

PM 2013:177 RII (Dnr 314-1250/2013)

Åtgärdsvalsstudie – tillgänglighet för Stockholm, Nacka, Värmdö och Lidingö

Remiss från Trafikverket

Remisstid den 25 oktober 2013

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Åtgärdsvalsstudie – tillgänglighet för Stockholm, Nacka, Värmdö och Lidingö” hänvisas till vad som sägs i promemorian.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

Trafikverket har genomfört en åtgärdsvalsstudie om förbättrad tillgänglighet för regionens östra del. Utredningsområdet berör östra delen av Stockholm och delar av Nacka, Värmdö och Lidingö. Studien är framtagen tillsammans med Stockholm, Nacka, Värmdö, Lidingö, trafikförvaltningen (SLL) och länsstyrelsen.

Rapporten finns att läsa i sin helhet på Trafikverkets hemsida:

http://www.trafikverket.se/PageFiles/126666/rapport_atgardsval_130527.pdf

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden. Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret har svarat med ett gemensamt tjänsteutlåtande. Miljö- och hälsoskyddsnämnden har inkommit med ett kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden anser att åtgärdsvalsstudien bidrar till en bra och pedagogisk genomgång med en lång rad olika åtgärder som nu är möjliga att beakta i vidare planering.

Miljöförvaltningen anser att åtgärdsvalsstudiens syfte att identifiera och belysa de brister som begränsar tillgängligheten i Stockholmsregionens östra delar samt identifiera förslag till åtgärder som kan förbättra dessa brister framkommer på ett bra sätt i rapporten.

Mina synpunkter

Stockholms stad, och regionen som helhet, växer i rekordfart. Det är glädjande samtidigt som det också innebär stora utmaningar vad beträffar infrastrukturen.

Trafikverkets åtgärdsvalsstudie om förbättrad tillgänglighet för regionens östra del belyser problematiken på ett bra sätt och tar upp diverse åtgärder som kan beaktas i framtiden. Många av de åtgärder som föreslås ligger väl i linje med den uppfattning som råder inom staden samt med stadens arbete för framkomlighet.

En tunnelbaneutbyggnad är av stor vikt för att förbättra tillgängligheten till bland annat östra Stockholm, vilket rapporten också tar upp. Genom att koppla en utbyggnad av blå linjen till Gullmarsplan, där Hagsätragrenen kopplas ihop till den blå linjen, skulle tillgängligheten förbättras till södra Stockholm, något som förbättrar förutsättningarna för ökat bostadsbyggande i Söderort. Vad gäller en framtida tunnelbaneutbyggnad hänvisar jag till den pågående Stockholmsförhandlingen som regeringen tagit initiativ till, där staden är en viktig part.

Rapporten tar även upp den östliga förbindelsen. Staden anser att en östlig förbindelse ska studeras samt konkretiseras så att underlag finns för ett slutgiltigt ställningstagande för staten och Stockholmsregionen.

Den övriga kartläggningen som genomförts av åtgärder enligt fyrstegsprincipen ger en bra gemensam grund för fortsatt arbete i syfte att förbättra infrastrukturen i denna del av regionen.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Åtgärdsvalsstudie – tillgänglighet för Stockholm, Nacka, Värmdö och Lidingö” hänvisas till vad som sägs i promemorian.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Stockholm den 16 oktober 2013

ULLA HAMILTON

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Rapporten Åtgärdsvalsstudie – Tillgänglighet för Stockholm, Nacka, Värmdö och Lidingö, sammanfattning

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

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

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta

1. Att som svar på kommunstyrelsens remiss av ”Åtgärdsvalsstudie - tillgänglighet för Stockholm, Nacka, Värmdö och Lidingö” anföra enligt nedan.
2. Att även inom funktionsmålet framöver markera hållbara transporter.
3. Att öka tyngdpunkten på konkreta kombinationer av steg 1-åtgärder.
4. Att lyfta in ytterligare åtgärder för utredning enligt nedan.

5. Att Östlig förbindelse utgår från vidare planering.
6. Att i övrigt anföra följande.

Åtgärdsvalsstudien är en bra genomgång av möjliga åtgärder för att förbättra tillgängligheten för och till utredningsområdet, samt visa på olika åtgärders effekter och påverkan. Ett breddad mått på tillgänglighet som nästan försvinner i utredningen är den fysiska planeringens möjligheter att minska transporter och öka tillgängligheten genom en genomtänkt samhällsplanering. Det nämns inom steg 1 men lämnas enbart med antagandet om att det kan få ett stort genomslag för hur människor väljer att resa.

Utredningen definierar funktionsmål och hänsynsmål. Inom funktionsmålet bör även hållbara transporter markeras, då hållbara transportlösningar i sig är att betrakta som en avgörande funktion för transportsystemet. Det är för genomgripande för att endast omnämnas i hänsynsmålet.

Utredningen visar att en kombination av steg 1-åtgärder kan ha mycket stor påverkan på hur och om resor görs. Förutom den fysiska planeringen i sig har mobility management, trängselskatt och parkeringspolitiken mycket stort genomslag i valet av transporter. Samtliga dessa åtgärder ska studeras mer ingående och i olika kombinationer för att se vilka åtgärder som är lämpliga i ett tidigt skede och som sedan blir styrande för val av åtgärder enligt steg 2-4. Mobility management omnämns inte med konkreta åtgärder och behöver studeras vidare. Effekten av att enbart lagstiftningen kring förmånsbeskattning följs bedöms innebära en minskning av trafiken över avgiftssnittet i Stockholm med 5-40 procent under rusningstid. Spannet är mycket stort men det visar på vad enbart efterlevnaden av en lagstiftning kan innebära. Steg 1-åtgärder visar även hur många aktörer som är involverade i hur transportsystemet effektivast kan användas och här saknas en samlande kraft som med ett helhetsperspektiv ser över dessa. Det är viktigt för såväl samhällsekonomi som för miljö och möjligheten att på kort sikt åtgärda upplevda brister.

Ett ökat fokus på steg1-åtgärder leder rimligtvis till att kapacitetsstarka och effektiva transporter behöver utvecklas och förstärkas, då en övergång från bil till andra transportmedel är en direkt effekt av nämnda steg 1-åtgärder. Vi ställer oss därför positiva till att ytterligare utreda effekter och kostnader med följande åtgärder:

- *Steg 2-3 Kollektivtrafik på vatten*
- *Steg 2-3 Kollektivtrafik med buss*
- *Steg 2-4 Åtgärder för cykelpendling*
- *Steg 4 Förlängning av tvärbanan*
- *Steg 4 Tunnelbana till Nacka via Södermalm och Hammarby sjöstad samt avgreningar*

Upprustning och framtida trafikering av Saltsjöbanan behöver lyftas upp som en åtgärd. Vi anser det som väsentligt att även Saltsjöbanans funktion och nytta i transportsystemet belyses, samt vilka möjligheter till förbättringsåtgärder på kort och lång som är möjliga. Inte heller Lidingöbanan nämns mer än inledningsvis, även här glömmes utredningen att se vilka förbättringsåtgärder som är möjliga på kort och lång sikt.

Infartsparkeringar omnämns i utredningen men saknas som en konkret åtgärd trots att behovet av ny infartsparkering är stort. Problemen att skapa nya infartsparkeringar borde vara ytterligare ett behov till att lyfta fram frågan istället för att bortse från den.

Vi ställer oss starkt negativa till att fortsätta utreda Östlig förbindelse som ett åtgärdsalternativ. Utredningen visar på att åtgärden inte bidrar till att uppnå hänsynsmålen och att åtgärden starkt bidrar till att motverka samtliga övriga åtgärdsalternativ som sammantaget verkar för en minskad biltrafik. Östlig förbindelse medför motsatsen till åtgärdsanalysens övergripande ambitioner om ett hållbart och effektivt transportsystem.

I trafikanalysen med Östlig förbindelse sker en minskning av det totala antalet kollektivtrafikresor i länet. De kollektivtrafikförbindelser som kan införas i Östlig förbindelse förmår inte vara motvikt till den förbättrade vägförbindelsen, som lockar fler resenärer att åka bil. Östlig förbindelse bidrar till ett totalt ökat trafikarbete med bil, vilket är det negativt ur trafiksäkerhetssynpunkt då antalet olyckor härmed ökar totalt sett.

Totalt sett skapar ökad vägkapacitet ny trafik eftersom extra biltrafik genereras när

väggkapaciteten ökar, detta fenomen kallas inducerad trafik och är sedan länge känt och erkänt av internationell forskning. Inducerad trafik kan definieras som den extra biltrafik som genereras när väggkapacitet ökar, bortsett från omfördelning av den biltrafik som redan finns i väggsystemet. På längre sikt leder ökad väggkapacitet även till förändrad lokalisering och markanvändning såsom bilorienterad exploatering längs den nya vägen. Detta leder i sin tur till ytterligare mer trafik. Med den ökade trafiken följer ökade utsläpp av koldioxid och förstärkt klimatpåverkan. Detta står i strid med såväl nationella och lokala miljömål om begränsad klimatpåverkan. Det motverkar också de transportpolitiska målen om att transportsystemets utformning, funktion och användning ska bidra till att miljö kvalitetsmålen samt ökad hälsa uppnås.

Regionplanekontorets undersökning *Hållbart resande i praktiken (Idéskrift av SKL och Trafikverket, 2010)* visar att om det inte tar mer än 20 procent längre tid med kollektivtrafiken jämfört med bilen skulle upp mot 75 procent välja kollektivtrafiken istället.

Kommunstyrelsen

Reservation anfördes av Stefan Nilsson och Sara Pettigrew (båda MP) med hänvisning till reservationen av (MP) i borgarrådsberedningen.

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

Jag föreslår kommunstyrelsen besluta

1. Delvis instämma i Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande
2. Därutöver anföra

Vi tycker det är sorgligt att man fortsätter att driva kravet på en framtida Österled. Alla vet att fler vägar leder till ökad personbilstrafik. En utbyggnad av en östlig förbindelse leder till ökade utsläpp vilket går stick i stäv med kraven på en reducering av utsläppen. Detta kommer även att påverka kollektivtrafikåkandet negativt.

Avbryt all projektering av en Österled och lyft ut denna ur åtgärdsvalsstudien.

ÄRENDET

Trafikverket har genomfört en åtgärdsvalsstudie om förbättrad tillgänglighet för regionens östra del. Utredningsområdet berör östra delen av Stockholm och delar av Nacka, Värmdö och Lidingö. Studien är framtagen tillsammans med Stockholm, Nacka, Värmdö, Lidingö, trafikförvaltningen (SLL) och länsstyrelsen.

Studien initierades av Trafikverket under år 2012 och har genomförts tillsammans med representanter för berörda kommuner, trafikförvaltningen i Stockholms läns landsting och länsstyrelsen. Stockholms stad har genom trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret löpande deltagit i studien.

Åtgärdsvalsstudien har nu skickats ut på samrådsremiss. Trafikverket vill särskilt få följande frågor belysta i samrådet:

- Är problembeskrivningen i åtgärdsvalsstudien tillräckligt omfattande eller saknas det någon del?
- Omfattar åtgärdsområdena de relevanta delarna för denna del av regionen?
- Finns det väsentliga åtgärder som inte har tagits upp i analysen?
- Är huvudmannskapet i det fortsatta arbetet korrekt med hänsyn till åtgärdens omfattning enligt förslaget i analysen?

Efter remissen kommer Trafikverket att tillsammans med berörda parter komma överens om formerna för fortsatt arbete.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden. Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret har svarat med ett gemensamt tjänsteutlåtande. Miljö- och hälsoskyddsnämnden har inkommit med ett kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 6 september 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret anser att åtgärdsvalsstudien bidrar till en bra och pedagogisk genomgång med en lång rad olika åtgärder som är möjliga att beakta i vidare planering.

Problembeskrivningen bedöms på denna nivå vara tillräcklig och åtgärdsområdena bedöms vara relevanta. Kontoren anser att en djupare analys av vilka effekter och vilket genomslag kombinationer av olika åtgärder kan ge är värt att studera vidare.

Trafikverket föreslår att kommunerna tar huvudansvar för åtgärdsområdena fysisk planering och parkeringsstrategi vilket kontoren anser vara naturligt. Som rapporten visar behöver även mer krävande steg 4-åtgärder beaktas.

Kontoren vill särskilt lyfta fram betydelsen av tunnelbane-utbyggnad till Nacka och kopplingen till Gullmarsplan där Hagsätragrenen kopplas ihop med den blå linjen. Genom att Hagsätragrenen söder om Gullmarsplan förs över till den blå linjen ser kontoren en stor potential i ökat bostadsbyggande i Söderort samt förbättrad tillgänglighet för södra och östra Stockholm. När det gäller utbyggnad av tunnelbanan hänvisar kontoren till den pågående

förhandlingen (2013 års Stockholmsförhandling) som regeringen tillsatt och som staden är en viktig part i. Resultatet av förhandlingen ska följas i kommande planering.

Kontoren anser även att en östlig förbindelse bör finnas med i kommande planering.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 26 september 2013 att som svar på remissen överlämna och åberopa stadsledningskontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande.

Reservation anfördes av ledamoten Åke Askensten m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 6 september 2013 har i huvudsak följande lydelse (se ovan).

Miljöförvaltningen

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 20 september 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen anser att åtgärdsvalsstudiens syfte att identifiera och belysa de brister som begränsar tillgängligheten i Stockholmsregionens östra delar samt identifiera förslag till åtgärder som kan förbättra dessa brister framkommer på ett bra sätt i rapporten. Det pågår flera parallella infrastrukturprojekt inom regionen och åtgärdsvalsstudien fyller en viktig funktion genom att samordna och överblicka dessa projekt.

Förvaltningen anser att en omställning till hållbara transporter bör vara en förutsättning för att minska problemen därför är det bra att studien utgår från fyrstegsmodellen.

Förvaltningen delar uppfattning om att bilresandet behöver begränsas samtidigt som förutsättningarna för alternativa resor stärks samt att det behövs en kombination av flera olika åtgärder för att lösa bristerna i transportsystemet. Förvaltningen delar även uppfattningen att det kommer vara nödvändigt med steg 4-åtgärder för att öka tillgängligheten mellan norra och södra delarna av staden men att prioritering mellan dessa åtgärder bör vara tydligare.

Det finns många fördelar med en utbyggnad av tunnelbanan, till exempel ökar det kapaciteten och tillgängligheten i regionen och har fördelen att de inte är lika känslig för köer som vägtrafiken. Utbyggnad av tunnelbanan kan även bidra till att kollektivtrafikandelen ökar och medverkar till en omställning mot ett hållbart samhälle. Förvaltningen anser att utbyggnad av tunnelbanan bör vara en prioriterad åtgärd.

För kunna bedöma om en östlig förbindelse är motiverad anser förvaltningen att det behövs ytterligare studier. Förvaltningen anser bland annat att det behövs en djupare samhällsekonomisk analys av projektets klimat- och miljöpåverkan. I Trafikverkets analys till Färdplan utan nettoutsläpp till 2050 redovisas att personbilstrafiken behöver minska med 20 % för att bidra till att målen uppnås. Åtgärdsvalsstudien visar att en utbyggnad av östlig förbindelse går i motsatt riktning och leder till att trafiken kommer öka i hela länet.

Den prognostiserade utvecklingen understryker behovet av att övergå till en fossilfri fordonsflotta. Förvaltningen anser att det i de fortsatta studierna bör utredas om en övergång till fossilfri fordonsflotta kan bidra till att klimatmålen kan nås trots den ökade trafiken.

Studien visar även att en utbyggnad av östlig förbindelse leder till att kollektivtrafikandelen minskar och inget av de hänsynsmål som sats upp i rapporten

uppnås. Den inducerade trafiken, dvs. den extra biltrafik som genereras när vägkapaciteten ökar, gör dessutom att de beräknade vinsterna med bättre framkomlighet i centrala Stockholm är ytterst osäker. Den ökade trafiken kommer även att påverka den befintliga vägstrukturen vars kapacitet redan är begränsad.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 19 september 2013 att som svar på remissen överlämna och åberopa stadsledningskontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande.

Reservation anfördes av ledamoten Elina Åberg m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 6 september 2013 har i huvudsak följande lydelse (se ovan).

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 26 september 2013 att som svar på remissen överlämna och åberopa stadsledningskontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande.

Reservation anfördes av vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 6 september 2013 har i huvudsak följande lydelse (se ovan)

RESERVATIONER M.M.

Exploateringsnämnden

Reservation anfördes av ledamoten Åke Askensten m.fl. (MP) enligt följande.

Att även inom funktionsmålet framöver markera hållbara transporter.

Att öka tyngdpunkten på konkreta kombinationer av steg 1-åtgärder.

Att lyfta in ytterligare åtgärder för utredning enligt nedan.

Att Östlig förbindelse utgår från vidare planering.

Att i övrigt anföras följande:

Åtgärdsvalsstudien är en bra genomgång av möjliga åtgärder för att förbättra tillgängligheten för och till utredningsområdet, samt visa på olika åtgärders effekter och påverkan. Ett breddat mått på tillgänglighet som nästan försvinner i utredningen är den fysiska planeringens möjligheter att minska transporter och öka tillgängligheten genom en genomtänkt samhällsplanering. Det nämns inom steg 1 men lämnas enbart med antagandet om att det kan få ett stort genomslag för hur människor väljer att resa.

Utredningen definierar funktionsmål och hänsynsmål. Inom funktionsmålet bör även hållbara transporter markeras, då hållbara transportlösningar i sig är att betrakta som en avgörande funktion för transportsystemet. Det är för genomgripande för att endast omnämnas i hänsynsmålet.

Utredningen visar att en kombination av steg 1-åtgärder kan ha mycket stor påverkan på hur och om resor görs. Förutom den fysiska planeringen i sig har mobility management, trängselskatt och parkeringspolitiken mycket stort genomslag i valet av transporter. Samtliga dessa åtgärder ska studeras mer ingående och i olika kombinationer för att se vilka åtgärder som är lämpliga i ett tidigt skede och som sedan blir styrande för val av åtgärder enligt steg 2-4. Mobility management omnämns inte med konkreta åtgärder och behöver studeras vidare.

Effekten av att enbart lagstiftningen kring förmånsbeskattning följs bedöms innebära en minskning av trafiken över avgiftssnittet i Stockholm med 5-40 procent under rusningstid. Spannet är mycket stort men det visar på vad enbart efterlevnaden av en lagstiftning kan innebära. Steg 1-åtgärder visar även hur många aktörer som är involverade i hur transportsystemet effektivast kan användas och här saknas en samlande kraft som med ett helhetsperspektiv ser över dessa. Det är viktigt för såväl samhällsekonomi som för miljö och möjligheten att på kort sikt åtgärda upplevda brister.

Ett ökat fokus på steg 1-åtgärder leder rimligtvis till att kapacitetsstarka och effektiva transporter behöver utvecklas och förstärkas, då en övergång från bil till andra transportmedel är en direkt effekt av nämnda steg 1-åtgärder. Det är därför positivt att ytterligare utreda effekter och kostnader med följande åtgärder:

- Steg 2-3 Kollektivtrafik på vatten
- Steg 2-3 Kollektivtrafik med buss
- Steg 2-4 Åtgärder för cykelpendling
- Steg 4 Förlängning av tvärbanan
- Steg 4 Tunnelbana till Nacka via Södermalm och Hammarby sjöstad samt avgreningar

Upprustning och framtida trafikering av Saltsjöbanan behöver lyftas upp som en åtgärd. Det är väsentligt att även Saltsjöbanans funktion och nytta i transportsystemet belyses, samt vilka möjligheter till förbättringsåtgärder på kort och lång som är möjliga. Inte heller Lidingöbanan nämns mer än inledningsvis, även här glömmes utredningen att se vilka förbättringsåtgärder som är möjliga på kort och lång sikt.

Infartsparkeringar omnämns i utredningen men saknas som en konkret åtgärd trots att behovet av ny infartsparkering är stort. Problemen att skapa nya infartsparkeringar borde vara ytterligare ett behov till att lyfta fram frågan istället för att bortse från den.

Östlig förbindelse ska inte vara ett åtgärdsalternativ. Utredningen visar på att åtgärden inte bidrar till att uppnå hänsynsmålen och att åtgärden starkt bidrar till att motverka samtliga övriga åtgärdsalternativ som sammantaget verkar för en minskad biltrafik. Östlig förbindelse medför motsatsen till åtgärdsanalysens övergripande ambitioner om ett hållbart och effektivt transportsystem.

I trafikanalysen med Östlig förbindelse sker en minskning av det totala antalet kollektivtrafikresor i länet. De kollektivtrafikförbindelser som kan införas i Östlig förbindelse förmår inte vara motvikt till den förbättrade vägförbindelsen, som lockar fler resenärer att åka bil. Östlig förbindelse bidrar till ett totalt ökat trafikarbete med bil, vilket är det negativt ur trafiksäkerhetssynpunkt då antalet olyckor härmed ökar totalt sett.

Totalt sett skapar ökad vägkapacitet ny trafik eftersom extra biltrafik genereras när vägkapaciteten ökar, detta fenomen kallas inducerad trafik och är sedan länge känt och erkänt av internationell forskning. Inducerad trafik kan definieras som den extra biltrafik som genereras när vägkapacitet ökar, bortsett från omfördelning av den biltrafik som redan finns i vägsystemet.

På längre sikt leder ökad vägkapacitet även till förändrad lokalisering och markanvändning såsom bilorienterad exploatering längs den nya vägen. Detta leder i sin tur till ytterligare mer trafik. Med den ökade trafiken följer ökade utsläpp av koldioxid och förstärkt klimatpåverkan. Detta står i strid med såväl nationella och lokala miljömål om begränsad klimatpåverkan. Det motverkar också de transportpolitiska målen om att transportsystemets utformning, funktion och användning ska bidra till att miljö kvalitetsmålen samt ökad hälsa uppnås.

Regionplanekontorets undersökning Hållbart resande i praktiken (Idéskrift av SKL och Trafikverket, 2010) visar att om det inte tar mer än 20 procent längre tid med kollektivtrafiken jämfört med bilen skulle upp mot 75 procent välja kollektivtrafiken istället.

Stadsbyggnadsnämnden

Reservation anfördes av ledamoten Elina Åberg m.fl. (MP) enligt följande.

1. Att som svar på kommunstyrelsens remiss av ”Åtgärdsvalsstudie – tillgänglighet för Stockholm, Nacka, Värmdö och Lidingö” anföras enligt nedan.
2. Att även inom funktionsmålet framöver markera hållbara transporter.
3. Att öka tyngdpunkten på konkreta kombinationer av steg 1-åtgärder.
4. Att lyfta in ytterligare åtgärder för utredning enligt nedan.
5. Att Östlig förbindelse utgår från vidare planering.
6. Att i övrigt anföras följande:

Åtgärdsvalsstudien är en bra genomgång av möjliga åtgärder för att förbättra tillgängligheten för och till utredningsområdet, samt visa på olika åtgärders effekter och påverkan. Ett breddad mått på tillgänglighet som nästan försvinner i utredningen är den fysiska planeringens möjligheter att minska transporter och öka tillgängligheten genom en genomtänkt samhällsplanering. Det nämns inom steg 1 men lämnas enbart med antagandet om att det kan få ett stort genomslag för hur människor väljer att resa.

Utredningen definierar funktionsmål och hänsynsmål. Inom funktionsmålet bör även hållbara transporter markeras, då hållbara transportlösningar i sig är att betrakta som en avgörande funktion för transportsystemet. Det är för genomgripande för att endast omnämnas i hänsynsmålet.

Utredningen visar att en kombination av steg 1-åtgärder kan ha mycket stor påverkan på hur och om resor görs. Förutom den fysiska planeringen i sig har mobility management, trängselskatt och parkeringspolitiken mycket stort genomslag i valet av transporter. Samtliga dessa åtgärder ska studeras mer ingående och i olika kombinationer för att se vilka åtgärder

som är lämpliga i ett tidigt skede och som sedan blir styrande för val av åtgärder enligt steg 2-4. Mobility management omnämns inte med konkreta åtgärder och behöver studeras vidare. Effekten av att enbart lagstiftningen kring förmånsbeskattning följs bedöms innebära en minskning av trafiken över avgiftssnittet i Stockholm med 5-40 procent under rusningstid. Spannet är mycket stort men det visar på vad enbart efterlevnaden av en lagstiftning kan innebära. Steg 1-åtgärder visar även hur många aktörer som är involverade i hur transportsystemet effektivast kan användas och här saknas en samlande kraft som med ett helhetsperspektiv ser över dessa.

Det är viktigt för såväl samhällsekonomi som för miljö och möjligheten att på kort sikt åtgärda upplevda brister. Ett ökat fokus på steg 1-åtgärder leder rimligtvis till att kapacitetsstarka och effektiva transporter behöver utvecklas och förstärkas, då en övergång från bil till andra transportmedel är en direkt effekt av nämnda steg 1-åtgärder.

Vi ställer oss därför positiva till att ytterligare utreda effekter och kostnader med följande åtgärder:

- *Steg 2-3 Kollektivtrafik på vatten*
- *Steg 2-3 Kollektivtrafik med buss*
- *Steg 2-4 Åtgärder för cykelpendling*
- *Steg 4 Förlängning av tvärbanan*
- *Steg 4 Tunnelbana till Nacka via Södermalm och Hammarby sjöstad samt avgreningar*

Upprustning och framtida trafikering av Saltsjöbanan behöver lyftas upp som en åtgärd. Vi anser det som väsentligt att även Saltsjöbanans funktion och nytta i transportsystemet belyses, samt vilka möjligheter till förbättringsåtgärder på kort och lång som är möjliga. Inte heller Lidingöbanan nämns mer än inledningsvis, även här glömmer utredningen att se vilka förbättringsåtgärder som är möjliga på kort och lång sikt.

Infartsparkeringar omnämns i utredningen men saknas som en konkret åtgärd trots att behovet av ny infartsparkering är stort. Problemen att skapa nya infartsparkeringar borde vara ytterligare ett behov till att lyfta fram frågan istället för att bortse från den.

Vi ställer oss starkt negativa till att fortsätta utreda Östlig förbindelse som ett åtgärdsalternativ. Utredningen visar på att åtgärden inte bidrar till att uppnå hänsynsmålen och att åtgärden starkt bidrar till att motverka samtliga övriga åtgärdsalternativ som sammantaget verkar för en minskad biltrafik. Östlig förbindelse medför motsatsen till åtgärdsanalysens övergripande ambitioner om ett hållbart och effektivt transportsystem.

I trafikanalysen med Östlig förbindelse sker en minskning av det totala antalet kollektivtrafikresor i länet. De kollektivtrafikförbindelser som kan införas i Östlig förbindelse förmår inte vara motvikt till den förbättrade vägförbindelsen, som lockar fler resenärer att åka bil. Östlig förbindelse bidrar till ett totalt ökat trafikarbete med bil, vilket är det negativt ur trafiksäkerhetssynpunkt då antalet olyckor härmed ökar totalt sett.

Totalt sett skapar ökad vägkapacitet ny trafik eftersom extra biltrafik genereras när vägkapaciteten ökar, detta fenomen kallas inducerad trafik och är sedan länge känt och erkänt av internationell forskning. Inducerad trafik kan definieras som den extra biltrafik som genereras när vägkapacitet ökar, bortsett från omfördelning av den biltrafik som redan finns i vägsystemet. På längre sikt leder ökad vägkapacitet även till förändrad lokalisering och markanvändning såsom bilorienterad exploatering längs den nya vägen. Detta leder i sin tur till ytterligare mer trafik. Med den ökade trafiken följer ökade utsläpp av koldioxid och förstärkt klimatpåverkan. Detta står i strid med såväl nationella och lokala miljömål om begränsad klimatpåverkan. Det motverkar också de transportpolitiska målen om att transportsystemets utformning, funktion och användning ska bidra till att miljö kvalitetsmålen samt ökad hälsa uppnås.

Regionplanekontorets undersökning *Hållbart resande i praktiken (Idéskrift av SKL och Trafikverket, 2010)* visar att om det inte tar mer än 20 procent längre tid med kollektivtrafiken jämfört med bilen skulle upp mot 75 procent välja kollektivtrafiken istället.

Trafik- och renhållningsnämnden

Reservation anfördes av vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) enligt följande.

1. Att som svar på kommunstyrelsens remiss av ”Åtgärdsvalsstudie - tillgänglighet för Stockholm, Nacka, Värmdö och Lidingö” anföras enligt nedan.
2. Att även inom funktionsmålet framöver markera hållbara transporter.
3. Att öka tyngdpunkten på konkreta kombinationer av steg 1-åtgärder.
4. Att lyfta in ytterligare åtgärder för utredning enligt nedan.
5. Att Östlig förbindelse utgår från vidare planering.
6. Att i övrigt anföras följande.

Åtgärdsvalsstudien är en bra genomgång av möjliga åtgärder för att förbättra tillgängligheten för och till utredningsområdet, samt visa på olika åtgärders effekter och påverkan. Ett breddad mått på tillgänglighet som nästan försvinner i utredningen är den fysiska planeringens möjligheter att minska transporter och öka tillgängligheten genom en genomtänkt samhällsplanering. Det nämns inom steg 1 men lämnas enbart med antagandet om att det kan få ett stort genomslag för hur människor väljer att resa.

Utredningen definierar funktionsmål och hänsynsmål. Inom funktionsmålet bör även hållbara transporter markeras, då hållbara transportlösningar i sig är att betrakta som en avgörande funktion för transportsystemet. Det är för genomgripande för att endast omnämnas i hänsynsmålet.

Utredningen visar att en kombination av steg 1-åtgärder kan ha mycket stor påverkan på hur och om resor görs. Förutom den fysiska planeringen i sig har mobility management, trängselskatt och parkeringspolitiken mycket stort genomslag i valet av transporter. Samtliga dessa åtgärder ska studeras mer ingående och i olika kombinationer för att se vilka åtgärder som är lämpliga i ett tidigt skede och som sedan blir styrande för val av åtgärder enligt steg 2-4. Mobility management omnämns inte med konkreta åtgärder och behöver studeras vidare. Effekten av att enbart lagstiftningen kring förmånsbeskattning följs bedöms innebära en minskning av trafiken över avgiftssnittet i Stockholm med 5-40 procent under rusningstid. Spannet är mycket stort men det visar på vad enbart efterlevnaden av en lagstiftning kan innebära. Steg 1-åtgärder visar även hur många aktörer som är involverade i hur transportsystemet effektivast kan användas och här saknas en samlande kraft som med ett helhetsperspektiv ser över dessa. Det är viktigt för såväl samhällsekonomi som för miljö och möjligheten att på kort sikt åtgärda upplevda brister.

Ett ökat fokus på steg 1-åtgärder leder rimligtvis till att kapacitetsstarka och effektiva transporter behöver utvecklas och förstärkas, då en övergång från bil till andra transportmedel är en direkt effekt av nämnda steg 1-åtgärder. Vi ställer oss därför positiva till att ytterligare utreda effekter och kostnader med följande åtgärder:

- Steg 2-3 Kollektivtrafik på vatten
- Steg 2-3 Kollektivtrafik med buss
- Steg 2-4 Åtgärder för cykelpendling
- Steg 4 Förlängning av tvärbanan

- Steg 4 Tunnelbana till Nacka via Södermalm och Hammarby sjöstad samt avgreningar Upprustning och framtida trafikering av Saltsjöbanan behöver lyftas upp som en åtgärd. Vi anser det som väsentligt att även Saltsjöbanans funktion och nytta i transportsystemet belyses, samt vilka möjligheter till förbättringsåtgärder på kort och lång som är möjliga. Inte heller Lidingöbanan nämns mer än inledningsvis, även här glömmes utredningen att se vilka förbättringsåtgärder som är möjliga på kort och lång sikt.

Infartsparkeringar omnämns i utredningen men saknas som en konkret åtgärd trots att behovet av ny infartsparkering är stort. Problemen att skapa nya infartsparkeringar borde vara ytterligare ett behov till att lyfta fram frågan istället för att bortse från den.

Vi ställer oss starkt negativa till att fortsätta utreda Östlig förbindelse som ett åtgärdsalternativ. Utredningen visar på att åtgärden inte bidrar till att uppnå hänsynsmålen och att åtgärden starkt bidrar till att motverka samtliga övriga åtgärdsalternativ som sammantaget verkar för en minskad biltrafik. Östlig förbindelse medför motsatsen till åtgärdsanalysens övergripande ambitioner om ett hållbart och effektivt transportsystem.

I trafikanalysen med Östlig förbindelse sker en minskning av det totala antalet kollektivtrafikresor i länet. De kollektivtrafikförbindelser som kan införas i Östlig förbindelse förmår inte vara motvikt till den förbättrade vägförbindelsen, som lockar fler resenärer att åka bil. Östlig förbindelse bidrar till ett totalt ökat trafikarbete med bil, vilket är det negativt ur trafiksäkerhetssynpunkt då antalet olyckor härmed ökar totalt sett.

Totalt sett skapar ökad vägkapacitet ny trafik eftersom extra biltrafik genereras när vägkapaciteten ökar, detta fenomen kallas inducerad trafik och är sedan länge känt och erkänt av internationell forskning. Inducerad trafik kan definieras som den extra biltrafik som genereras när vägkapacitet ökar, bortsett från omfördelning av den biltrafik som redan finns i vägsystemet. På längre sikt leder ökad vägkapacitet även till förändrad lokalisering och markanvändning såsom bilorienterad exploatering längs den nya vägen. Detta leder i sin tur till ytterligare mer trafik. Med den ökade trafiken följer ökade utsläpp av koldioxid och förstärkt klimatpåverkan. Detta står i strid med såväl nationella och lokala miljömål om begränsad klimatpåverkan. Det motverkar också de transportpolitiska målen om att transportsystemets utformning, funktion och användning ska bidra till att miljö kvalitetsmålen samt ökad hälsa uppnås.

Regionplanekontorets undersökning ”Hållbart resande i praktiken” (Idéskrift av SKL och Trafikverket, 2010) visar att om det inte tar mer än 20 procent längre tid med kollektivtrafiken jämfört med bilen skulle upp mot 75 procent välja kollektivtrafiken istället.