



Handläggare: Göran Westberg
Avdelningen för Strategisk Trafikplanering
Strategisk Trafikplanering
Tel: 508 273 61
goran.westberg@gfk.stockholm.se

2001-09-12

Dnr 01-300-2934

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

**Yttrande över Stockholmsberedningens delbetänkande
”Transportsystemet i stockholmsregionen- problemanalys och
målbild för den framtida utvecklingen”**

FÖRSLAG TILL BESLUT

1. Gatu-och fastighetsnämnden överlämnar detta tjänsteutlåtande till KS som svar på Stockholmsberedningens delbetänkande.

Olle Zetterberg

Monica Hildingson

SAMMANFATTNING

Regeringen har remitterat Stockholmsberedningens delbetänkande till bl.a. staden för yttrande. I delbetänkandet skall beredningen analysera och lägga fram en målbild för stockholmsregionens transportsystem. I analysen konstateras att utvecklingen leder bort från de av riksdagens antagna transportpolitiska målen. Beredningens målbild för utvecklingen av transportsystemet är att en transportekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i Stockholm säkerställs. Transportsystemet skall vara miljömässigt, ekonomiskt, kulturellt och socialt hållbart.

Kontoret delar de ståndpunkter som framförs om problembild och förslag till målbild. I beredningens fortsatta arbete bör några frågeställningar fördjupas. En viktig fråga är kommunikationerna till de kärnområden som utpekats i förslaget till ny Regional utvecklingsplan för Stockholms län. Till följd av regionens tillväxt bör också transportfrågorna till angränsande län studeras med en regionförstoring i ett Mälardalsperspektiv. Godstrafiken

\\web01\inetpub\gfk.yourvoice.se\work\2001-10-02\Tjut\40.doc

Bilaga 1: Sammanfattning av delbetänkandet
Bilaga 2: Målbild med kommentarer till målen

över Saltsjö- Mälarsnittet, och då särskilt långväga farligt gods, är också en regional fråga. En förutsättning för utbyggnad av infrastrukturen är finansieringsfrågorna varvid av drift, underhåll och förnyelsekostnader måste beaktas. I det fortsatta arbetet bör effektiviseringsåtgärder prövas såsom Mobility management. Kontoret anser att de utbyggnadsförslag som presenterats av beredningen i skrivelse till regeringen 2001-06-18 utgör en bra prioritering för byggstart under perioden 2002-2003. Kontoret vill inom staden särskilt framhålla behovet av pendeltågstunneln, utbyggnad av tvärbanan både mot Kista och från Hammarby sjöstad till Slussen samt vägobjekten E18 och Norra Länken.

UTLÅTANDE

Bakgrund

Remissen

Regeringen har 2001-07-06 översänt Stockholmsberedningens delbetänkandet på remiss till bl.a. kommuner och andra transportintressenter. Betänkandet har inom staden remitterats till gatu- och fastighetsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, näringslivsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden för yttrande 2001-09-17 respektive stadsledningskontoret 2001-09-24.

Kommittéuppdraget

Regeringen tillsatte 2000-12-14 en kommitté med uppdrag att lämna förslag på insatser som förbättrar transportsystemet inom Stockholms län men också transportmöjligheterna mellan Stockholm och övriga Mälardalen, övriga landet samt internationellt. Kommittén har antagit namnet Stockholmsberedningen. Dess arbete indelas i etapper varvid föreliggande första delbetänkande innefattar problemanalys och målbild. Till 2002-01-15 skall Stockholmsberedningen redovisa en långsiktig utvecklingsstrategi med förslag till långsiktiga infrastrukturåtgärder. Beredningen skall vidare följa upp processen kring och genomförandet av de föreslagna åtgärderna. I tilläggsdirektiv 2001-03-01 har beredningen fått uppdrag att lämna förslag om hur flygplatskapaciteten i stockholmsregionen skall kunna tillgodoses vid befintliga flygplatser.

Slutredovisning av hela utredningsuppdraget skall ske senast 2003-12-31.

Delbetänkandet

Utgångspunkt för beredningens arbete är stockholmsregionens viktiga roll för utvecklingen i Mälardalen och i övriga delar i Sverige. Till detta kommer de av riksdagen fastlagda 5 långsiktiga delmål för transportpolitiken: ett tillgängligt transportsystem, en hög transportkvalitet, en säker trafik, en god miljö och en positiv regional utveckling

I *problemanalysen* framhålls att den nuvarande trafiksituationen leder bort från dessa mål. I analysen beskrivs transportsystemet som svårtillgängligt särskilt vad gäller kollektivtrafik till arbetsområden utanför kärnområdet, transportkvaliteten har stora brister med trängsel och tidsförluster som följd, trafiken är osäker med olyckstal som inte har sjunkit som förutsatts i nollvisionen. Slutligen pekas på att transportsystemen är miljöpåverkande i alltför hög grad och att den positiva regionala utvecklingen inte uppnås genom att kapacitetsbrister hindrar att sammanhålla arbets- och bostadsmarknader. Beredningens slutsats är dock att det finns möjlighet till

en betydligt mer positiv utveckling inom transportområdet. Utbyggnad av transportsystemet omfattande såväl kollektivtrafik som vägnät kommer dock att ställa mycket stora krav på effektiviseringsåtgärder samt betydande finansiella insatser. Med problemanalysen som bakgrund ges en *målbild* som visar i vilken riktning utvecklingen av transportsystemet bör drivas på längre sikt (25-30 år).

Övergripande mål

En samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i Stockholm -Mälardalssregionen säkerställs. Transportsystemet skall vara miljömässigt, ekonomiskt, kulturellt och socialt hållbart.

Inriktningsmål 1: Ökad tillgänglighet för alla transportsystem

Inriktningsmål 2: Minskade köproblem och bättre framkomlighet ökar transportkvaliteten

Inriktningsmål 3: Utveckling av kollektivtrafikens kapacitet och tillförlitlighet

Inriktningsmål 4: Färre trafikolyckor

Inriktningsmål 5: Ökad miljöhänsyn i transportsystemet

Beredningens kommentarer till målbilden, se bilaga 2.

Skrivelse till regeringen om angelägna åtgärder i transportsystemet

Stockholmsberedningen har med skrivelse 2001-06-18 till regeringen framfört förslag om några angelägna infrastrukturåtgärder för vilka byggstart bör vara möjlig i närtid d.v.s 2002-2003. Ökad spårkapacitet genom stockholms centrala delar har därvid högsta prioritet. Beredningen förordar att en pendeltågstunnel byggs första hand samt att kapacitetshöjande åtgärder görs i järnvägsnätet från Stockholm till Sörentorp, resp Kallhäll samt dubbelspår byggs mellan Södertälje C – Södertälje hamn samt en regionalstågstation i Vingåker på västra stambanan.. För spårutbyggnader förordas ökande finansiella förutsättningar för bl.a anskaffning av nya pendeltågsvagnar och utbyggnad av tvärbanan. Beträffande väginvesteringar framhålls väg 73 till Nynäshamn, E18, delen Hjulsta-Kista tp., Norrortsleden och Norra Länken.

Kontorets synpunkter

Stockholmsberedningens uppdrag har utmynnat i ett delbetänkande som täcker in regionens problem inom transportsystemen. Analysen ansluter i hög grad till vad som framkommit i landstingets Regionala Utvecklingsplan För Stockholms län (RUFs). Kontoret delar de ståndpunkter som framförs i betänkandet både vad avser problembild och målbild. Det är en styrka att beredningen i sin helhet enats om slutsatserna i betänkandet nämligen att transportinfrastrukturen i regionen måste förbättras både avseende kollektivtrafik och avlastande biltrafikleder.

Kontoret vill peka på några viktiga förhållanden som även bör beaktas i det fortsatta arbetet.

Ytterstaden och det halvcentrala bandets transportproblem.

I RUFSS förutspås att regionens befolkning kommer att öka med 600.000 personer under kommande 30-årsperiod. Denna folkökning kommer i sin tur att generera en stor trafikökning med tonvikt på ytterstaden och det halvcentrala bandet. Dagens väg- och kollektivtrafikapparat är inte dimensionerad för denna tillkommande trafik. Kontoret delar beredningens syn att tillkomsten av nya bostäder och arbetsplatser påverkar tillgängligheten i transportsystemen samt att om tillgängligheten inte skall försämrats måste kapaciteten på väg och i kollektivtrafiken öka i takt med bebyggelsen. En målsättning är även en balanserad regional tillväxt inom regionen. Problembilden blir än mer komplicerad av att en betydande del av tillväxten av arbetsplatser och bostäder förutses tillkomma i nya s.k. kärnområden som förutsätts få hög bebyggelsetäthet och god tillgänglighet. Med kärnområden avses framtida större stadslika område som exempelvis Kistaområdet avses omvandlas till.

På vägsidan är det i ytterstaden främst Yttre tvärleden som föreslås tillkomma medan för kollektivtrafiken föreslås en förstärkning med stombussar och utbyggd spårtrafik. Kontoret delar beredningens syn på utbyggnadsbehov och konstaterar vidare att det enligt RUFSS råder stor osäkerhet om färdmedelsval, d.v.s. mellan kollektivtrafik och vägtrafik. Vad gäller trafikförsörjningen till dessa 3-8 kärnområden finns det mot denna bakgrund skäl att djupare analysera kommunikationsbehoven till från och mellan dessa samt konsekvenserna för befintligt huvudvägnät. Även förbindelserna mellan kärnområdena och Arlanda bör också studeras närmare.

Mälardalsperspektivet

I utredningsuppdraget innefattas även en analys av problemen utanför regionen eller regionens kontakter med Mälardalen och resten av landet. I målbilden framhålls behovet av ökade pendlingsmöjligheter, behovet av förstärkt tåg och flyg från övriga Mälardalen samt behovet av förbättrade anslutningsförbindelser med Arlanda. I RUFSS har mälardalsperspektivet belysts sparsamt. Regionplane- och trafikkontoret kommer i kommande utställningsförslag till RUFSS att beakta Mälardalsperspektivet på ett tydligare sätt.

Förändringarna i 2030-talets stockholmsregion kommer att få genomslag i angränsande län. Delar av Mälardalen kan därvid komma att uppfattas som en del av stockholmsregionen. Kontoret anser att transportfrågorna bör studeras med regionförstoring som ansats.

Godstransporter

Godstransporter är ett komplex fråga som belysts i flera sammanhang. Målbilden för regionens godstransporter bör förstärkas. I en växande region ökar transporterna men även behovet av platser för godshantering d.v.s terminaler. Det finns behov av nya terminalområden som ersättning för befintliga områden, vilka kan utnyttjas effektivare med annan markanvändning. Flygets och sjöfartens roll måste även med i denna målbild. Godstrafiken över Saltsjö- Mälarsnittet, inte minst vad gäller långväga farligt gods till och från regionen, utgör en viktig del i detta sammanhang.

Finansiering

Under avsnittet i delbetänkandet anförts att utbyggnaden av transportsystemet kommer att ställa mycket stora finansiella krav. Som nämnts i delbetänkandet är det dyrt att bygga ut transportapparaten i ett bebyggelsetätt område som stockholmsregionen är. Kostnaderna är dock acceptabla om man ställer dessa i relation till nyttan av investeringen med mått som transportkostnad per person/ kilometer resp. gods/ton/kilometer. Det måste även framhållas att drift och underhåll och förnyelse kommer att ta i anspråk betydande ekonomiska resurser. Otillräckligt med ekonomiska resurser för dessa åtgärder kommer på sikt att minska tillgängligheten genom fel och brister särskilt i tekniska system. Om inte staten avdelar erforderliga resurser för att förstärka transportsystemet i stockholmsregionen riskeras den ekonomiska tillväxten att allvarligt hämmas i hela Sverige.

Effektivisering av transportsystemet

Väg- och gatunät kommer trots utbyggnader inte att kunna tillfredsställa alla resönskemål. Det finns ett flertal sätt att uppnå en förbättrat och effektiviserat system vilka sammantaget benämns Mobility management. För att effektivisera nyttjandet av vägnätet är förbättrad trafikinformation för exempelvis val av färdmedel en möjlighet. Den nya vägtrafikcentralen utgör i detta sammanhang en god början med information till trafikanterna och ett medel för bättre styrning av trafikflödena. Väginformatik kan dock inte lösa dagens trafikproblem. Det krävs betydande investeringar i ny kapacitet. Särskilt behöver Saltsjö-mälarsnittet förstärkas. Samhällsplanering, samordning mellan större aktörer som SL, SJ och bussbolag, bilpooler, infartsparkeringar, cykel och gångtrafik för kortare transporter är andra medel för att avlasta och effektivisera transporter.

Beredningens skrivelse till regeringen

Kontoret anser att de utbyggnadsförslag som presenterats av beredningen utgör en bra prioritering för byggstart under perioden 2002-2003. Kontoret vill inom staden särskilt framhålla behovet av pendeltågstunneln, utbyggnad av tvärbanan både mot Kista och från Hammarby sjöstad till Slussen samt vägobjekten E18 och Norra Länken. Finansiering av nya spår och kringfartsleder är i övriga Sverige en statlig angelägenhet. Det är nu hög tid att detta även skall gälla i stockholmsregionen.

SLUT