas behov där resandet är störst, men understryker att det är viktigt att fördelningen mellan storstäderna speglar behoven oavsett vilken prioritetsnivå som kommer att gälla. Enligt Trafikanalys bedömning av behovet inom de tre storstadsområdena så bedöms Stockholms andel vara cirka 75 procent och resterande delat mellan Malmö och Göteborg. I utredningen tilldelas dock Stockholm 66 procent i basnivån och bara 38 procent när de lägre prioritetsgrupperna lagts till. En sådan diskrepans mellan analys och utfall är enligt kontorens uppfattning anmärkningsvärd.

Staden ser utredningen som ett utmärkt underlag i de fortsatta arbetena med åtgärdsplaneringen och med utveckling av styrmedel. Kontoren har inte värderat de olika objektens inbördes prioritering. En viktig utgångspunkt är dock att den nationella planen och länsplanen bygger på Stockholmsöverenskommelsen och en bred överenskommelse om medfinansiering. För att de objekt som inte ingår i



planerna ska kunna genomföras tillsammans med åtaganden från andra parter i regionen är det mycket viktigt att överenskommelsen ligger fast. Viktiga objekt som måste vara med i förslag till lösningar fram till 2025 eller 2030 är konvertering av stomlinje 4 till spårväg, Spårväg Syd, Östlig förbindelse, tunnelbanans förlängning Odenplan - Hagastaden och Akalla - Barkarby.

Senare analyser har givit nya kunskaper. Bland objekt som inte fanns med i Stockholmsförhandlingen men som nu framstår som alltmer angelägna vill staden särskilt lyfta fram utbyggnad av tunnelbanan till Nacka centrum, eventuellt med förgrening mot Gullmarsplan, vilket ger förutsättningar för en tät stadsutveckling i en del av regionens kärna.

Kontoren delar utredningens slutsats att nybyggnad av infrastruktur inte ensamt kan lösa dagens och framtidens trafikproblem. Det måste till åtgärder från samtliga steg i fyrstegsprincipen. Var vi bygger påverkar förutsättningarna för ett långsiktigt hållbart resande i regionen. En utveckling mot en tätare stad med större del av tillväxten av boende och arbetsplatser i centrala delar av regionen är en utveckling mot en stad med högre kollektivtrafikandel och mer cykelpendling. Detta kräver en annan inriktning på investeringarna jämfört med den utspridda stadens behov. För att minska den regionala obalansen eftersträvar staden att andelen arbetsplatser söder om Saltsjö-Mälarsnittet ökar. Med dubbelriktade pendlingsströmmar kan också vägar och spår utnyttjas effektivare. Staden ser gärna att den kommande åtgärdsplaneringen ger ökad prioritet till sådan infrastruktur som gynnar utvecklingen av den tätare staden och ökar den södra regionhalvans attraktivitet för etablering av nya arbetsplatser.

TRV, SL, Stockholms stad och Solna stad genomför just nu studier av det primära nätets funktion år 2030. Här ligger som förutsättning en snabbare befolkningstillväxt med bland annat utbyggnad av 100 000 bostäder inom Stockholms stad till år 2030 samt Solnas bostadsbyggnadsprogram. Detta ger större totalt tryck på trafiknäten genom den större befolkningen, men tack vare den tätare staden en gynnsammare färdmedelsfördelning med högre andel kollektiva resor förutsatt att kollektivtrafiken kan stärkas. Här sätts också steg 1-3-åtgärder in i ett regionalt sammanhang.

Trängselskatter har visat sig vara ett effektivt styrmedel för att omfördela trafikströmmar i tid och rum. Trängselskatten behöver bli ett mer flexibelt och regionalt förankrat instrument, anpassat och optimerat för de problem det ska lösa. Regionens befolkningstillväxt i kombination med en kraftfull och hållbar utbyggnad av nya arbetsplatser och bostäder ställer stora krav på transportsystemets effektivitet. Färska trafikanalyser har tydligt visat att fördelningen mellan bil och kollektivtrafik kan påverkas genom ekonomiska styrmedel som modifierad trängselskatt och förändrad parkeringspolitik. Dessutom kan obalanser inom vägsystemet uppvägas med en mer flexibel trängselskatt.



Kunskaperna om hur program för Smarta Val (Mobility Management) ska utformas och effekten av sådana program, långsiktigt och under byggskeden, behöver utvecklas.

Reinvesteringar, finansiering och situation under byggtiden

Det finns i länet ett betydande reinvesteringsbehov i ett antal stora anläggningar vilka kräver omfattande insatser för att klara dagens och framtidens trafik. För flera av dessa anläggningar som Essingeleden, Söderströmsbroarna med flera är insatserna mycket kostsamma och kommer medföra omfattande störningar i transportsystemen och påverka den totala trafikkapaciteten i regionen. Det framgår inte tydligt om utredningen tagit hänsyn till detta.

Metoder bör utvecklas för att i större utsträckning kunna ha en högre ambitionsnivå för såväl investeringar som underhåll och driftsåtgärder där antalet resande är mycket stort och kollektivtrafikandelarna är höga. Skälet är att störningar ger särskilt stora negativa effekter i sådana områden. Trafikverkets ambitioner att genom olika styrmedel åstadkomma ett bättre resursutnyttjande måste ta hänsyn till storstadsregionernas förutsättningar. De åtgärder som väljs får inte riskera föra över trafik och transporter till mer utrymmeskrävande, osäkrare och miljöskadligare färdmedel.

Trafiksystemet i Stockholm är på sina håll bräckligt och restidspålitligheten låg. Ett robust trafiksystem kännetecknas av att det klarar störningar på ett förutsägbart vis. Även här behövs ett trafikslagsövergripande perspektiv där systemen hjälper varandra och där kapacitetsstarka lösningar prioriteras.

Perioden efter 2030

Kontoren anser att det är bra att utredningen tar ett grepp om de långsiktiga planeringsåtgärderna mot 2050. Det ställer också en rad nya frågor på sin spets. Den regionala planeringen är i det långsiktiga perspektivet övergripande och schematisk, det finns få givna lösningar och svar. En av de viktigaste frågorna är huruvida det är lämpligt att bara bygga vidare på de befintliga strukturerna i Stockholms infrastruktur, som till stor del skapades under efterkrigstiden med andra stadsbyggnadsidéer än idag. Har trafiken andra vidgade samhällsfunktioner i framtiden, eller ska vi fortsätta sy ihop och komplettera i nuvarande strukturer som vi vet har både fördelar och brister? Det behövs nya samlade och regionövergripande grepp för att studera stadsutveckling och trafik för perioden efter 2030.

Vår internationella konkurrenskraft är god, men Stockholm-Mälarenregionens petrifiera läge i norra Europa gör konkurrenssituationen svår och beroendet av Arlanda är och förblir högt. Robustheten i detta beroende är inte långsiktigt tillfredsställande. Höghastighetsbanor har en funktion att fylla, med särskild prioritet för den infrastruktur som omfattas av EU:s prioriterade TEN-projekt,



Nordiska triangeln. Hamburg-Köpenhamnsområdet binds samman med Fehmarn Bält-förbindelsen, regionförstoringarna i Europa är en realitet. Det blir problematiskt för Stockholm-Mälarenregionen att i framtiden på egen hand klara konkurrensen med bland annat Köpenhamn-Hamburg. Det är enligt kontorens bedömning angeläget att med hjälp av en effektiv infrastruktur komma tidsmässigt närmare övriga Europa.

SLUT