

Remissversion!

- Synpunkter till länsstyrelsen senast 31/10



Regional inriktning för transportsystemets utveckling i Stockholms län

REMISSHANDLING SEPTEMBER 2012

Innehåll

Inledning.....sid 3

Bakgrund.....sid 4

De största utmaningarna.....sid 7

Huvudprinciper för transportsystemet utveckling.....sid 10

- Säkerställ att befintlig transportinfrastruktur fungerar och utnyttjas smart
- Genomför infrastruktursatsningar enligt Stockholmsöverenskommelsen
- Bebyggelseplanera för hög tillgänglighet med kollektivtrafik som norm
- Ökade satsningar på framförallt kollektivtrafik men även på gång, cykel och nyttotrafik
- Aktiv prioritering av det begränsade vägutrymmet

Framtida satsningsområden.....sid 13

- Stödja resenärer och transportörer att göra smarta val i transportsystemet
- Minska de planerade och oplanerade trafikstörningarnas påverkan
- Stadsbyggande för hög tillgänglighet och fler bostäder
- Öka kapaciteten i den regionala kollektivtrafiken
- Skapa ett regionalt cykelsystem
- Säkra framkomligheten i det övergripande vägnätet
- Skapa ett pålitligt stomnät för den storregionala spårtrafiken i Östra Mellansverige
- Säkerställ en hög nationell och internationell tillgänglighet till Stockholm
- Satsa särskilt för bättre miljö och hälsa

Remiss till och med 31 oktober 2012

Regional inriktning för transportsystemets utveckling i Stockholms län

Inledning

Under hösten 2012 förväntas regeringen presentera en infrastrukturproposition och ge Trafikverket i uppdrag att se över den nationella transportplanen gällande åren 2010-2021 samt förlänga planen till år 2025.

I Stockholms län finns sedan tidigare den så kallade Stockholmsöverenskommelsen som beskriver hur transportsystemet i länet bör utvecklas¹. Denna överenskommelse förvaltas av länets aktörer gemensamt

och omfattar åtgärder i såväl nationell plan som i länsplanen. Finansieringen är gemensam med statliga anslag, medfinansiering från kommuner och landsting samt via trängselskatt.

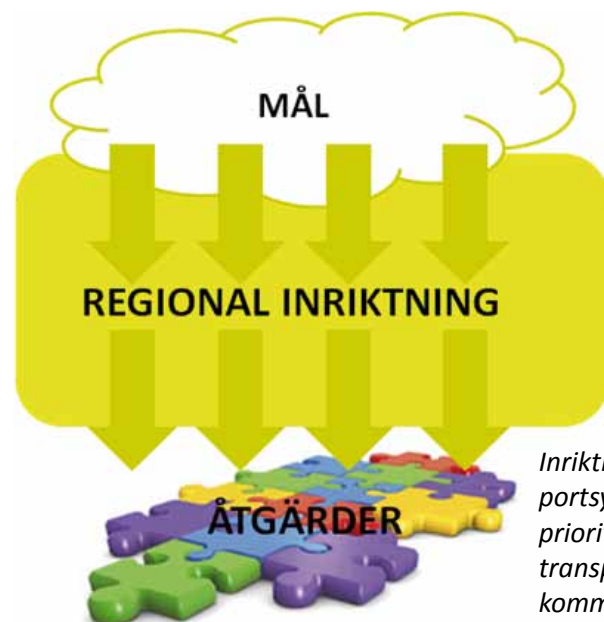
Detta inriktningsdokument är framtaget för att utgöra ett gemensamt och samlat ramverk för kommande revideringar av nationell plan och av länsplanen.

Inriktningen utgår från Stockholmsöverenskommelsen och regionplanen (RUF 2010). Trafikverkets kapacitetsutredning har utgjort ett viktigt underlag tillsammans med nya trafikprognoser som bygger på aktuella befolkningsframskrivningar. Därutöver har ett flertal pågående strategiarbeten legat till grund för inriktningsarbetet liksom breda workshopdiskussioner med bland annat de regionala aktörerna och länets kommuner. I arbetsgruppen för inriktningsarbetet har SL, TMR, KSL, Stockholms stad, Länsstyrelsen och Trafikverket ingått. Kommunerna har bistått med underlag kring efterfrågan på ökad tillgänglighet och planerad bebyggelse.

Inriktningen ska ge en samlad bild av hur transportsystemet bör utvecklas och vägledning för prioritering av åtgärder. Detta görs utifrån de transportpolitiska målen, Stockholmsöverenskommelsen och målen i RUF 2010.

Målet för transportsystemet är att med beaktande av Stockholms utveckling och tillväxt 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
- Aktivt bidrar till en **hållbar utveckling** socialt, miljömässigt och ekonomiskt. I denna utgångspunkt vilar **klimatutmaningen** tungt.



¹Regeringen beslutade i november 2006 att tillsätta en särskild förhandlingsman för Stockholms infrastruktur. Förhandlingen resulterade i en överenskommelse om prioriteringar och förslag till finansiering av åtgärder för vägar, järnvägar och kollektivtrafik i Stockholms län. Överenskommelsen presenterades i december 2007 och bekräftades våren 2010 då länsplanen för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010 – 2021 och den nationella transportplanen för samma period fastställdes.



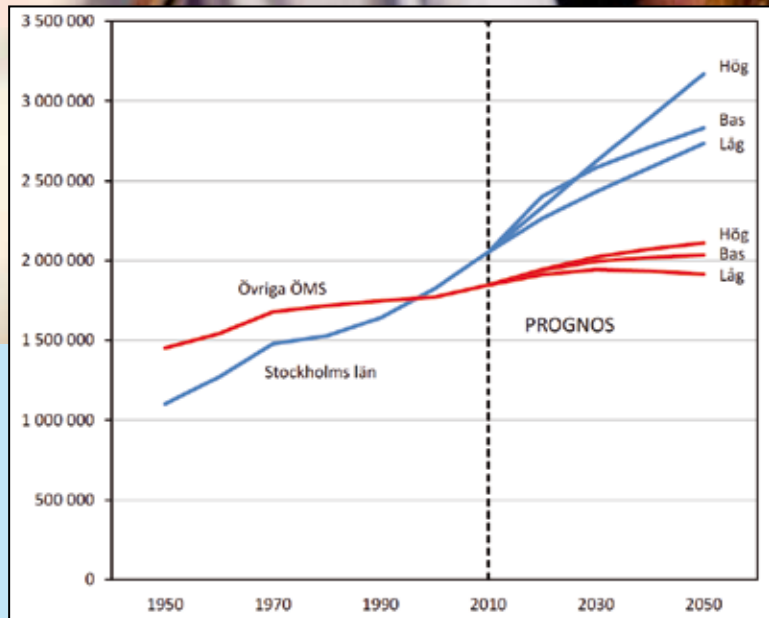
Bakgrund

Stockholmsregionen spelar en central roll för hela Sveriges ekonomi. Ett väl fungerande transportsystem är en förutsättning för regionens tillväxt. Transportsystemet i Stockholmsregionen har kraftiga kapacitetsproblem och behov av reinvesteringar samtidigt som befolkningstillväxten är historiskt hög.

Prognoser visar att den betydande befolkningsökningen även långsiktigt kan bestå. Länet förväntas enligt den senaste framskrivningen öka med cirka 28 000 personer om året och år 2030 beräknas länet ha drygt 2,6 miljoner invånare. År 2050 kan befolkningen ha ökat ytterligare till 3,2 miljoner invånare. Befolkning-utvecklingen kommer att bidra till att efterfrågan på transporter ökar mellan 40- 50 procent de kommande tjugo åren.

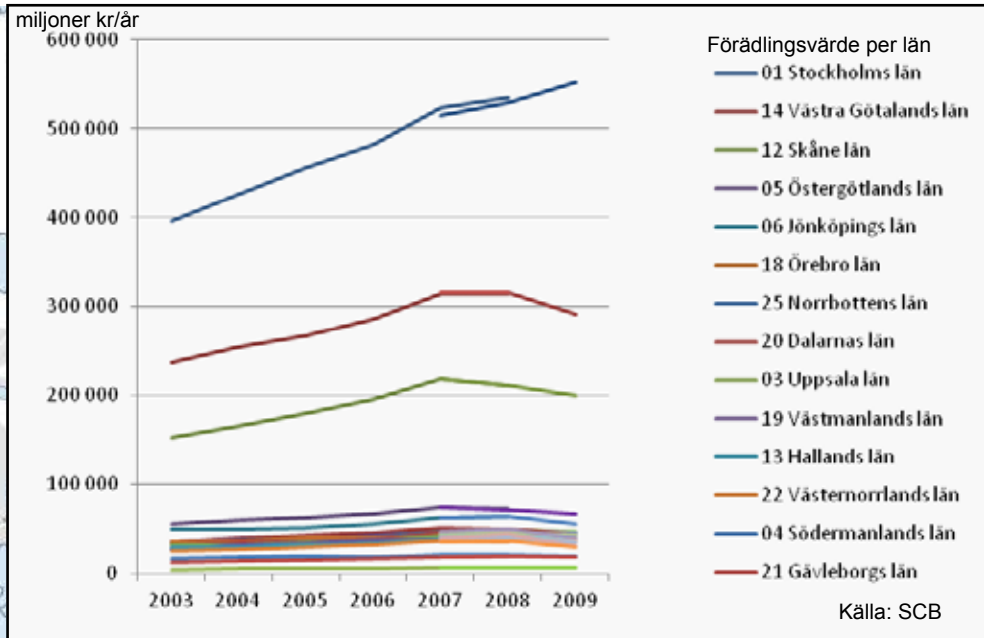
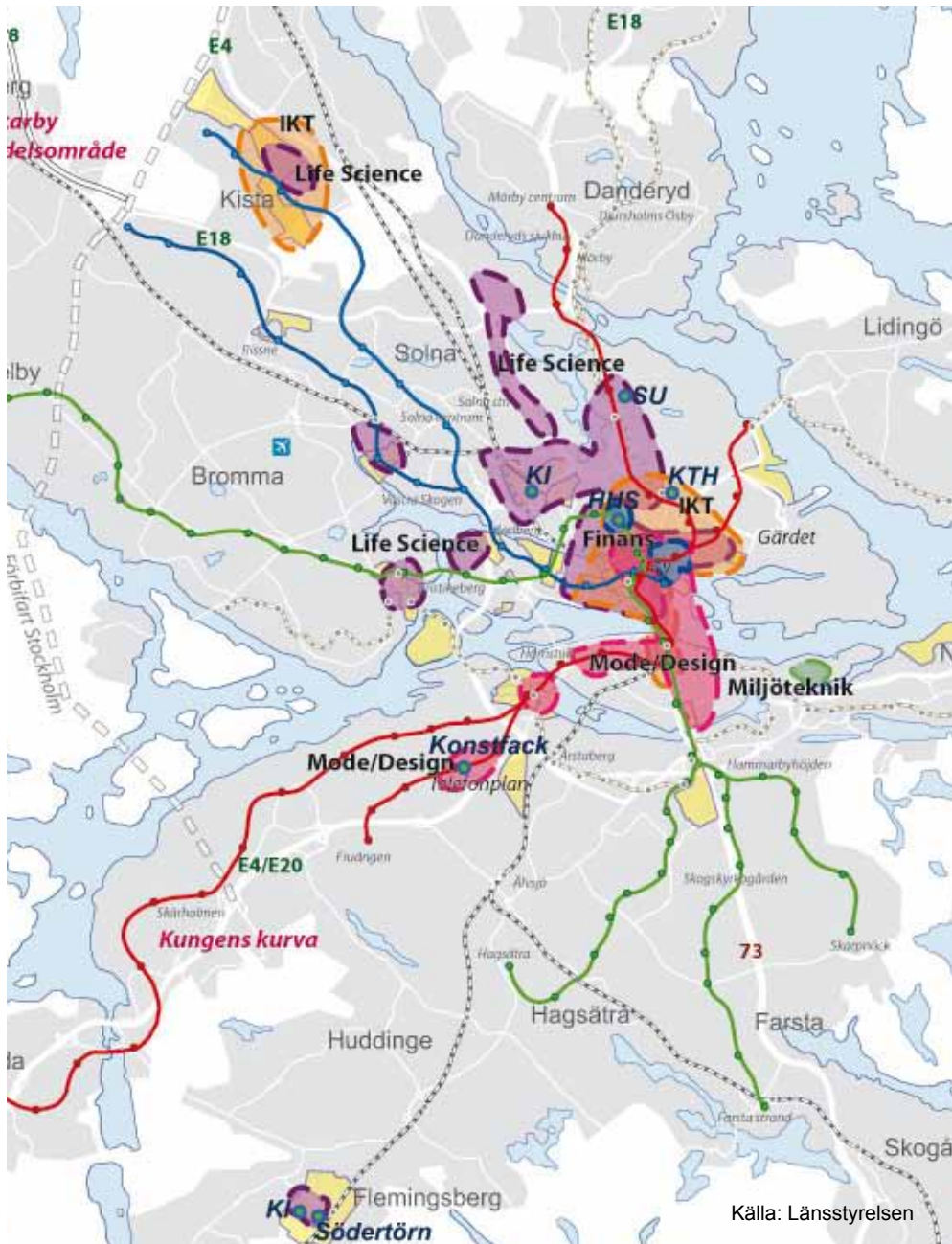
Den växande befolkningen ger förutsättningar för fortsatt god ekonomisk tillväxt, näringslivsutveckling och innovationskraft. Sysselsättningen förutspås till och med att kunna öka i ännu snabbare takt än befolkningen. Detta kräver dock att regionen är attraktiv och tillgänglig. Transportsystemet ska fungera för såväl lokal trafik som resor till och från länet, från östra Mellansverige och internationella resor. Olika delar av transportsystemet är att betrakta som kommunicerade kärl. De större nationella stråken är viktiga även för den regionala trafiken och omvänt finns nationella intressen i icke statlig infrastruktur, där exempelvis utbyggnad av tunnelbana och spårvägar kan vara effektiva sätt att avlasta tungt belastade statliga vägar och järnvägar.

Det är en stor utmaning att utveckla transportsystemet i takt med tillväxten. Men god tillgänglighet är på samma gång ett verktyg för att dra nytta av den växande befolkningen, öka matchningen på arbetsmarknaden och skynda på det nödvändiga bostadsbyggandet.



Befolkningsprognoserna för Stockholms län och för Östra Mellansverige i stort har successivt justerats upp i takt med att tillväxten överträffat tidigare prognoser. Planeringen måste ta höjd för att hälften av rikets befolkning bor i Östra Mellansverige år 2050 och av dessa 3,2 miljoner i Stockholm.

Källa: TMR



Näringslivets förädlingsvärde per län enligt SCB (diagram ovan)

Förädlingsvärdet för näringslivet i Stockholms län är högre än i alla andra län i riket och växer snabbare. Förklaringen till detta är att det finns mycket verksamhet inom kunskapsintensiva branscher och att det är en bredare branschammansättning än i andra län. (Notera att SCB har förändrat SNI-kodsindelningen 2007-2008, därav de delvis överlappade kurvorna)

Lokaliseringen av det kunskapsintensiva näringslivet i Stockholmsregionen (karta till vänster)

Under det gångna året har utredningar genomförts för att kartlägga hur dessa storstadsbranschers behov av tillgänglighet ser ut. Det kunskapsintensiva näringslivet och FoU-miljöerna är lokaliserade kring kapacitetsstark kollektivtrafik. Kollektivtrafiken är därför av särskild betydelse, liksom goda internationella förbindelser och möjligheten att röra sig inom och mellan angränsade klusterbildningar. Bristande kapacitet inom infrastruktur och bostadsförsörjning riskerar att minska tillgången på kompetens och urholka innovationsförmågan i regionen.

De största utmaningarna

Som stöd i inriktningsarbetet har nya trafikprognoser för år 2030 tagits fram vilka baseras på de senaste befolkningsframskrivningarna¹. Prognoserna har använts för att analysera hur trafiksituationen påverkas av den växande befolkningen. Prognoserna utgår från att trafiksystemet är utbyggt enligt gällande planer och politiska beslut². Länets befolkning antas uppgå till 2,6 miljoner invånare och liksom arbetsplatserna vara geografiskt fördelade enligt RUF2010. I övrigt har nationellt överenskomna prognosförutsättningar använts.

Syftet med prognoserna är att ge en bild av var trängsel och flaskhalsar kan uppstå i systemet om trafiken får utvecklas enligt rådande trender. Utifrån denna kunskap föreslås sedan åtgärder i syfte att avhjälpa problemen. Prognoserna är framtagna med Trafikverkets generellt använda prognosmetoder kompletterat med mer detaljerade analyser av trängseln i vägnätet.

Mot bakgrund av de justerade befolkningsantagandena pågår parallellt en analys av bostadsbehovet i länets kommuner. Den nya behovsanalysen kommer att presenteras i november och resultatet kan eventuellt påverka bedömningen av trafikproblemen. Skulle analysen visa på större avvikelser i hur tillkommande befolkning fördelar sig geografiskt, kan det ge anledning till kompletterande trafikanalyser. Det regionala trafikanalyserarbetet fortsätter under hösten med bland annat fördjupningar kring kollektivtrafikens kapacitet.

I övrigt har problem och brister i de nationella näten påtalats i Trafikverkets kapacitetsuppdrag. I samband med kapacitetsuppdraget har även Stockholmsregionen samlat sig i ett antal gemensamma ståndpunkter som kommunicerats direkt till regeringen.

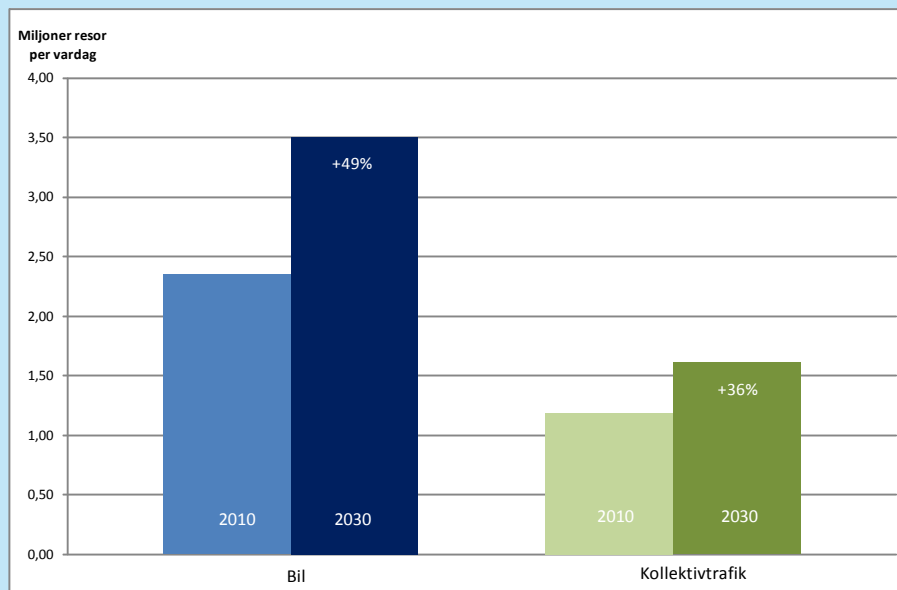
¹⁻²För fotnoter, se nästa sida.

För analyser av nationella flöden i övrigt hänvisas till Trafikverkets pågående nationella prognosarbeten.

Trafikprognoserna visar att länet står inför stora utmaningar vad gäller trafikens utveckling. Det kommer krävas en kraftsamling för att hantera trängsel i såväl väg- som spårtrafiken. Nedan redogörs för de huvudsakliga problemen som bedöms uppstå. I efterföljande kapitel presenteras strategier och åtgärder för att hantera och styra utvecklingen i rätt riktning:

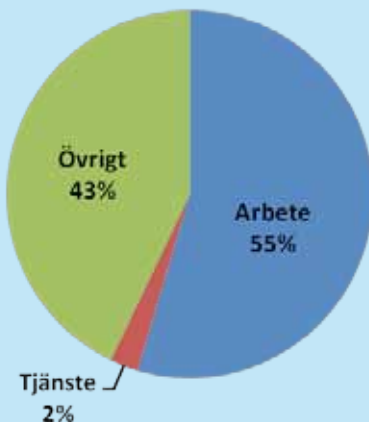
- Det regionalt överenskomna målet om att öka kollektivtrafikandelen med fem procentenheter kommer, enligt prognoserna, inte att uppnås. Andelen kollektivtrafikresor minskar i stället med två procentenheter (över dygnet för hela länet). Det är framförallt inom fritidsresandet som kollektivtrafikandelen minskar i relation till personbil. Däremot ökar kollektivtrafikandelen i innerstaden och något i högtrafik. Sammantaget bedöms dock efterfrågan på kollektivtrafik öka med omkring 30-50 % och kapacitetsproblemen i kollektivtrafiken generellt förvärras.
- Prognosen visar att framkomlighetsproblemen förvärras i vägnätet år 2030 jämfört med idag. Följande platser utmärker sig särskilt:
 - Samtliga infartsleder och i synnerhet de södra samt till ostsektorn
 - Lederna som matar in till Förbifarten
 - Vägar för tvärresor i öst-västlig riktning i regioncentrum. Problemen vid Södra och Norra länken blir så allvarliga att de leder till säkerhetsproblem och avstängningsproblematik.

- Trängseln i vägsystemet riskerar att skapa problem för det växande bussresandet. På de sträckor som bedöms bli särskilt problematiska saknas genomgående busskörfält. Den ökande busstrafiken ställer förutom krav på kompletterande körfält, även krav på ökad kapacitet i terminaler och depåer.
- Med en utveckling enligt prognosen blir det svårt att nå målet om att minska koldioxidutsläppen. Enligt prognosen ökar koldioxidutsläppen i stället något. Om målet i Stockholmsöverenskommelsen om att minska koldioxidutsläppen med 30 procent jämfört med 1990 års nivå ska nås, måste ökningen av vägtrafikarbetet begränsas till drygt 10 procent. Om det ambitiösare målet om en minskning med 80 procent av koldioxid ska nås måste vägtrafikarbetet i stället minska kraftigt. Framtida effektiviseringar av fordonen förmodas medföra att ökningen trots allt blir betydligt mindre än ökningen av trafiken som beräknas till drygt 50 procent. Den tekniska utvecklingen av fordonsparken förväntas bidra till ett minskat utsläpp per fordon.
- Det ökade vägtrafikarbetet och köerna leder till miljö- och hälsoproblem i tätbefolkade områden. Prognosen visar på en trafikökning i innerstaden som inte är i linje med Stockholms stads framkomlighetsstrategi.
- Trafiksystemet blir extra störningskänsligt på grund av högt kapacitetsutnyttjande och avsaknad av omledningsvägnät. Renoveringsåtgärder på exempelvis Getingmidjan, Grön linje och Essingeleden kommer att påverka trafiksituationen ytterligare.

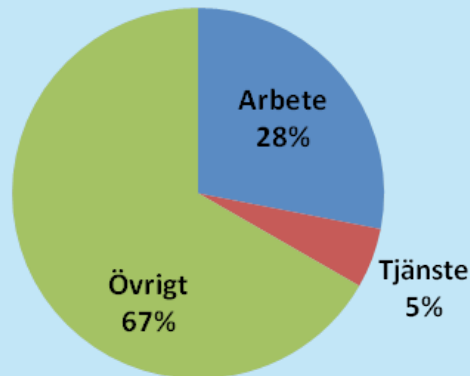


Förändring av antalet bil- och kollektivtrafikresor i Stockholms län år 2010-2030

Prognoserna visar hur efterfrågan på transporter växer till följd av befolkningsutvecklingen och den förväntade ekonomiska tillväxten. De indikerar också vad dagens transportbeteende i förlängningen leder till och behovet av mer hållbara vanor.

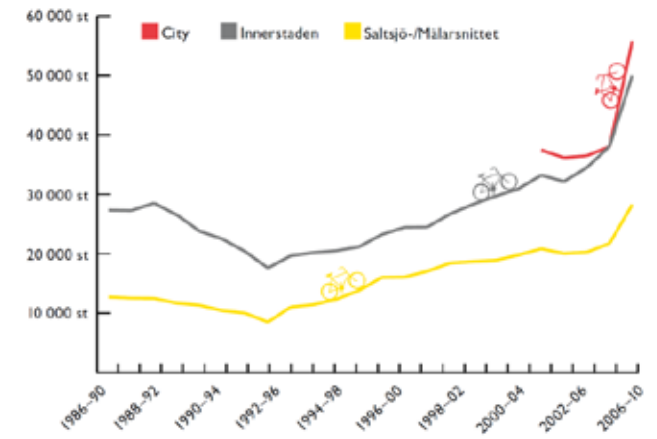


Fördelning av kollektivtrafikresor på ärende år 2030



Fördelning av bilresor på ärende år 2030

Källa: WSP



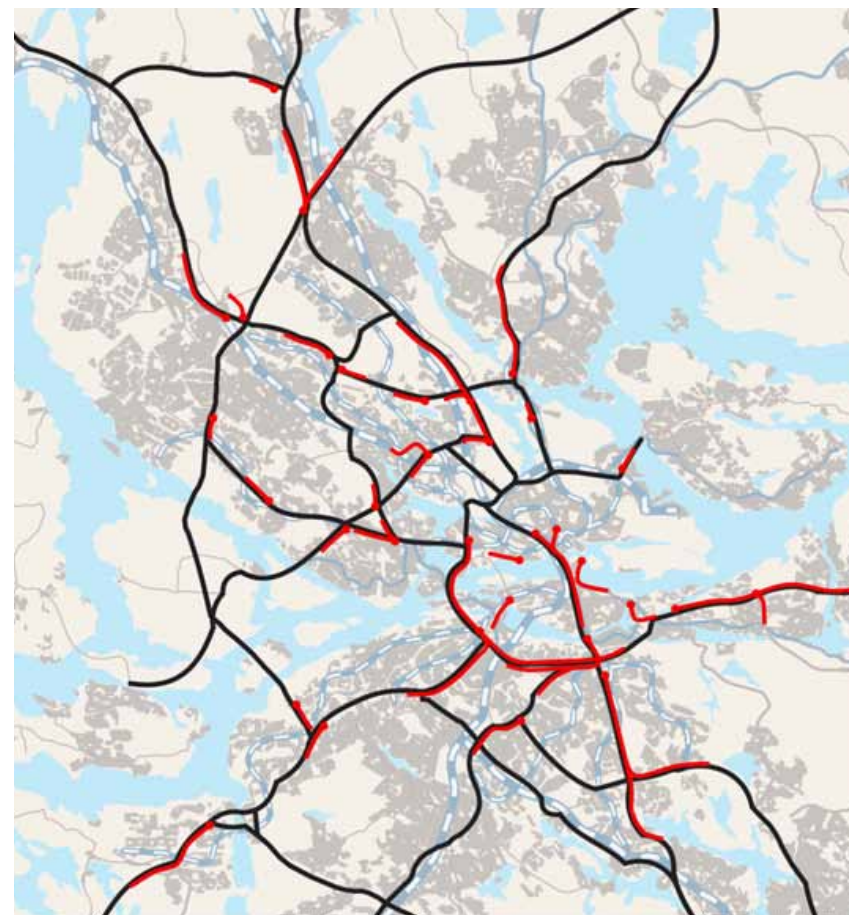
Cykeltrafik uppräknad till dygnssiffror

Prognoser för cykeltrafikens utveckling saknas i dagsläget. De mätningar som finns visar dock på att cyklandet har ökat betydligt senaste år och det finns inga skäl att tro att detta skulle vara en tillfällig trend. Exempelvis har Stockholms stad haft en 80% ökning av antalet cyklar under den senaste tioårsperioden och trängseln på cykelbanorna är betydande.

Källa: Stockholms Stad

¹TMR har gjort sk framskrivningar för befolkning, sysselsättning och ekonomisk utveckling år 2010-2050. Av dessa framgår att befolkningen kan uppgå till 2,6 miljoner 2030 och 3,2 miljoner 2050.

²Dvs investeringar som ingår i nationell plan, länsplan och SL:s planer avseende Cityspårvägen samt indexuppräknad trängselskatt generellt och även på Essingeleden.



Rödmarkerade avsnitt bedöms som särskilt högt belastade spårsträckor år 2030, enligt SL:s pågående analysarbet. Tillsammans med studier av stombussarnas kapacitet ligger analyserna till grund för den stomsnätsstrategi som ska ge förslag på ett utvecklat stomsnät för både spår och buss, som svara mot regionens utvecklingsbehov och RUFs.

Källa: SL (karta SL/Vectura)

Röda markeringar visar var i vägsystemet som flaskhalsar kan förväntas uppstå och köbildning till följd av dessa, förmiddag år 2030 enligt prognoserna. Då är de infrastrukturutbyggnaderna som ligger i planerna fram till 2030 med, däribland Förbifart Stockholm.

Källa: Movea

Planeringsmål i RUFES och mål om kollektivtrafikandel från regionalt trafikförsörjningsprogram



- *Transportsystemet bidrar till en ökad regional tillgänglighet*
- *Kvaliteten i resor och transporter är generellt god och särskilt hög till och inom den centrala regionkärnan och till övriga regionala stadskärnor*
- *Transportsystemet är energieffektivt*
- *Transporternas risker och negativa effekter på miljön har minskat*
- *Bebyggelsestrukturen är mer ytsnål och energieffektiv och bättre anpassad till kollektivtrafiken*
- *Bebyggelsen utvecklas i samspel med kollektivtrafikens utveckling*
- *Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna ska öka med 5 procentenheter*

En grundläggande princip i RUFES är utvecklingen av en flerkärnig region. Utvecklingen i de yttre regionala stadskärnorna ska motverka att bebyggelse och verksamheter sprids ut. De regionala stadskärnorna är lokaliserade i knutpunkter i trafiksystemet där marken bör utnyttjas mer intensivt, för bostäder, näringsliv, service och andra urbana kvaliteter. Detta underlättar utvecklingen av en attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik. Den centrala regionkärnan är den ojämförligt största regionkärnan och har stor betydelse för utvecklingen i Stockholmsregionen, östra Mellansverige och hela landet.

Huvudprinciper för transportsystemet utveckling

Utifrån tidigare nämnda planeringsförutsättningar är det tydligt att aktörerna i Stockholms län behöver samlas kring ett antal huvudprinciper för transportsystemets utveckling. De stora bristerna kan inte enbart avhjälpas av enskilda nya spår- eller väginvesteringar. För att möta framtidens ökade efterfrågan på transporter i ett redan ansträngt system krävs att infrastrukturen används effektivt och att åtgärder väljs för samtliga trafikslag utifrån systemsyn och helhetstänkande som också inkluderar den fysiska miljöns utformning och samhällsplaneringen.

Detta medför höga krav på samsyn och samverkan mellan olika aktörer i regionen. Transportsystemets olika delar är kommunicerande kärn där olika aktörer har ansvar för sina delar. Gemensamt behöver man utöver det enskilda ansvaret bidra till fungerande transporter, ett tillräckligt bostadsbyggande och en fungerande arbetsmarknad. Det är därför viktigt med breda överenskommelser och samfinansieringslösningar för att faktorer som huvudmannaskap, enskilda budgetar, administrativa gränsdragningar, driftansvar och liknande inte ska omöjliggöra de effektivaste lösningarna ur ett helhetsperspektiv.

Följande inriktning föreslås för regionens samarbete i syfte att skapa största möjliga samhällsnytta och på ett hållbart sätt öka tillgängligheten i transportsystemet:

- Säkerställ att befintlig transportinfrastruktur fungerar och utnyttjas smart
- Genomför infrastruktursatsningar enligt Stockholmsöverenskommelsen
- Bebyggelseplanera för hög tillgänglighet med kollektivtrafik som norm
- Ökade satsningar framför allt 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



Säkerställ att befintlig transportinfrastruktur fungerar och utnyttjas smart

Transportsystemets olika delar bör underhållas så att befintlig infrastruktur förvaltas och fungerar väl idag och i framtiden. Det är viktigt att komma ifatt med det eftersatta underhållet och arbeta förebyggande för att öka tillförlitligheten och på sikt minska kostnaderna för underhåll. Med hjälp av trimningsåtgärder kan därutöver kapaciteten i spår- och vägsystem utökas relativt enkelt och kostnadseffektivt. Det finns också möjligheter att påverka hur befintlig kapacitet används av resenärer och transportörer genom arbete med steg 1- och 2-åtgärder enligt fyrstegsprincipen. Kraftfulla verktyg är bland annat styrmedel, trafikinformation, störningshantering, aktiv trafikledning, ”mobility management”¹ samt åtgärder för effektivare distribution.

Genomför infrastruktursatsningar enligt Stockholmsöverenskommelsen

Den inriktning som lades fast med överenskommelsen 2007 och planbesluten 2010 innebär en nödvändig och grundläggande utbyggnad av väg- och spårsystem för att klara regionens tillväxt. En förutsättning är att investeringarna i Stockholmsöverenskommelsen fullföljs som planerat. Stockholmsöverenskommelsen är ömsesidigt sammankopplad med RUFSS och kommunernas planering. Därmed är den en viktig del i att skapa tillgänglighet till nya bostäder och näringslivetableringar, både i länet och i hela östra Mellansverige. Utöver vad som överenskommit 2007 finns tydliga behov av att skapa utrymme för ytterligare infrastrukturinvesteringar av både väg- och spårsystemen, vilket även kapacitetsuppdraget betonade.

¹Mobility Management är ett samlande begrepp för åtgärder som syftar till att påverka efterfrågan på transporter och stötta individer till att agera mer hållbart i sina val av bland annat färdmedel. Omnämns även i vissa sammanhang som ”smarta val”.

Bebyggelseplanera för hög tillgänglighet med kollektivtrafik som norm

Hur efterfrågan på transporter ser ut beror till stor del på länets bebyggelsestruktur, det vill säga var bostäder, verksamheter och handel är lokaliserade. Det finns en allt starkare samsyn kring de värden som uppnås genom attraktiva blandade tätortsmiljöer och länets kommuner arbetar aktivt med förtätning enligt RUFSS. Täta urbana stadsmiljöer tros kunna bidra till såväl tillväxt som hållbarhet. Synsättet påverkar utformningen av såväl transportsystemet som de urbana miljöerna. I RUFSS finns en uttalad ambition om att knyta samman urbana tätortsmiljöer i länet och i östra Mellansverige i tät och flerkärnig struktur. I länet är regionkärnan och de övriga regionala stadskärnorna särskilt prioriterade. I enlighet med RUFSS är därtill tillgängligheten till Uppsala särskilt prioriterad.

”En resurseffektiv bebyggelsestruktur som är tillgänglig med kollektivtrafik”





Ökade satsningar framför allt på kollektivtrafik men även på gång, cykel och effektiv nyttotrafik

Kapacitetsstarka och effektiva transportlösningar, där kollektivtrafiken är den viktigaste byggstenen, möjliggör en växande arbetsmarknad med god matchning. Samtidigt behöver arbetsplatserna etableras i attraktiva och kollektivtrafknära lägen. Från näringslivet är också detta en växande trend. Bilen som lösning ger tillgång till många målpunkter men är inte tillräckligt effektiv för att svara mot den stora efterfrågan på personresande. Dessutom är bilen ytkrävande och svår att förena med den attraktiv stadsmiljö.

Utbyggnad och prioritering av kollektivtrafik bedöms idag vara starkt förutsättningsskapande för bostadsbyggande. Förändringen bärs dessutom upp av värderingar, livsstilstrender och av de nya sätt på vilka människor väljer att inrätta sin vardag. Inte minst möjligheten till digitala möten och utbyte av varor och tjänster påverkar vår efterfrågan på transporter. En tät urban miljö med attraktiva gaturum skapar förutsättningar för en god tillgänglighet med cykel- och gångtrafik för en stor andel av resandebelöven. Den nödvändiga transportförsörjningen med bland annat varor till butiker, företag och hushåll måste dock få förutsättningar att fungera smidigt. Inom distribution och andra godstransporter bedöms dessutom stor potential till effektivisering finnas.

En tyngdpunktsförskjutning från traditionella väginvesteringar till förmån för framför allt kollektivtrafik innebär samtidigt att transportererna långsiktigt ges förutsättningar att bli mer hållbara. Vägtrafikens starka utveckling är trots hänsyn till offensiv teknikutveckling, svår att förena med både lokala och globala miljökrav. I de centrala delarna av storstaden är dessutom utrymmet att bygga ut det övergripande vägnätet kraftigt begränsat och kräver stora ekono-

miska insatser. Den hittillsvarande trafiktillväxten beror till stor del på en ökning av de resor som sker på fritiden.

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

En viss trängsel bör det finnas i ett trafiksystem i en storstad för att det ska utnyttjas effektivt. Vid omfattande köbildning minskar dock kapaciteten kraftigt. Ett optimalt vägsystem bör därför utformas så att det får en väl balanserad kapacitet med ett begränsat antal flaskhalsar, som hanteras så att effekterna inte fortplantar sig ut i systemet.

Efterfrågan bör begränsas genom styrmedel i stället för genom omfattande köbildning. En god tillgänglighet bör samtidigt erbjudas på andra sätt exempelvis genom utbyggnad av attraktiv kollektivtrafik och lättanvända gång- och cykelstråk. Att reglera biltrafiken står inte i motsättning till en bra och fungerande biltrafik, distributionstrafik och yrkestrafik. Tvärtom är det en nödvändighet; att inte arbeta för att reglera biltrafiken skulle leda till alltför stor trängsel för den trafik som är hänvisad till vägen. Den trafik som är särskild beroende av vägens framkomlighet som exempelvis busstrafik, lastbilstrafik, taxi och annan nyttotrafik behöver få särskild prioritet till vägutrymmet.

Framtida satsningsområden

Utifrån huvudprinciperna för transportsystemets utveckling har ett antal satsningsområden pekats ut. Satsningsområdena ska ge vägledning för kommande diskussioner om prioritering av åtgärder i revidering av nationell plan och länsplan.

Följande lista kan också ses som ett förtydligande kring områden som länet behöver mobilisera kring. I marginalen finns några noteringar om pågående satsningar av detta slag. Vi vill tydliggöra att det finns åtgärder som kan vara betydelsefulla men som länets aktörer saknar ensam rådighet över, exempelvis mer miljöanpassade fordon och bränslen eller förändrad trängselskatt.

- a Stödja resenärer och transportörer att göra smarta val i transportsystemet
- b Minska de planerade och oplanerade trafikstörningarnas påverkan
- c Stadsbyggande för hög tillgänglighet och fler bostäder
- d Öka kapaciteten i den regionala kollektivtrafiken
- e Skapa ett regionalt cykelsystem
- f Säkra framkomligheten i det övergripande vägnätet
- g Skapa ett pålitligt stamnät för den storregionala spårtrafiken i östra Mellansverige
- h Säkerställ en hög nationell och internationell tillgänglighet till Stockholm
- i Satsa särskilt för bättre miljö och hälsa

a

Stödja resenärer och transportörer att göra smarta val i transportsystemet

- ▶ Underlätta smarta val genom ”mobility management” så att den enskildes tillgänglighet ökar och trafiksystemet i stort används effektivare.
- ▶ Utveckla en samlad portal för trafikinformation och transporttjänster som är gemensam för hela det nationella och regionala nätet.
- ▶ Skapa tillsammans med branschen anpassade upplägg för distributionstrafik och långväga godstrafik som är effektivare.

b

Minska de planerade och oplanerade trafikstörningarnas påverkan

- ▶ Samordna olika aktiviteter, exempelvis underhållsarbeten eller investeringar, som stör trafiken genom att ta fram:
 - gemensam flerårig huvudtidplan för de stora arbetena
 - löpande samordning av andra jobb på primära nätet
- ▶ Utveckla störningshanteringen av oplanerade händelser.
- ▶ Stärk den aktörsgemensamma och trafikslagsövergripande trafikantinformationen, se ovan.
- ▶ Arbeta med trafiksäkerhetsåtgärder, trafiksäkerhet på järnväg, suicidprevention och med att förhindra obehörigt spårbeträdande.
- ▶ Förbättra reinvesteringsprocessen genom att:
 - Prioritera återtagande av eftersatt underhåll och reinvesteringar för ökad robusthet
 - Säkerställ medel till betydande reinvesteringar genom att behandla dem som ”namngivna investeringar”
 - Minska konsekvenserna av störningarna genom t.ex. mobility management och åtgärder på omledningsnät eller liknande.



Stadsbyggande för hög tillgänglighet och fler bostäder

- ▶ Samtliga tätortsmiljöer i länet med stadsliknande karaktär samt ny bebyggelse utformas med särskild hänsyn till attraktiv kollektivtrafik, gående, cyklister och nyttotrafik. Definiera gemensamt vilka krav som bör ställas på utformning, cykelparkering, bussframkomlighet och liknande.
- ▶ Samplanera i än högre utsträckning markanvändning och trafikförsörjning i syfte att gynna hållbara och effektiva lösningar som både fungerar med det regionala transportsystemet i stort och som tillvaratar olika områdets specifika förutsättningar. Exempelvis bör ny bebyggelse lokaliseras så att underlaget för kapacitetsstark kollektivtrafik ökar samtidigt. Möjligheten att utveckla båttrafik för bostäder nära Stockholms fjärdar bör undersökas eftersom den kan öka den lokala tillgängligheten ytterligare.
- ▶ Stödja en tät och flerkärning struktur i enlighet med regionplanen, bland annat med hjälp av snabba och turtäta tvärförbindelser.
- ▶ Utveckla överenskommelser om hur mark i anslutning till kapacitetsstark infrastruktur ex. tunnelbanestationer och vägtrafikleder bör nyttjas för att en effektiv markanvändning och hållbar trafikförsörjning ska uppnås.
- ▶ Definiera de regionala anspråken på mark för citynära logistikområden och depåer. Aktuella markområden reserveras för regionalt ändamål.

RUFS genomförs via flera handlingsplaner

SL:s regionala trafikförsörjningsprogram och Stomnätsstrategin lägger grunden för kommande satsningar

d

Öka kapaciteten i den regionala kollektivtrafiken

- ▶ Öka kollektivtrafikens kapacitet och tillförlitlighet i befintliga tunnelbane- och pendeltågsnät.
- ▶ Utveckla förutsättningarna för stomtrafik på buss och spår såväl in mot centrala Stockholm som mellan de yttre regionala stadskärnorna så att det skapas effektivare och mer tillförlitliga resmöjligheter, genom exempelvis utökad turtäthet, kollektivtrafikkörfält, prioritering i signaler och förändrade parkeringsregler.
- ▶ Utveckla bytespunkter som underlättar omstigning och byten mellan trafikslag. Skapa gemensam praxis kring frågor om utformningsprinciper och förvaltning.
- ▶ Kompletteringar behövs successivt av tunnelbane- och pendeltågsnäten för att skapa framtida kapacitet i systemet. Centrala kapacitetsbegränsningar framförallt över Saltsjö-Mälarsnittet, måste avhjälpas för att möjliggöra investeringar längre ut i systemen. En långsiktig plan för detta bör tas fram.
- ▶ Val av kollektivtrafiklösning styrs av resenärsflödenas storlek. Premiera lösningar som skapar en förbättrad driftsekonomi (god beläggningsgrad, framkomlighet och hög medelhastighet för kollektivtrafiken). Kollektivtrafik som strukturerande element i staden kan tillgodoses både genom spår- och väglösningar.

e

Skapa ett regionalt cykelsystem


- ▶ Cykelresandet ska öka och på ett tryggt sätt bidra till ökad tillgänglighet i länet. En regional cykelsatsning ska genomföras av berörda aktörer i samverkan.
- ▶ Det regionala cykelvägnätet byggs ut för trafiksäkra resor utan onödiga omvägar. Kopplingarna till kollektivtrafikknutpunkter är särskilt viktig för möjligheten att resa hållbart även på längre sträckor. Lokala nät byggs ut för att bilda en helhet med det regionala nätet.
- ▶ Cykelvägnätet ska förses med modern utrustning för bl a trafikinformation och vägvisning. Därtill behöver kringfunktioner så som säker cykelparkering, service och inte minst drift och underhåll utvecklas.
- ▶ Cyklister är en ökande olycksgrupp och åtgärder för ökad cykling måste kombineras med olycksprevention av olika slag.

Det regionala cykelprojektet inom SATSA II är ett första steg!

f

Säkra framkomligheten i det övergripande vägnätet

- ▶ Trimma och förstärk det befintliga vägnätet samt bygg ut länkar för att balansera flödena så att förekomsten av flaskhalsar minimeras.
- ▶ Utveckla styrmedel så att vägtrafiken är effektiv och pålitlig trots ökat efterfrågetryck i de inre delar av vägnätet som inte kan byggas ut och långsiktigt få allt högre kapacitet.
 - Reglera vägtrafiken genom tekniska lösningar som påfartskontroll, signalreglering och dynamisk vägvisning så att det blir jämt flyt och effektiva flöden.
 - Se successivt över trängselskattens nivå och utformning med målet att minska stående köer och skapa en ökad effektivitet och tillgänglighet i vägnätet.
 - Prioritera vägutrymme för nyttotrafik, buss i linjetrafik samt resenärer utan alternativ genom exempelvis reserverade körfält eller lastzoner. Premiera särskilt utrymmeseffektiva trafiklösningar.
 - Skapa förutsättningar för rationell lastbilstrafik på de stora infartslederna genom att bli tillgängliga konkurrensneutrala terminalområden för säker uppställning och service samt avlämning av last för fortsatt hantering i Stockholmsregionen.
 - Utveckla möjligheterna för bilburna resenärer med resmål i regionkärnorna att infartsparkera och därifrån färdas kollektivt eller med cykel.



Trimningsarbetet på både väg- och spår är välutvecklat

i

Satsa särskilt för bättre miljö och hälsa

- ▶ Luftkvaliteten i länet är på flera platser längs det övergripande vägnätet undermålig med överskridanden av miljökvalitetsnormerna. Satsningar ska genomföras i enlighet med det åtgärdsprogram som är på väg ut på remiss.
- ▶ Fortsatta ansträngningar för att i enlighet med det av riksdagen beslutade trafiksäkerhetsmålet om att antalet omkomna mellan år 2007 och 2020 ska halveras och att antalet allvarligt skadade ska minska med en fjärdedel.
- ▶ Utveckla åtgärder för att både effektivisera trafiken och minska dess miljöbelastning och hälsokonsekvenser. Lastbilstransporter bör särskilt uppmärksammas i detta. Viktigt i detta sammanhang är ökad andel elfordon, effektivare distributionsflöden, citylogistik och samlastningslösningar.
- ▶ Det buller som trafiken förorsakar ska begränsas och åtgärdas för befintliga och tillkommande bebyggelsemiljöer.