



STADSLEDNINGSKONTORET
EXPLOATERINGSKONTORET
TRAFIKKONTORET
STADSBYGGNADSKONTORET

GEMENSAMT TJÄNSTEUTLÅTANDE
DNR SLK 314-1324/2012
DNR E 2012-000-01544
DNR T2012-000-05209
DNR SBK 2012-15004-32
SID 1(6)
2012-02-24

Kontaktpersoner:

Thord Swedenhammar, Stadsledningskontoret
Telefon: 08-508 293 25

Till

Kommunstyrelsen

Jan Lind, Exploateringskontoret
Telefon: 08-508 264 71

Daniel Firth, Trafikkontoret
Telefon: 08-508 261 24

Eric Tedesjö, Stadsbyggnadskontoret
Telefon: 08-508 275 69

Regional inriktning för transportsystemets utveckling i Stockholms län. Svar på remiss från Länsstyrelsen.

Stadsledningskontorets förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på Länsstyrelsens remiss av ”Regional inriktning för transportsystemets utveckling i Stockholms län” hänvisas till vad som sagts i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, trafikkontorets och stadsbyggnadskontorets gemensamma tjänsteutlåtande.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Irene Lundquist Svenonius
Stadsdirektör

Krister Schultz
Förvaltningsdirektör
Exploateringskontoret

Per Anders Hedkvist
Förvaltningsdirektör
Trafikkontoret

Susanne Lindh
Förvaltningsdirektör
Stadsbyggnadskontoret



Sammanfattning

Dokumentet *Regional inriktning för transportsystemets utveckling i Stockholms län*, som remitteras av Länsstyrelsen, 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.

Kontoren anser att inriktningen utgör en utveckling på regional nivå av intentionerna i stadens egna styrdokument, Vision 2030, Promenadstaden och Framkomlighetsstrategin och är därmed mycket positiva. Däremot vill kontoren understryka att investeringar i regionkärnan inte får senareläggas då detta skulle försvåra för stadens mål att bygga 100 000 nya bostäder. Satsningar ska ske där de gör mest nytta. Vidare bör staten ta ett större ansvar för regionala trafikobjekt som har nationell betydelse. Regionen behöver även ges möjlighet att använda trängselskatten och andra ekonomiska styrmedel på ett mer flexibelt sätt för att uppnå målen om en ökad framkomlighet.

Bakgrund

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 vinter 2012-13 och Trafikverket skickar ett förslag till ny plan till regeringen tidigast kvartal 2 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 försätter. 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-väslig 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.

Remissen

Den regionala inriktningen har skickats på remiss av Länsstyrelsen, men dokumentet har tagits fram av en arbetsgrupp med representation från Länsstyrelsen, Trafikverket region Stockholm, Stockholms stad (trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret), Kommunförbundet i Stockholms län och Stockholms läns landsting (både Storstockholms lokaltrafik och Tillväxt, miljö och regionplanering). Även länets övriga kommuner, intresseorganisationer och externa trafikexperter har involverats i arbetet som har pågått under våren och sommaren 2012. Remissvaren ska vara hos Länsstyrelsen senast den 31 oktober 2012, därför sammanställs kontorens synpunkter i detta gemensamma tjänsteutlåtande för behandling i kommunstyrelsen.

Kontorens synpunkter och förslag

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 helhetsyn 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 styrdokumenterna Vision 2030, Promenadstaden och Framkomlighetsstrategin. Här framgår att stadsutveckling ska ske koncentrerat och funktionsblandat, samt att biltrafikstringen 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 förutsätts 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.

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 statlig 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.

Bilaga

Regional inriktning för transportsystemets utveckling i Stockholms län.
Remisshandling september 2012.

SLUT