



PM 2012:139 RII (Dnr 314-1324/2012)

## **Regional inriktning för transportsystemets utveckling i Stockholms län.**

**Remiss från Länsstyrelsen i Stockholms län**

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Regional inriktning för transportsystemets utveckling i Stockholms län” hänvisas till vad som sägs i promemorian.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

**Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton** anför följande.

### *Ärendet*

Dokumentet Regional inriktning för transportsystemets utveckling i Stockholms län, utgör ett underlag till en regional diskussion om vilka infrastrukturinvesteringar som ska ingå i en förlängning av nuvarande infrastrukturplaner för perioden 2021-2025. Utifrån ett mål om trafiksystemets funktion föreslås ett antal inriktningar, inklusive en bebyggelseplanering som syftar till att skapa tillgänglighet, ett optimalt utnyttjande av befintlig infrastruktur, ett genomförande av objekten i Stockholmsförhandlingen och en ökad prioritering av kollektivtrafiksatsningar.

### *Beredning*

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden samt Stockholms Hamn AB. På grund av kort remisstid har stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret svarat med ett gemensamt kontorsyttrande. Stockholms Hamn AB har också på grund av den korta remisstiden svarat med ett yttrande.

*Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret sam trafikkontoret* anser att det regionala inriktningsdokumentet utgör en mycket positiv utveckling av den regionala trafikplaneringen. Kontoren välkomnar det nya arbetssättet mellan regionens aktörer som bättre förbereder arbetet med den nationella planen och länsplanen. Kontoren anser också att markanvändning och regionstruktur är nyckeln till ett bra trafiksystem. Kontoren anser vidare att infrastrukturen i Stockholms län är genom dess geografiska läge och befolkningsmässiga storlek av nationell betydelse och detta bör beaktas i planeringen. Kontoren tar också upp cyklingens potential att avlasta trafiksystemen vid de mest kritiska punkterna. Kontoren anser avslutningsvis att ekonomiska styrmedel såsom trängselskatt och parkeringsavgifter är viktiga instrument och planeringsförutsättningar för framtida investeringar och reinvesteringar i infrastruktur.

*Stockholms Hamn AB* anser att det regionala inriktningsdokumentet utgör en bra grund för en fortsatt diskussion om den framtida infrastrukturplaneringen i Stockholms län. Bolaget pekar på vikten av att se hela resan för gods och transporter och framhåller därför att infrastrukturen i anslutning till vattenvägar och hamnar är viktiga aspekter att beakta i planeringen.

### *Mina synpunkter*

Dokumentet Regional inriktning för transportsystemets utveckling i Stockholms län utgör en bra grund till ett fortsatt arbete med den nationella planen samt länsplanen för perioden 2021-2025. Inriktningen utgör en utveckling på regional nivå av stadens egna styrdokument, Vision 2030, Promenadstaden, Cykelplanen och Framkomlighetsstrategin och denna kongruens är mycket positiv. Här framgår att stadsutveckling ska ske koncentrerat och funktionsblandat, samt att biltrafiksträngen ska vara låg och kapacitetsstarka färdmedel prioriteras.

En hög koncentration av bostäder, verksamheter och arbetsplatser till den centrala regionkärnan underlättar för kapacitetsintensiva transportslag som gång, cykel och kollektivtrafik, men kräver en betydande investering i framförallt kollektivtrafiken inom och kring regionkärnan. Transportefterfrågan bygger till stor del på länets bebyggelsestruktur och därför är det viktigt att infrastrukturinvesteringar styrs dit de gör mest samhällsnytta.

Ett viktigt element i den regionala inriktningen är att bebyggelseplanering ska ske med hög tillgänglighet och med kollektivtrafiken som norm. Detta förutsätter att dessa regionala kärnor har både en intern struktur som underlättar för transporter med kapacitetsstarka färdmedel, men även att kärnorna kan kopplas med regionkärnan och med varandra med en kapacitetsstark och attraktiv kollektivtrafik.

En annan aspekt som är viktig att beakta är att i Stockholms län är mycket av den regionala infrastrukturen av nationell betydelse och bör därför behandlas därefter. Köerna på Essingeleden är inte ett stockholmsproblem utan snarare ett problem för Sverige. I Stockholmsregionen och särskilt inom Stockholms stad finns ett stort antal vägar, knutpunkter, kollektivtrafik m.m. som idag har utnyttjande och funktion även för regionala och nationella nät.

Staten behöver ta ett tydligare ansvar ekonomiskt för detta. I första hand gäller det tunnelbane-, stomtrafik- och lokalbanenäten som är beroende av statligt stöd för att kunna utvecklas i den takt som är nödvändig. Det är högst sannolikt att statliga investeringar i regionala trafiknät i många fall är den effektivaste åtgärden för ökad framkomlighet i nationella nät.

Vid sidan av kollektivtrafiken är cykeln en mycket viktig pusselbit i att såväl minska utsläppen från trafiken som avlasta andra delar av trafiksystemet och därmed öka framkomligheten. För att cykeln ska kunna fylla denna funktion krävs dock att stora investeringar görs för att bygga ut den cykelspecifika infrastrukturen, vilket omfattar bland annat cykelvägar, cykelparkeringar och andra cykelfrämjande åtgärder.

De planerade åtgärderna för Stockholmsregionen är otillräckliga. Det krävs betydligt större satsningar i form av ny och reinvesterad infrastruktur, framförallt i kollektivtrafiken, och en omprövning av balansen i investeringar mellan regionkärnan och andra delar av regionen kommer förmodligen att vara nödvändig. Ekonomiska styrmedel är en viktig planeringsförutsättning och kommer fortsatt att spela en viktig roll

för en region som brottas med en ökad trängselproblematik. En ökad flexibilitet och ett ökat regionalt inflytande över dessa frågor är nödvändigt.

Genom remissen bereds kommunerna att komplettera sina tidigare delgivna behov (bilaga 1 till remissen). Jag föreslår i detta sammanhang att stadens uppräknade behov ska kompletteras med att Cykelplanen infogas i uppräknningen av objekt/åtgärder.

I övrigt hänvisar jag till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Regional inriktning för transportsystemets utveckling i Stockholms län” hänvisas till vad som sägs i promemorian.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Stockholm den 17 oktober 2012

ULLA HAMILTON

#### *Bilaga*

Regional inriktning för transportsystemets utveckling i Stockholms län. Remiss från Länsstyrelsen i Stockholms län.

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** anfördes av borgarrådet Daniel Helldén (MP) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta

1. Att som svar på remissen *Regional inriktning för transportsystemets utveckling i Stockholms län* rekommendera länsstyrelsen att inte låta remitterat inriktningsdokument ligga till grund för transportsystemets utveckling i Stockholm län
2. Att rekommendera länsstyrelsen att se över och omförhandla Stockholmsöverenskommelsen
3. Att beslutet i ärendet justeras omedelbart
4. Samt att därutöver anföras följande.

Stadens underlag till remissen från Länsstyrelsen om *Regional inriktning för transportsystemets utveckling i Stockholms län* sammanfattar konsekvenserna av en transportplanering som ser det som viktigare att genomföra Stockholmsförhandlingen än att utveckla ett transportsystem som är effektivt och långsiktigt hållbart. Beskrivningen av föreslagen planeringsinriktning är mycket allvarlig och visar att planeringen kraftigt förvärrar de problem som avsågs lösa. Trots detta föreslår borgarrådet inga verksamma åtgärder för att komma tillrätta med problemen.

I underlaget anges att: ”*Trots de beslutade investeringarna kommer målet om en ökad kollektivtrafikandel inte nås. Prognoserna visar på försämrad framkomlighet i vägnätet på samtliga infartsleder, lederna som matar till Förbifart Stockholm, och för tvärresor i öst-västlig riktning i regioncentrum (Norra och Södra länken) med negativa konsekvenser för det ökande bussresandet. Mål för minskade koldioxidutsläpp kommer inte att kunna nås och ökad vägtrafik leder till miljö- och hälsoproblem. Störningskänsligheten i trafiksystemet förväntas också öka.*”

Det är direkt ansvarslöst att fortsätta en planering som kraftigt försvårar måluppfyllelsen och omöjliggör klimatomställningen, förvärrar miljöproblemen och ökar trängseln för dagens och morgondagens Stockholmare. Finansieringen inom stockholmsöverenskommelsen låser nuvarande och kommande medel för mycket lång tid och förhindrar därmed för oss i stockholmsregionen att i ett senare skede åtgärda det brister som dagens planering nu förstärker.

Ett fungerande transportsystem kan bara förverkligas genom en förståelse av sambanden mellan samhällsplaneringen i stort och trafiksystemets komponenters för- och nackdelar i olika sammanhang. Markanvändning och regionstruktur är nyckeln till ett bra trafiksystem där bebyggelseplaneringen ska ske med hög tillgänglighet och med gång, cykel samt kollektivtrafiken som norm. En tät, funktionsblandad bebyggelse skapar en tillgänglighet som bygger på närhet mer än på rörlighet. De av Riksdagen beslutade transportpolitiska målen ska utgöra grunden för transportsystemets utveckling. Målbilden omfattar tillgänglighet som även inkluderar jämställdhet, trafiksäkerhet, miljö och hälsa. Tillgängligheten tar fasta på att alla ska kunna nå önskade målpunkter med hög kvalitet samt att transportsektorn ska svara lika mot män och kvinnors resbehov. Det transportpolitiska målet om miljö syftar till att transportsektorn ska bidra till att nå de av Riksdagen beslutade 16 miljö kvalitetsmålen, där klimatmålet starkt betonas. Trafiksäkerheten grundar sig på Nollvisionen, och en förbättrad hälsa tar i huvudsak utgångspunkt i miljö kvalitetsnormerna och riktvärden för buller.

Regionens trafikplanering har dock låst utrymmet för åtgärdsval genom Stockholmsöverenskommelsen från 2007, som avsåg att skapa en samlad trafiklösning för miljö och tillväxt. RUFSS 2010 konkretiserar detta ytterligare genom sju planeringsmål, samt att båda dokumenten angav som mål att sänka utsläppen från vägtrafiken i Stockholms län med 30 procent till 2030. Målet har dock inte genomförats den tänkta transportplaneringen.

Remissversionen av *Regional inriktning för transportsystemets utveckling i Stockholms län* anger att målet för transportsystemet är att med beaktande av Stockholms utveckling och tillväxt erbjuda tillgänglighet som:

- Stödjer och utvecklar en fungerande bostads- och arbetsmarknad
- Tillgodose de behov av kapacitet och tillförlitlighet som är nödvändiga för den växande storstadsregionens utveckling
- Aktivt bidrar till en hållbar utveckling socialt, miljömässigt och ekonomiskt. I denna utgångspunkt vilar klimatutmaningen tungt.

Remissversionen klargör med största tydlighet att de ovan nämnda målen inte kommer att nås. För flertalet av målen går utvecklingen till och med i motsatt riktning. Klimatutmaningen som betonas i såväl de transportpolitiska målen, miljö kvalitetsmålen, RUFSS 2010, Stockholmsöverenskommelsen samt i inriktningsplaneringen går i fel riktning. Utsläppen ökar istället för att nå den minskning som är nödvändig för att klara klimatmålen.

Stockholmsöverenskommelsen hänvisade till vetenskapliga studier och vad som krävs för att klara en max 2 gradig global temperaturhöjning för att inte halten av CO<sub>2</sub> i atmosfären ska stiga över de kritiska nivåerna. Trots detta väljer inriktningsdokumentet att tydligt förbise åtagandet och fortsätter att planera för ett sammantaget ohållbart transportsystem. De kraftiga ökningarna av vägtrafiken på 50 procent medför att det inte ens är möjligt att nå målet om 30 procent utsläppsminskning, som endast är ett delmål för att längre fram även klara tvågradersmålet.

Inriktningsplaneringen anger att måluppfyllelsen av det ambitiösare klimatmålet med en minskning av vägtrafikarbetets koldioxidutsläpp med 80 procent inte går att uppnå utan en kraftigt minskad vägtrafik. Klimatmålet går alltså inte att uppnå utan en kraftigt minskad vägtrafik. Då är den tekniska utvecklingen av fordonsparken inräknad. Planeringen av länets transportinfrastruktur står därmed vid ett avgörande vägval där ett genomförande av Stockholmsöverenskommelsen även innebär ett tydligt avståndstagande från målet att klara klimatutmaningen. Efter att åtgärdsvalen i Stockholmsöverenskommelsen och RUFSS 2010 har tagits fram har dessutom ny kunskap genom Trafikverkets kapacitetsutredning och Riksrevisionens granskning av transportsektorns arbete med klimatmålen framkommit. Båda dessa anger att

den nuvarande trenden inte kan fortgå. Trots en förväntad teknikutveckling måste transportsektorn dessutom kraftigt minska vägtrafiken för att nå klimatmålen.

Med anledning av att klimatmålen uttrycks särskilt av regeringen och riksdagen, inte minst genom de transportpolitiska målen och miljö kvalitetsmålen, samt av regionen genom RUFSS 2010, Stockholmsöverenskommelsen samt i innevarande inriktningsplanering är det inte möjligt att genomföra Stockholmsöverenskommelsen i sin helhet.

Inriktningsdokumentet visar att det ökade vägtrafikarbetet och köerna leder till allvarliga miljö- och hälsoproblem i tätbefolkade områden. Prognosen visar på en trafikökning som inte är i linje med stadens framkomlighetsstrategi. Med utgångspunkt från detta är inriktningsplaneringens intentioner inte heller överensstämmande med målet om god hälsa. Det blir svårare att nå en god luftkvalitet på fler ställen i staden än idag, särskilt förvärras möjligheterna vid förbifartens tunnelymningar. Effekter på trafiksäkerhet och jämställdhet framgår inte i planerna, trots att dessa är uttalade i de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen.

Tillgängligheten (mätt som framkomligheten i vägnätet år 2030) förvärras enligt prognoserna. Samtliga infartsleder, lederna som matar in till Förbifart Stockholm och tvärresor i regioncentrum utmärker sig särskilt. De ”moderna” trafiklösningarna Södra länken respektive Norra länken får så allvarliga problem att de leder till säkerhetsproblem och avstängningsproblematik. Hur inriktningsplaneringen sett enbart ur ett tillgänglighetsperspektiv kan fortsätta planeringen av Förbifart Stockholm som bygger på samma principer med tunnelymning är oförsvarbart och ytterst alarmerande. Dessutom leder Förbifart Stockholm till en glesare stadsstruktur, som går helt emot ambitionerna om en tätare och mer energieffektiv stad.

Målet om att öka andelen kollektivtrafikresor med fem procentenheter uppnås inte, utvecklingen leder till en minskning av andelen kollektivtrafikresor. Hela 350 000 resor om dagen flyttas från tänkt kollektivtrafik till bil. Trängseln i vägsystemet riskerar dessutom att skapa problem för det växande bussresandet. Kartbilden med högt belastade sträckor i regionens spårtrafik lämnar ett antal relevanta frågor. Till exempel bedöms sträckan Hammarbyhöjden – Skärmarbrink vara högt belastad år 2030, men inte till stationen senare (Gullmarsplan) på samma linje. Inte heller förväntas till exempel sträckan Gullmarsplan – Medborgarplatsen vara högt belastad år 2030, trots att den är det redan år 2012, och att vidtagna åtgärder för detta saknas. Liknande frågeställningar kan göras på ett flertal ställen i kartbilden. Systemet är inte heller uppgraderat med investeringarna Citybanan, förlängningen av Tvärbanan eller en förlängd tunnelbana till Nacka.

Cykeltrafik omnämns inte konkret, trots att cykling växer i regionen och har lyfts fram som ett viktigt transportslag för en mer hållbar utveckling av länets transporter. Stadens cykelplan och det regionala cykelprojektet Satsa II borde ges en stor betydelse på planeringsinriktningen, men det är viktigt att även Trafikverket tar med cykel som ett transportslag i sig och planerar för ökad cykeltrafik.

Fyrstegsprincipen omnämns inte trots att den har en stor betydelse för val av åtgärder och möjligheten att styra transportsystemet mot kostnadseffektiva, miljövänliga och energieffektiva transporter. Under rubriken framtida satsningsområden går det att se tendenser till fyrstegsprincipens bärande tanke, men dessa kommer in i ett skede då huvuddelen av transportsystemets utveckling redan är fastlagd. Möjligheten att påverka utvecklingen genom fyrstegsprincipen minskar därmed avsevärt.

I ett växande Stockholm är det avgörande att fler reser yteffektivt och energieffektivt. Om fler ska få plats på samma yta som idag är ökad vägtrafik motsägelsen till att planera för en växande och fungerande region. Fler vägar genererar mer vägtrafik i trafiksystemet som helhet, trängsel och negativa effekter på miljö och hälsa förstärks. Stockholmsöverenskommelsen avser att skapa en samlad trafiklösning för miljö och tillväxt men leder till motsatsen. Av den anledningen är det inte möjligt att genomföra Stockholmsöverenskommelsen i sin helhet. Stockholms län behöver ett trafiksystem som bygger på minskat resbehov, kraftigt ökad andel kollektivtrafik och cykel, investeringar som stärker infrastrukturen mot miljövänligare fordon, samt effektiva styrmedel för att minska trängsel och andra negativa konsekvenser av transportsystemet.

Trängselskatten är den enskilda åtgärd som har gjort mest för att öka framkomligheten i vägnätet på senare år. Effekten av trängselskatten i form av antalet fordon som kör in och ut ur innerstaden kvarstår sedan införandet 2006, trots att länets befolkning har ökat med ca 200 000 personer över samma period. Ekonomiska styrmedel såsom trängselskatt och parkeringsavgifter är viktiga instrument för att motverka trängsel. Justerade avgiftsnivåer på befintliga tullsnitten ska övervägas, samt införande av trängselavgift på Essingeleden. Intäkterna ska aldrig vara incitamentet för trängselskatten, däremot ska dessa gå till utbyggd kollektivtrafik som ett attraktivt alternativ för dem som väljer bort bilen.

## **Kommunstyrelsen**

**Reservation** anfördes av Stefan Nilsson och Daniel Helldén (båda MP) med hänvisning till reservationen av (MP) i borgarrådsberedningen.

**Reservation** anfördes av Ann-Margarethe Livh (V) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen beslutar lämna följande svar på remissen

Huvudmålen för alla trafiklösningar i Stockholmsregionen måste vara lägre utsläpp, minskade bilköer och bättre kollektivtrafik. Ingenstans ställs dock den viktiga frågan om den omfattande satsningen på om nya vägar är förenlig med miljömålen och bättre framkomlighet.

I stadens dokument om Framkomlighetsstrategi för Stockholm skriver man följande; ”I en växande storstad med välmående ekonomi får man precis den trafikmängd i högt trafik som man skapar vägkapacitet åt. Vill man ha mindre biltrafik krävs andra åtgärder, till exempel trängselskatt eller andra brukaravgifter.”

Beslutet om Förbifart Stockholm är ett strategiskt, tungt vägval, som inbjuder till ökad biltrafik, och lurar medborgarna tro att det kommer leda till minskade köer. Vi vet av erfarenhet och forskning att fler och större vägar leder till mer trafik och växande köer. Det gäller även vid byggandet av en ny ”Österled”. Fler motorleder – fler bilar.

I det aktuella dokumentet konstaterar man att framkomligheten i vägnätet på samtliga infartsleder blir sämre i framtiden trots byggande av bland annat ”Förbifart Stockholm” vilket resulterar i att bussresandet och därmed kollektivtrafiken drabbas negativt. Störningskänsligheten i trafiksystemet förväntas öka konstaterar man i dokumentet. Detta är förvånansvärt ärligt och uppriktigt presenterat. Staden föreslår ett antal åtgärder som måste vidtas i sitt remissvar och ett antal satsningar som måste till för att möta problemen som beskrivs och det är i och för sig behjärtansvärt men grundproblemet kvarstår – det går inte att bygga bort bilköerna vilket all forskning visar.

I stället bör man utöka och utvidga systemet med trängselavgifter på utsatta platser i staden, exempelvis på Essingeleden och höja övriga avgifter för att minska belastningen på vägnätet, samtidigt som man skapar incitament för att inte använda bilen privat och framförallt ge plats och ekonomi för den nytto- och kollektivtrafik som behöver komma fram och utvecklas i regionen samt i övrigt satsa varenda krona på en utbyggd kollektivtrafik.

## ÄRENDET

Dokumentet Regional inriktning för transportsystemets utveckling i Stockholms län, utgör ett underlag till en regional diskussion om vilka infrastrukturinvesteringar som ska ingå i en förlängning av nuvarande infrastrukturplaner för perioden 2021-2025. Utifrån ett mål om trafiksystemets funktion föreslås ett antal inriktningar, inklusive en bebyggelseplanering som syftar till att skapa tillgänglighet, ett optimalt utnyttjande av befintlig infrastruktur, ett genomförande av objekten i Stockholmsförhandlingen och en ökad prioritering av kollektivtrafiksatsningar.

En ny infrastrukturproposition presenteras av regeringen under hösten 2012 och väntas behandlas av riksdagen i december 2012. Trafikverket förväntas få i uppdrag av regeringen att med utgångspunkt i 2012 års infrastrukturproposition ta fram ett förslag till nationell plan för perioden 2014-2025, en förlängning av den nuvarande planen, som gäller 2012-2021. Dokumentet Regional inriktning för transportsystemets utveckling i Stockholms län ("den regionala inriktningen"), är ett underlag för kommande revidering och förlängning av både den nationella planen och länsplanen för infrastrukturinvesteringar i Stockholms län. De befintliga planerna förväntas i stort ligga fast och den regionala inriktningen är ett ramverk för en diskussion om vilka objekt som bör prioriteras under perioden 2021-2025. Diskussionen ska pågå under vintern 2012-13 och Trafikverket skickar ett förslag till ny plan till regeringen tidigast kvartal 2 år 2013. Beslut om en ny plan kommer sannolikt att fattas av regeringen runt årsskiftet 2013/14.

Den regionala inriktningen har sin fokus i transportsystemets funktion utifrån aktuella mål, och ger förslag till övergripande strategier för att uppfylla funktionen utifrån nuläget och aktuellt kunskapsunderlag. Det övergripande målet för transportsystemet i regionen definieras som att erbjuda tillgänglighet som:

- stödjer och utvecklar en fungerande bostads- och arbetsmarknad;
- tillgodoser de behov av kapacitet och tillförlitlighet som är nödvändiga för den växande storstadsregionens utveckling; samt,
- aktivt bidrar till en hållbar utveckling, socialt, miljömässigt och ekonomiskt. I denna utgångspunkt vilar klimatutmaningen tungt.

Dokumentet beskriver de möjligheter som den pågående tillväxten skapar och belyser de största utmaningarna för framtidens trafiksystem om nuvarande planering fortsätter. Trots de beslutade investeringarna kommer målet om en ökad kollektivtrafikandel inte att nås. Prognoserna visar på försämrad framkomlighet i vägnätet på samtliga infartsleder, lederna som matar till Förbifart Stockholm, och för tvärresor i öst-västlig riktning i regioncentrum (Norra och Södra länken) med negativa konsekvenser för det ökande bussresandet. Mål för minskade koldioxidutsläpp kommer inte att kunna nås och ökad vägtrafik leder till miljö- och hälsoproblem. Störningskänsligheten i trafiksystemet förväntas också öka.

Följande huvudprinciper, som stöds av ett antal satsningsområden föreslås för att möta utmaningarna i syfte att uppnå de övergripande målen:

- Säkerställ att befintlig transportinfrastruktur fungerar och utnyttjas smart.
- Genomför infrastruktursatsningar enligt Stockholmsöverenskommelsen.
- Bebyggelseplanera för hög tillgänglighet med kollektivtrafik som norm.
- Ökande satsningar framförallt på kollektivtrafik men även på gång-, cykel- och effektiv nyttotrafik.

- Aktiv prioritering av det begränsade vägutrymmet för att trafiken ska rulla effektivt utan allvarliga köer.

## BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden samt Stockholms Hamn AB. På grund av kort remisstid har stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret svarat med ett gemensamt kontorsyttrande. Stockholms Hamn AB har också på grund av den korta remisstiden svarat med ett yttrande.

### **Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret**

**Stadsledningskontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets och trafikkontorets** gemensamma kontorsyttrande daterat den 1 oktober 2012 har i huvudsak följande lydelse.

Kontoren anser att den regionala inriktningen representerar en mycket positiv utveckling av den regionala trafikplaneringen. Den har ett modernt angreppssätt och en bra problematisering av de utmaningar som Stockholmsregionen står inför. Ett fungerande transportsystem kan bara förverkligas genom en förståelse av sambanden mellan samhällsplaneringen i stort och trafiksystemets komponenters för- och nackdelar i olika sammanhang.

Den regionala inriktningen är på många sätt en utveckling på regional nivå av resonemangen i stadens Framkomlighetsstrategi, som antogs av trafik- och renhållningsnämnden i augusti och som nu kommer att underställas kommunfullmäktiges beslut under hösten 2012. Den regionala inriktningen ligger därmed väl i linje med stadens Vision 2030 och Stockholms översiktsplan ”Promenadstaden”. Ett av syftena med Framkomlighetsstrategin är att tydliggöra stadens intentioner vad gäller trafiksystemet för att främja det regionala samarbetet, och den regionala inriktningen anlägger den helhetssyn på trafiksystemet som efterlystes.

Den regionala inriktningen är ett intressant resultat av ett delvis nytt arbetssätt mellan regionens aktörer jämfört med tidigare års förberedelser inför nationell plan och länsplan. Dokumentet har genom sin process också fått en god förankring.

Inriktningen stödjer och förstärker stadens strategiska inriktningar och bör enligt kontoren därför stödjas av staden, men kontoren vill särskilt belysa några områden som bör utvecklas.

Markanvändning och regionstruktur är nyckeln till ett bra trafiksystem

Ett viktigt element i den regionala inriktningen är att bebyggelseplanering ska ske med hög tillgänglighet och med kollektivtrafiken som norm. Transportefterfrågan beror till stor del på länets bebyggelsestruktur, dvs. var bostäder, verksamheter och handel är lokaliserade, och hur den bebyggelsen planeras. En tät, funktionsblandad bebyggelse skapar en tillgänglighet som bygger på närhet mer än på rörlighet.

För Stockholms stad är inriktningen klar, det ska byggas 100 000 nya bostäder till 2030, och planeringen sker utifrån styrdokumentet Vision 2030, Promenadstaden och Framkomlighetsstrategin. Här framgår att stadsutveckling ska ske koncentrerat och funktionsblandat, samt att biltrafikalstringen ska vara låg och kapacitetsstarka färdmedel prioriteras. En hög koncentration av bostäder, verksamheter och arbetsplatser till den centrala regionkärnan underlättar för kapacitetsintensiva transportslag som gång, cykel och kollektivtrafik, men kräver en betydande investering i framförallt kollektivtrafiken inom och kring regionkärnan.

Stockholms stads volymmål om 100 000 nya bostäder är betydligt mer än vad som förut-



sätts vara Stockholms andel enligt den Regionala Utvecklingsplanen, RUFSS 2010. RUFSS bygger också en på en tät, funktionsblandad bebyggelse i regionkärnan men även i ett antal så kallade regionala stadskärnor. Detta förutsätter att dessa regionala kärnor har både en intern struktur som underlättar för transporter med kapacitetsstarka färdmedel, men även att kärnorna kan kopplas med regionkärnan och med varandra med en kapacitetsstark och attraktiv kollektivtrafik. Även detta kommer att kräva betydande investeringar, ofta på osäkra grunder då syftet är att skapa nya resmönster utifrån en ändrad bebyggelsestruktur.

Med utgångspunkt i analyserna för den regionala inriktningen samt trafikkontorets egna trafikanalyser, som har en högre bebyggelsekoncentration inom regionkärnan, kan kontoren konstatera att de planerade åtgärderna för Stockholmsregionen är otillräckliga. Det krävs betydligt större satsningar i form av ny och reinvesterad infrastruktur, framförallt i kollektivtrafiken, och en omprövning av balansen i investeringar mellan regionkärnan och andra delar av regionen kommer förmodligen att vara nödvändig.

Det kan i sammanhanget nämnas att Stockholms läns landsting i juni 2012 fick i uppdrag av regeringen att göra en regional bedömning av behovet av nya bostäder i kommunerna i Stockholms län. De regionala trafikaktörerna har genom Trafikverket region Stockholm deltagit i dessa samtal. Den sammanlagda regionala bedömningen av behovet av bostadstillskottet i Stockholms län är mellan 179 000 (låg) och 303 000 (hög) bostäder fram till år 2030. Bedömningen är inte slutgiltig utan kommer efter remissbehandling att redovisas till socialdepartementet den 14 december 2012. Kontorens uppfattning är dock att uppjusteringen av bostadsbehovet i landstingets regionala bedömning även i ett preliminärt skede understryker vad som ovan sagts om regionens ökade infrastrukturbehov.

Principen att tyngdpunkten i infrastruktursatsningarna borde ligga där resandet är som störst har även en viktig innebörd för balansen mellan investeringar inom storstadsregionen och investeringar som syftar till att skapa en större arbetsmarknad inom östra Mellansverige. Även om antalet pendlingsresor över länsgränserna förväntas öka blir dessa även fortsättningsvis få i förhållande till antalet resor som sker inom storstadsregionen. Satsningar på att främja regionförstoring får inte innebära att satsningar på ökad tillgänglighet inom länet och regioncentrum prioriteras ned eller senareläggs.

Mycket regional trafikinfrastruktur är av nationell betydelse

I Stockholmsregionen och särskilt inom Stockholms stad finns ett stort antal vägar, knutpunkter, kollektivtrafik m.m. som idag har utnyttjande och funktion även för regionala och nationella nät. Staten behöver ta ett tydligare ansvar ekonomiskt för detta. I första hand gäller det tunnelbane-, stomtrafik- och lokalbanenäten som är beroende av statligt stöd för att kunna utvecklas i den takt som är nödvändig. Det är högst sannolikt att statliga investeringar i regionala trafiknät i många fall är den effektivaste åtgärden för ökad framkomlighet i nationella nät.

Vidare anser kontoren att det är av betydelse att även sjöfarten får en tydlig och strategisk funktion i utformningen av regionens framtida transportinfrastruktur för att utnyttja sjöfartens potential och trygga varuförsörjningen till regionen. En kraftigt växande befolkning i regionen och en växande färje- och kryssningsturism är exempel på sjöfartens framtida betydelse, liksom den svenska handeln mot Östeuropa och Ryssland.

Cykel har en viktig roll i de kritiska punkterna

Cykelresandet ökar i snabb takt i staden och regionen. Medan cykelns andel av alla resor inte kommer att vara lika omfattande som kollektivtrafikens har den en mycket viktig roll – och en stor potential – att avlasta andra delar av trafiksystemet vid de tider och de platser där behovet är som störst, dvs. inom regioncentrum, i högtrafik och när biltrafikens toppar finns, under sen vår och tidig höst. Behovet av investeringar i ett cykelvägnät som kan erbjuda en bra kvalitet och en hög säkerhet är stort och flera projekt är av regional betydelse. Kontoren anser att det även för vissa cykelprojekt är motiverat med ett större statligt bidrag. Trafikverket har ansvar för att samordna planering och utveckling av det regionala cykelvägnätet.

Ekonomiska styrmedel behöver samordnas och utvecklas

Trängselskatten är den enskilda åtgärd som har gjort mest för att öka framkomligheten i

vägnätet på senare år. Effekten av trängselskatten i form av antalet fordon som kör in och ut ur innerstaden kvarstår sedan införandet 2006, trots att länets befolkning har ökat med ca 200 000 personer över samma period. Däremot störs restiderna mer och mer av byggprojekt för bostäder, arbetsplatser och ny infrastruktur. Trängselskatten har en viktig roll i att uppnå målen i den regionala inriktningen och i Framkomlighetsstrategin. Det är därför viktigt att detta och de andra ekonomiska styrmedlen som finns, dvs. parkeringsavgifter och kollektivtrafiktaxan, samordnas och utvecklas för att uppnå en större effekt i form av ökad framkomlighet och en bättre balans i trafiksystemet. Detta kräver bland annat en ökad flexibilitet i användning av trängselskatt som styrmedel, vilket förutsätter en delegerad hantering av vissa frågor.

## **Stockholms Hamn AB**

**Stockholms Hamn AB:s** yttrande daterat den 2 oktober 2012 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholms Hamnar vill inledningsvis framhålla att det är av stor betydelse att sjöfarten får en tydlig och strategisk funktion i utformningen av regionens framtida transportinfrastruktur för att både utnyttja sjöfartens potential och trygga varuförsörjningen till regionen.

En kraftigt växande befolkning i regionen och en växande färje- och kryssningsturism är exempel på sjöfartens framtida betydelse i Stockholmsregionen. Likaså är den svenska handeln mot Östeuropa och Ryssland, vilken enligt Kapacitetsutredningen på längre sikt kommer att överstiga handeln med Västeuropa. Dessutom finns en tydlig EU-prioritering av Stockholm Hamn som en av norra Europas viktigaste hamnar i och med att Hamnen blev utpekad så kallad "core port" i det transeuropeiska transportnätverket, TEN-T.

Därtill kommer en relativt snabb miljöanpassning av sjöfarten som ökar dess betydelse för att klara kraven på minskad miljöbelastning av godstransporter men även för att bättre klara klimatutmaningen.

Stockholms Hamnar delar synen på de i remissversionen angivna huvudprinciper för transportsystemets utveckling - att dessa säkerställs så att befintlig transportinfrastruktur fungerar och utnyttjas smart, att man genomför infrastruktursatsningar enligt Stockholmsöverenskommelsen samt att man bebyggelseplanerar för hög tillgänglighet med kollektivtrafik som norm. Stockholms Hamnar ser också positivt på att man i förslaget även lyfter fram ökade satsningar framförallt på kollektivtrafik men även gång, cykel och effektiv nyttotrafik samt att man aktivt prioriterar det begränsade vägutrymmet så att trafik kan rulla effektivt utan allvarliga köer.

Prioritera nyttotrafiken och utveckla de statistiska underlagen

Stockholms Hamnar vill särskilt framhålla betydelsen av att de styrmedel som används för att begränsa efterfrågan på vägutrymme för biltrafiken utformas så att regionens växande befolkning kan försörjas både med varor och fungerande kollektiva persontransporter. Buss- trafik, lastbilstrafik och annan nyttotrafik måste få särskild prioritet till vägutrymmet i regionen. Här är det viktigt att en förbättrad trafikstatistik tas fram så att korrekta, årsgenomsnittliga underlag finns som visar verklig omfattning av godstransporter, kollektivtrafikresande med olika trafikslag samt cykel- och gångtrafikanter. Idag är särskilt de statistiska underlagen om godstransporternas omfattning mycket bristfälliga.

Bättre citylogistik med citynära terminaler

Stockholms Hamnar stöder också de "framtida satsningsområden" som redovisas i dokumentet. Det gäller bland annat att utveckla "mobility management" liksom att tillsammans med branschen anpassa upplägg för effektivare distributionstrafik och långväga godstrafik. Det är även viktigt att tydligare definiera de regionala anspråken för citynära logistikområden och depåer samt att verkligen reservera och skydda dessa aktuella områden för sådana ändamål. Idag framhålls i översiktsplaner ofta behovet av dessa och en viljeinriktning att

skapa exempelvis fler citynära terminaler. Tyvärr stannar detta ofta enbart vid en ambitionsnivå utan att många kommuner i praktiken verkar för en sådan utveckling.

Projekt som stärker sjöfartens betydelse i Stockholm

Stockholms Hamnar uppskattar särskilt att inriktningsdokumentet lyfter fram behovet av att utveckla transporterna på sjö av varor som förbrukas i Stockholmsområdet, för att avlasta den nationella landinfrastrukturen, liksom behovet av att koppla samman hamnar, terminaler och de större konsumtionsområdena i östra Mellansverige i ett spårupplägg, för att effektivisera den storregionala distributionen av framförallt enhetslastat gods.

Stockholms Hamnars arbete för att utveckla hamnarna och förstärka sjötrafikens konkurrensförutsättningar i förhållande till lastbilstrafiken, som Värtapiren i Stockholm, Norvik i Nynäshamn och hamnen i Kapellskär, är exempel på beslut som underlättar denna inriktning.

Även Stockholms Hamnars tidigare studie av ”Mälarslingan”, ett regionalt kombitrafiksystem för godstrafik på tåg med anslutning till terminaler i Mälardalen, bland annat Norvik, som KTH nu bedriver en fördjupad studie om, är exempel på initiativ som väl överensstämmer med programmets satsningsområden på en effektivare storregional distribution av enhetslastat gods.

Andra projekt som Stockholms Hamnar särskilt vill lyfta fram är en statligt finansierad Horstensled för kraftigt minskad miljöbelastning från sjöfarten, dubbelspår på Nynäsbanan, på kort sikt för persontrafiken och på längre sikt för godstrafiken. Stockholms Hamnar anser även att det är viktigt att en östlig vägförbindelse i Stockholm ingår i den nya åtgärdsplanen liksom att väg 77 i Norrtälje successivt rustas upp för att klara en ökande andel tung trafik.