

*Till Stockholms Hamn AB:s styrelse*

## Remiss av Framkomlighetsprogram för Storstockholm

### Bakgrund

Stockholms Hamnar har tagit emot Trafikverket Region Stockholms *Framkomlighetsprogram för Storstockholm*, som skickats på remiss från Stockholms Stadshus AB som i sin tur fått ärendet från Trafikroteln. Stockholms Hamnar har begärt och beviljats anstånd att besvara remissen till den 25 augusti.

Trafikverket Region Stockholm önskar föra dialog med regionala trafikaktörer, kommuner, intresseorganisationer m.fl. om hur man gemensamt kan arbeta för ett framkomligt och effektivt använt vägsystem i Storstockholm, vilket beskrivs i rapporten *Framkomlighetsprogram för Storstockholm*. I programmet redovisas hur Trafikverket ser på vägtrafikens nuläge, utmaningar och möjligheter där fokus är den trängseldrabbade trafiken i högtrafiktid. Programmet sammanfattar även Trafikverkets förhållningssätt, inriktning för fortsatt arbete samt åtgärder inklusive redan planerade projekt.

Fokus i programmet är det primära vägnätet, dvs. de huvudstråk som binder samman de centrala delarna i regionen. Nätet består av de större statliga vägarna samt ett antal kommunala huvudgator i Stockholm, Solna och Nacka, och utgörs till stora delar av stadsmotorvägar eller fyrfiliga huvudleder. Den stora befolkningstillväxten ställer krav på att transporterna fungerar väl men redan idag är transportsystemet hårt belastat och i vissa fall överbelastat. För att regionen ska kunna utvecklas mot större hållbarhet och bättre funktion krävs att samhällsbyggandet och transportsystemet planeras mer samordnat mellan Trafikverket, Trafikförvaltningen SLL, länsstyrelsen och kommunerna.

I programmet presenteras fyra grundläggande förhållningssätt för att man i regionen ska uppnå ett framkomligt och effektivt använt vägtransportssystem.

- Trafiken ska rulla
  - Lägre hastigheter men förutsägbara restider
- Effektiv användning
  - Prioritera framkomlighet för kapacitetsstarka färdmedel
  - Styra och reglera för effektiv och fördelad framkomlighet
  - Avväg framkomlighet mellan lokal och regional trafik
- Sammanhållen region
  - Minska vägtrafik i regionkärnan
  - Satsa på kapacitetsstark spårtrafik i inre förort
  - Regionala stadskärnor ges särskilt god tillgänglighet

- Anpassa kapaciteten
  - Acceptera att det inte går att bygga ikapp efterfrågan
  - Den inre delen av trafiksystemet är dimensionerande för infarten
  - Förbifarten avlastar i nord-sydlig riktning och tillför nu kapacitet till vägsystemets yttre delar

Vidare har tio inriktningar formulerats, som ska prägla arbetet med att göra transportsystemet mer effektivt och som bygger på de ovan nämnda förhållningssätten.

1. Prioritera kollektivtrafikens framkomlighet
2. Prioritera nyttotrafikens framkomlighet
3. Prioritera effektiva transporter i samhällsbyggandet
4. Styra och fördela för en effektiv användning av vägkapaciteten
5. Styra till rätt hastighet
6. Anpassa och utforma vägsystemets länkar för god funktion
7. Prioritera framkomligheten på det primära vägnätet
8. Värna framkomligheten när regionen utvecklas
9. Samverka för att förebygga och begränsa planerade och i förväg kända störningar
10. Förebygga och hantera oplanerade störningar

Åtgärder för att utveckla vägnätet och dess användning som nämns i programmet är bland annat de redan planerade infrastrukturprojekten (Förbifarten, Tvärförbindelse Södertörn m.fl.), trängselskatter, trafikledningssystem, påfartsreglering m.m.

Mer information och remisserna i sin helhet finns att ladda ner via denna länk:

<http://www.trafikverket.se/Privat/I-ditt-lan/Stockholm/Framkomlighetsprogram/>

### Stockholm Hamn AB:s synpunkter

Stockholms Hamnar har tagit del av Trafikverket Region Stockholms *Framkomlighetsprogram för Storstockholm* och delar Trafikverkets övergripande uppfattning om förutsättningarna för utvecklingen av vägtrafiken. De förhållningssätt och inriktningar som presenteras är väl avvägda men det är mycket viktigt att det finns en bred samsyn i regionen för programmet för att olika aktörer ska arbeta mot samma mål.

Stockholms Hamnar håller med om att Förbifarten och Tvärförbindelse Södertörn är viktiga åtgärder för att förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet i regionen. För en hållbar varuförsörjning i Stockholmsregionen är det inte bara viktigt med kapacitetsstarka hamnar, utan också att det utvecklas en kapacitetsstark landinfrastruktur i anslutning till hamnanläggningarna. Här finns det fortfarande även andra angelägna nyinvesteringar att göra i det nationella väg- och järnvägsnätet i regionen.

Även om programmet framför allt inriktas på vätnätet i regionen nämns kapacitetsstark kollektivtrafik, tunnelbana, gång och cykel som viktiga parametrar för att säkra

framkomligheten. Ett perspektiv som Stockholms Hamnar saknar i framkomlighetsprogrammet är dock sjöfarten och möjligheten att utnyttja vattenvägarna.

Pendelbåtstrafik finns idag i liten skala i Stockholm men beslut har fattats om ytterligare tre linjer i Trafikförvaltningen SLL:s regi. Inre vattenvägar och möjligheten att transportera gods på mindre fartyg diskuteras för närvarande flitigt som följd av det nya regelverket som trädde i kraft i december 2014. Vattenvägarna i regionen har stor outnyttjad kapacitet och måste finnas med som ett reellt alternativ i denna typ av vägledande dokument, för att vattenvägarna på allvar ska kunna komma in tidigt i planeringsskeden. Detta är en av slutsatserna i rapporten ”Koll på vatten” från april 2015, framtagen av ”Samverkans forum för kollektivtrafik på urbana vattenvägar” och finansierad av Trafikverket. I en av inriktningarna, ”Prioritera effektiva transporter i samhällsbyggandet”, nämns exempelvis att trafikanalyser ska genomföras tidigt i planeringsarbetet av större trafikinvesteringar och stadsbyggnadsprojekt samt att ny bebyggelse bör utformas för kollektivtrafik, gång – och cykeltrafik samt nyttotrafik. I denna typ av trafikanalyser och tidiga planeringsarbeten bör man även ha sjöfarten i åtanke.

Stockholms Hamnar välkomnar den tydliga prioriteringen av nyttotrafikens framkomlighet eftersom det är av största vikt med god framkomlighet till och från våra hamnar. Detta för att transportkedjan inte ska drabbas av flaskhalsar i form av alltför mycket trängsel. Det är även positivt att Trafikverket öppnar för att utreda möjligheterna för godstrafikkörfält och gods i kollektivtrafikkörfält.

På sidan 21 i programmet nämns att ”sista-milen” leveranser, t.ex. lastbilstransporter från hamnar och andra terminaler, har en proportionellt mycket stor miljöpåverkan och påverkan på annan trafik. Det är mycket viktigt att effektivisera dessa kortväga lastbilstransporter, såväl för att minska trängsel som att för att minska utsläppen från lastbilstrafiken. Men samtidigt bör man ha i åtanke att transportera mer gods sjövägen, så nära dess slutdestination som möjligt, är mer hållbart än att samma mängd gods transporteras på väg längre sträckor.

## Förslag

Styrelsen föreslås besluta

att            som svar på remissen återropa och överlämna upprättat tjänsteutlåtande.

Stockholm den 11 augusti 2015

Johan Castwall  
VD

Gun Rudeberg  
Chef Juridik och Samhälle