

Samhällsbyggnadsförvaltningen
Anna Anderman

2012-10-30 Dnr KS 2012/0412

Till Kommunstyrelsen

Regional inriktning för transportinfrastrukturen i Stockholms län - remissvar

Beslutsförslag

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår Kommunstyrelsen besluta

1. Att godkänna förslaget till remissvar i enlighet med bilaga 2.

Bakgrund

Att hantera trafiksituationen i länet är en av de mest centrala frågorna för Stockholmsregionens utveckling. En ny infrastrukturproposition har presenterats och vi står inför framtagandet av en ny nationell plan för transportsystemet. Länsstyrelsen har genom denna remiss erbjudit kommunerna en möjlighet att lämna synpunkter på den föreslagna regionala inriktningen för transportinfrastrukturen i Stockholms län.

Förvaltningens slutsatser

I arbetet med en gemensam vision för Stockholm nordost har önskvärd utveckling av den regionala transportinfrastrukturen behandlats. Det har därför utarbetats ett gemensamt remissvar i enlighet med visionsarbetet.

Tidigare beredning, källhänvisning och bilagor

Bilaga 1 Länsstyrelsens remiss

Bilaga 2. Stockholm Nordost gemensamma remissvar



Kristina Gewers
Samhällsbyggnadschef

Anna Anderman
Väg- och trafikchef

Datum
2012-09-13

Aktuellt inom den statliga infrastrukturplaneringen samt remiss av Regional inriktning av transportinfrastrukturen i Stockholms län

Att hantera trafiksituationen i länet är en av de mest centrala frågorna för Stockholmsregionens utveckling. Vi står nu inför en infrastrukturproposition och framtagande av en ny nationell plan för transportsystemet. Länsstyrelsen i Stockholms län har på KSO-mötena på KSL under våren kontinuerligt informerat om processerna på nationell och regional nivå. Vi vill härmed ytterligare förklara vad som kommer att hända framöver samt delge länets kommuner och övriga berörda instanser en remiss enligt nedan. Brevet är indelat i tre delar:

1. Pågående process inom infrastrukturplaneringen
2. Remiss av den regionala inriktningen för transportinfrastrukturen i Stockholms län. Svar önskas till Länsstyrelsen i Stockholms län senast den 31 oktober 2012
3. Samt en möjlighet för kommunerna att komplettera inspelade behov av funktioner och åtgärder i transportsystemet (se bifogad bilaga). Svar önskas till Länsstyrelsen i Stockholms län senast den 31 oktober 2012

1. Pågående process för nationell plan

I slutet av september kommer regeringen att presentera en ny infrastrukturproposition. Trafikverket kommer därefter få i uppdrag att ta fram förslag till nationell plan för transportsystemet (gällande åren 2014-2025). Under hösten kommer Trafikverket att föra dialog med länsplaneupprättarna i landet (Länsstyrelsen i Stockholms län).

Trafikverket kommer att lämna över sitt förslag till regeringen tidigast under andra kvartalet 2013 (exakt tidpunkt är ännu inte bestämt). Efter beredning i regeringskansliet kommer ett förslag på nationell plan att skickas ut på remiss under våren/sommaren 2013. Beslut om ny plan kommer sannolikt att fattas av regeringen runt årsskiftet 2013/2014.

Nuvarande nationell plan omfattar åren 2010-2021 och större avsteg från planen är inte att vänta. Fokus kommer troligen att ligga på drift och underhåll samt att



komplettera och förstärka befintligt transportsystem. Nyinvesteringar kan komma att gälla under perioden 2022-2025.

Något uppdrag att samtidigt revidera/förlänga länsplanerna i samband med denna process har inte aviserats. Men en viss justering av den nu gällande länsplanen i Stockholms län kan bli aktuell år 2013. Regeringen kommer att fördela ramar för en förlängd länsplanepериод vid ett senare tillfälle.

2. Regional inriktning för transportinfrastrukturen i Stockholms län

Under våren och sommaren har ett aktörsgemensamt arbete med en *Regional inriktning för transportinfrastrukturen i Stockholms län* tagits fram. Dokumentet ska fungera som ett samlat underlag för kommande revideringar av nationell plan och länsplanen. Syftet är att utifrån aktuella mål och kunskapsunderlag aktörsgemensamt diskutera fram vilka *funktioner* som det regionala transportsystemet måste tillgodose och *övergripande strategier* för hur detta kan åstadkommas.

Den regionala inriktningen är inte påkallad genom beslut från riksdag eller regering eller genom skrivningar i förordningen om länsplan. Dokumentet är länets självpåtagna arbete för att tydliggöra våra utmaningar och behov och hur vi bör fokusera för att kunna lösa dem.

Länsstyrelsen i Stockholms län ansvarar för remissen av dokumentet, men det har arbetats fram i en arbetsgrupp med representanter för Länsstyrelsen i Stockholms län, Trafikverket region Stockholm, Kommunförbundet Stockholms län (KSL), Storstockholms lokaltrafik (SL), Stockholms stad, samt Tillväxt, miljö- och regionplanering (TMR) vid landstinget. Dessutom har länets kommuner involverats i arbetet liksom ett antal trafikexperter och intresseorganisationer.

Arbetet har bedrivits genom diskussioner av aktuella frågeställningar, insamlade underlag från aktörerna (inklusive kommunerna) samt ett antal workshops. Inriktningen bygger på ett brett underlag, bland annat RUFs 2010, Trafikverkets kapacitetsutredning, SL:s stornätsstrategi, SL:s regionala trafikförsörjningsprogram (remissversion), Stockholms stads framkomlighetsstrategi, regional cykelstrategi (SATSA II), regional handlingsplan för Mobility Management (PIMMS Capital) samt nya underlag från kommunerna. Politisk förankring har också skett i den så kallade 16-gruppen där länets partier representeras utifrån det sammanvägda resultatet vid kommun - och landstingsvalet 2010.

Den regionala inriktningen sänds härmed ut på remiss. Synpunkter önskas in enligt nedan.



3. Möjlighet till komplettering av kommunens behov av funktioner och åtgärder i transportsystemet

I samband med framtagandet av den regionala inriktningen fick kommunerna under våren möjlighet att precisera behov av funktioner och åtgärder i transportsystemet. Kopplingen mellan bostäder och infrastruktur var något som kommunerna särskilt ombads lyfta fram och redovisa.

Från regionalt håll önskar vi använda den regionala inriktningen och kommunernas behov som inspel till Trafikverkets arbete med den nationella planen under hösten, alltså innan Trafikverket skickar den på beredning hos regeringen. Avsikten är förstås att få så stort avtryck som möjligt för Stockholms läns trafikutmaningar.

Länets kommuner ges därför möjlighet att komplettera det inspel som gjordes i våras och som redovisas i komprimerad version i bilagan till den regionala inriktningen (bilaga 1). Fokus får gärna ligga på kompletteringar och förstärkningar av befintligt transportsystem eftersom vi tror att det kan få mest genomslagskraft, men det står förstås kommunen fritt att framföra sina övriga behov. Det som framfördes i skrivelse i våras har arbetats in i processen.

Med anledning av den korta tidplanen måste vi lämna ett underlag redan under första halvan av november. Det är olyckligt med den korta remisshanteringen, men det är de premisser vi har att agera efter om vi vill göra ett regionalt avtryck.

Svar

Remissvaren på den regionala inriktningen samt komplettering av funktioner och behov i transportsystemet behöver vi senast den 31 oktober 2012, om möjligt tidigare än så per e-post.

Skicka ert svar till:
Länsstyrelsen i Stockholms län
Analysenheten, Robert Örtegren
Box 220 67
104 22 Stockholm

samt till robert.ortegren@lansstyrelsen.se

Med vänliga hälsningar

Chris Heister

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 infrastrukturens satsningar enligt Stockholmsöverenskommen	
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 trafikstörringarnas 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 stornät 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.

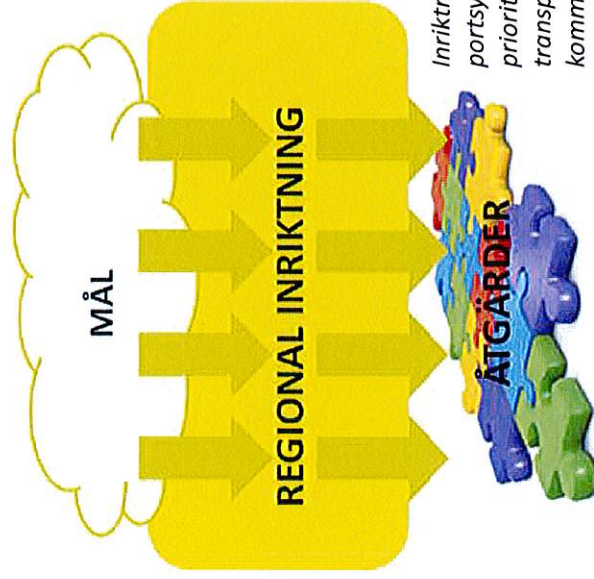
I Stockholms län finns sedan tidigare den så kallade Stockholmsöverenskommelsen som beskriver hur transportsystemet i länet bör utvecklas¹. Denna överenskommelse förvaltas av länets aktörer gemensamt

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.

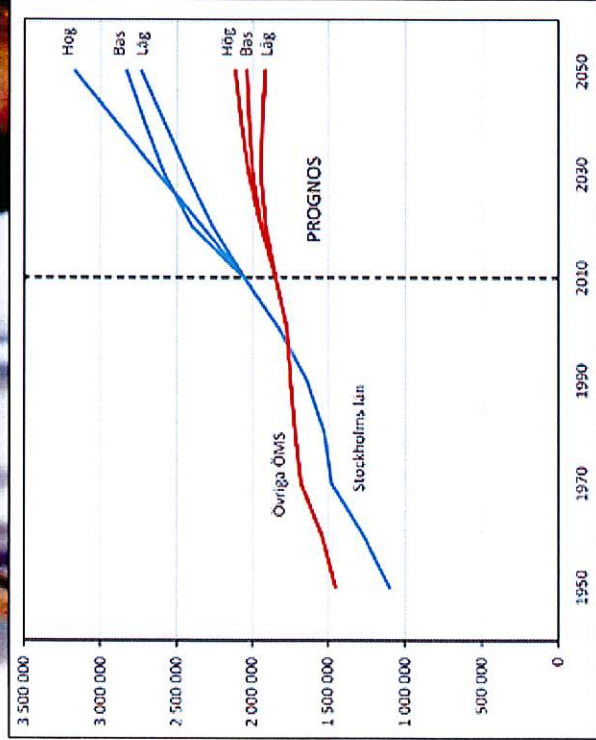
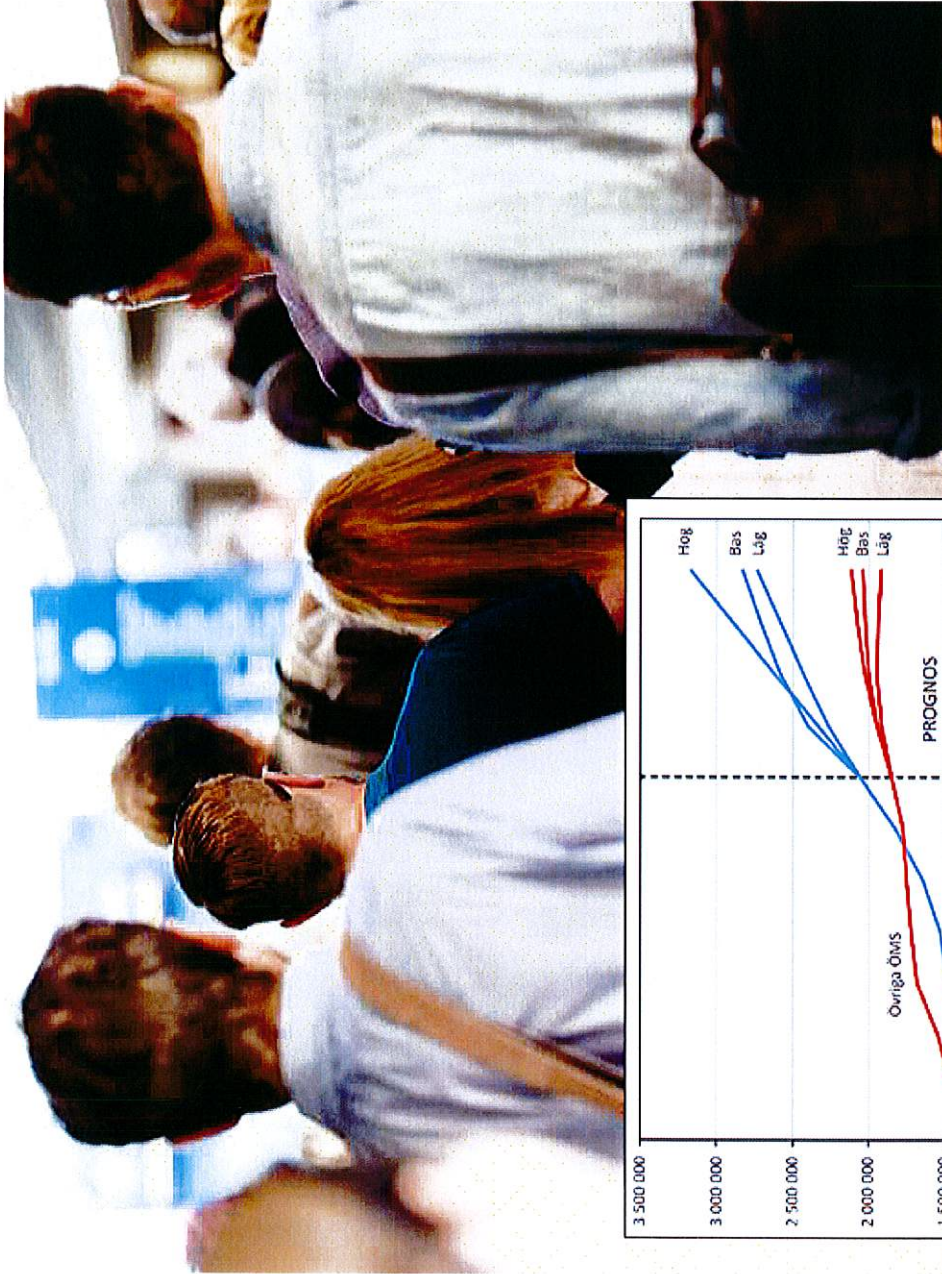
Bakgrund

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. Befolkningsutvecklingen 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



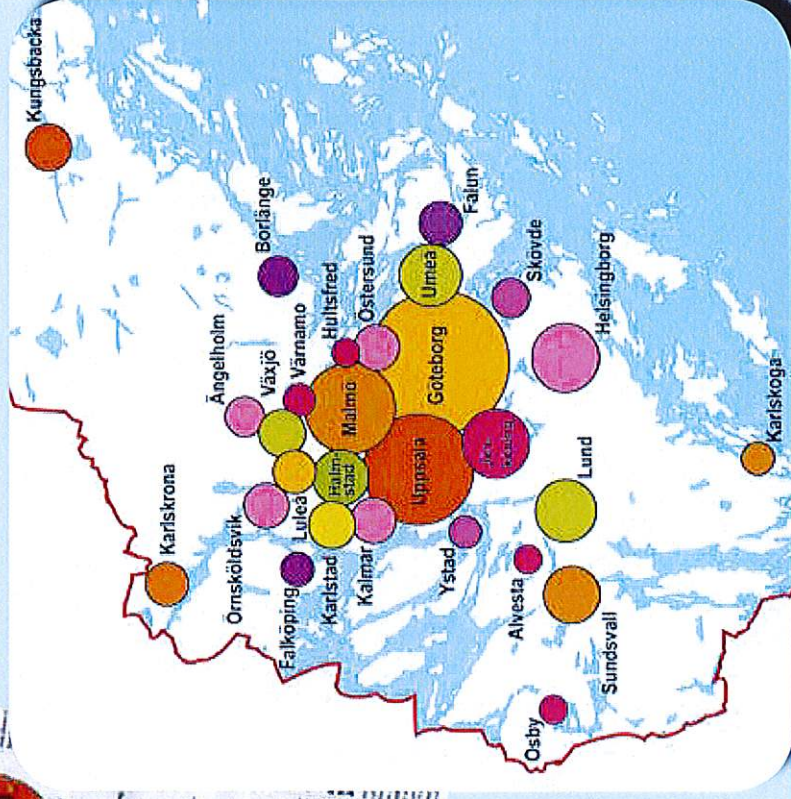
Antal påbörjade bostäder och befolkningsökningen i länet 1975-2011
Källa: SCB & länsstyrelsen

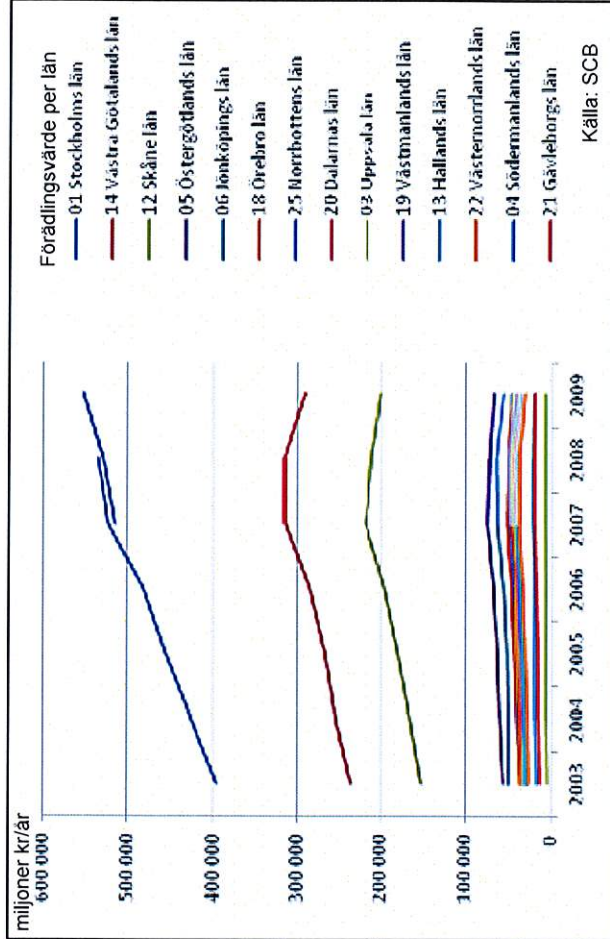
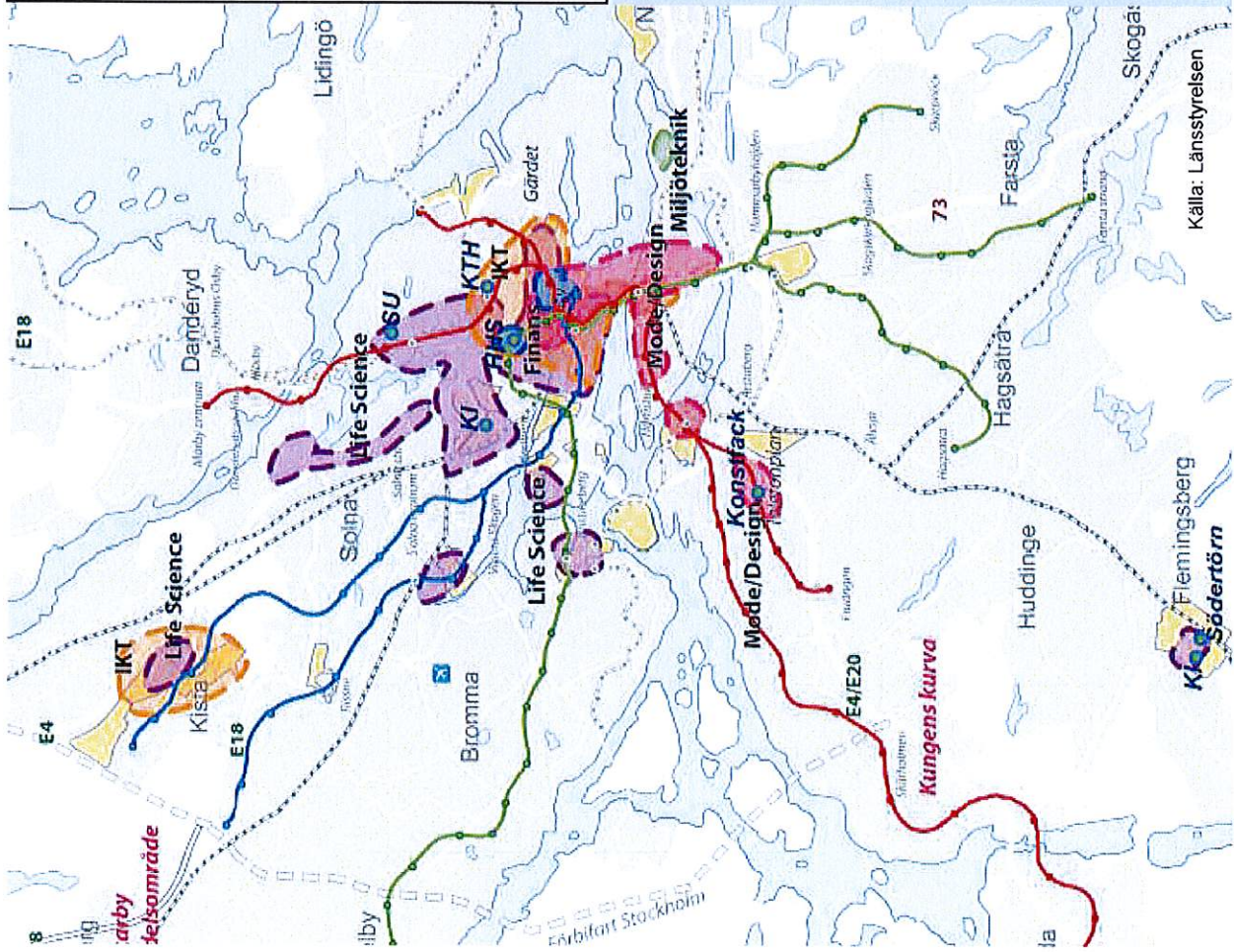
I följande avsnitt kommer nya trafikprognoser att presenteras vilka visar att det kommer krävas åtgärder utöver planerade infrastruktursatsningar för att hantera utmaningarna som länet står inför. Det handlar om ett effektivare användande av transportsystemet för att hantera trängsel och miljömål samt ökade reinvesteringar och nyinvesteringar.

”Transportsystemet måste långsiktigt hållbart ta hand om den växande befolkningen, stödja ett tillräckligt bostadsbyggande, fungera för näringslivet och underlätta en bättre matching”



Alla delar av länet växer kraftigt. Som tidsningsartikeln till vänster visar så är redan stora delar av befolkningen koncentrerad till storstadsområdena. Denna trend förstås och i synnerhet vad gäller Stockholm. Bilden nedan illustrerar förväntad befolkning sammantaget i länet år 2030 med hjälp av större tätorter i riket i dag.





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 Fol-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. Länetets befolkning antas uppgå till 2,6 miljoner invånare och liksom arbetsplatserna vara geografiskt fördelade enligt RUF2010. I övrigt har nationellt överenskomna prognosföresåttningar 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.

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.

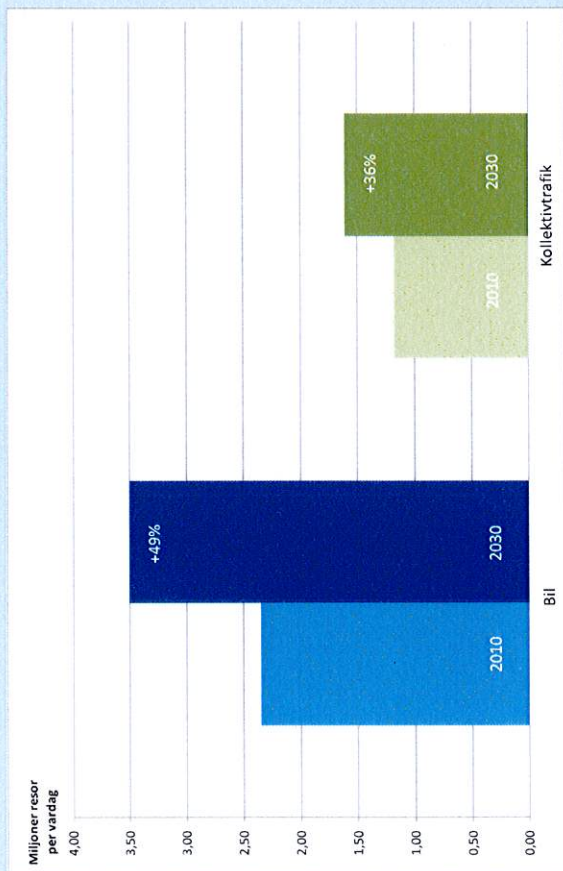
- Prognosen visar att framkomlighetsproblemen förvärras i vägnätet år 2030 jämfört med idag. Följande platser utmärker sig särskilt:
 - Samtliga infartsleder och i synnerhet de södra samt till ostsektorn
 - Lederna som matar in till Förfärdarten
 - Vägar för tvärresor i öst-västlig riktning i regioncentrum. 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.

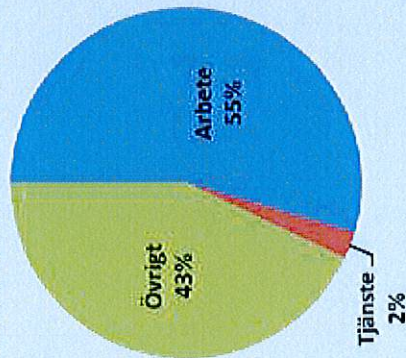
- Med en utveckling enligt prognosen blir det svårt att nå målet om att minska koldioxidutsläppen. Enligt prognosen ökar koldioxidutsläppen i stället något. Om målet i Stockholmsöverenskomnelsen om att minska koldioxidutsläppen med 30 procent jämfört med 1990 års nivå ska nås, måste ökningen av vägtrafikarbetet 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 Esingeleden kommer att påverka trafiksituationen ytterligare.

¹⁻² För fotnoter, se nästa sida.

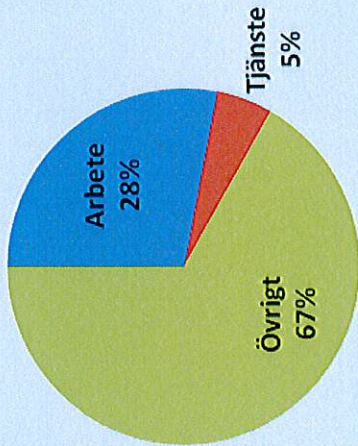
Förändring av antalet bil- och kollektivtrafikresor i Stockholms län år 2010-2030



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

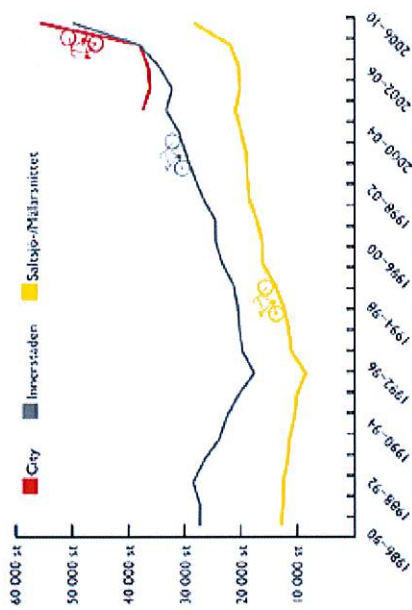


Fördelning av kollektivtrafikresor på ärende år 2030



Fördelning av bilresor på ärende år 2030

Källa: WSP



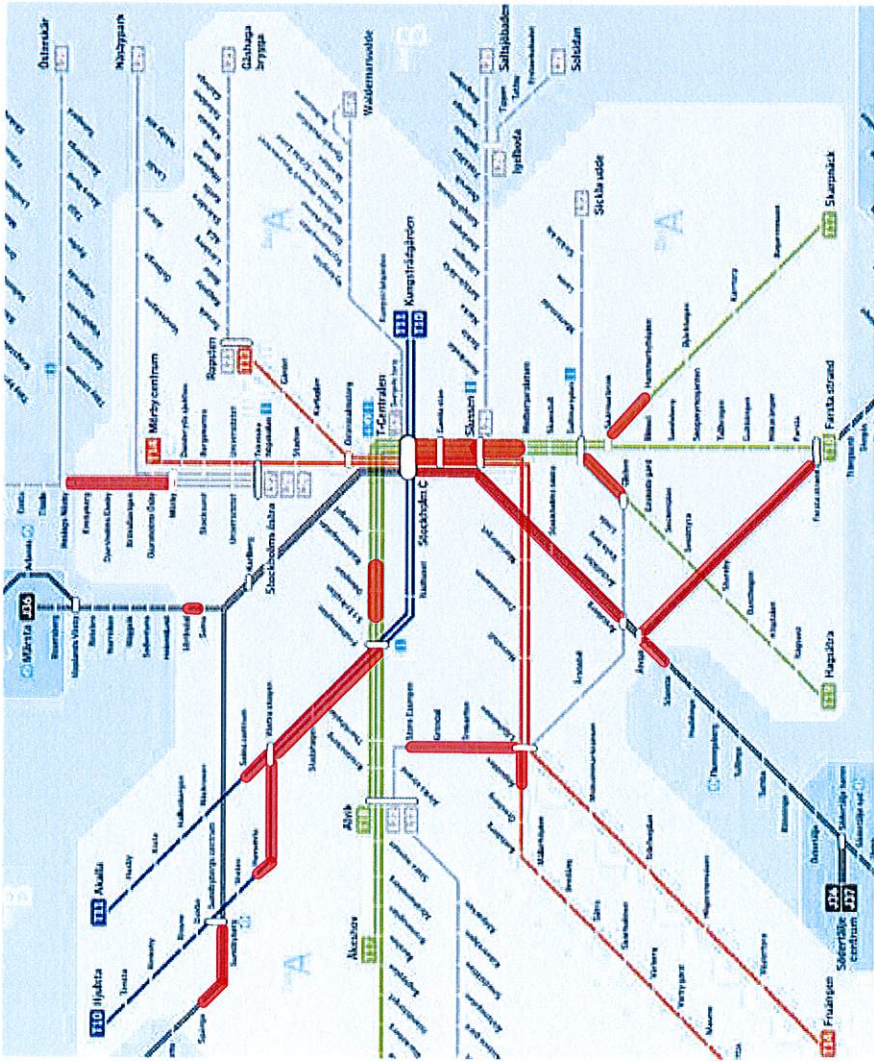
Cykeltrafik upppräknad till dygnsiffror

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 cyklister under den senaste tioårsperioden och trängseln på cykelbanorna är betydande.

Källa: Stockholms Stad

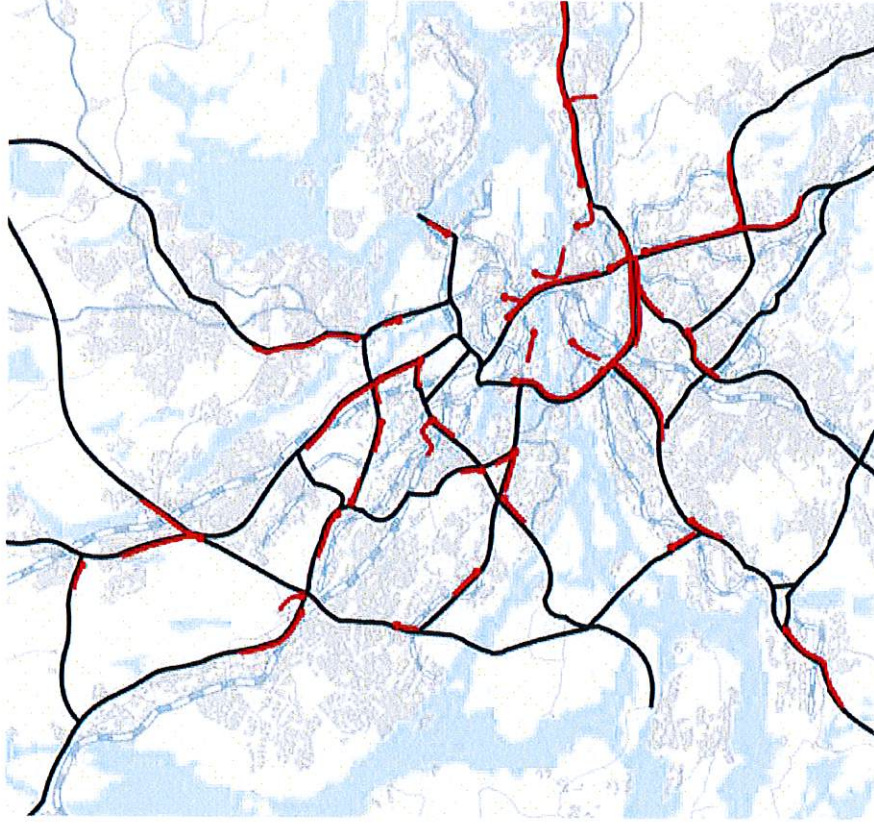
¹TMR har gjort sk framskrivningar för befolkning, sysselsättning och ekonomisk utveckling år 2010-2050. Av dessa framgår att befolkningen kan uppgå till 2,6 miljoner 2030 och 3,2 miljoner 2050.

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 analysarbete. Tillsammans med studier av stombussarnas kapacitet ligger analyserna till grund för den stomsstrategi som ska ge förslag på ett utvecklat stornät för både spår och buss, som svarar mot regionens utvecklingsbehov och RUFs.

Källa: SL (karta SL/Vectura)



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

Källa: Movea

Planeringsmål i RUFSS 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 RUFSS 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 planeringsföresattningar 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 kärnl 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 infrastrukturensatsningar 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”⁷¹ samt åtgärder för effektivare distribution.

Genomför infrastruktuursatsningar enligt Stockholmsöverenskommelsen

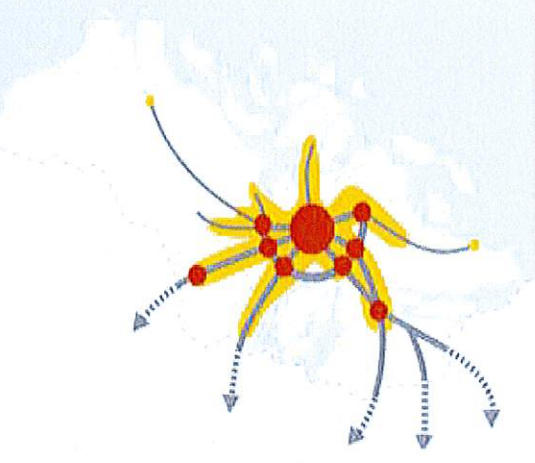
Den inriktning som lades fast med överenskommelsen 2007 och planbesluten 2010 innebär en nödvändig och grundläggande utbyggnad av väg- och spårssystem för att klara regionens tillväxt. En förutsättning är att investeringarna i Stockholmsöverenskommelsen fullföljs som planerat. Stockholmsöverenskommelsen 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 spårssystem, vilket även kapacitetstoppdraget betonade.

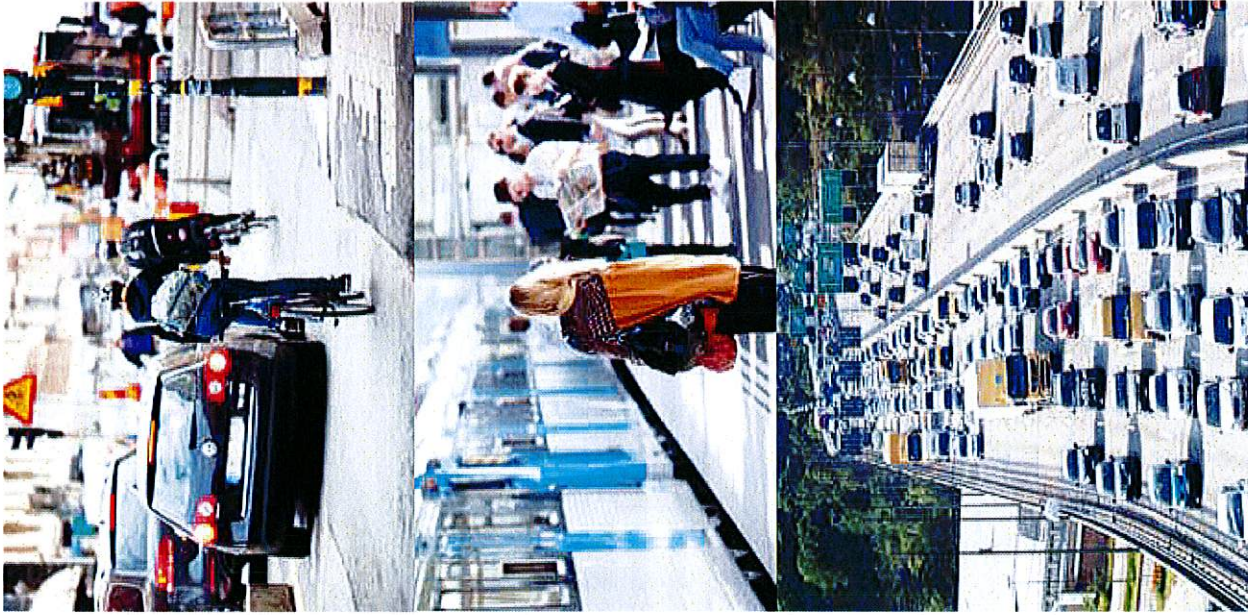
⁷¹Mobility Management är ett samlade begrepp för åtgärder som syftar till att påverka efterfrågan på transporter och stötta individer till att agera mer hållbart i sina val av bland annat färdmedel. Omnamns även i vissa sammanhang som ”smarta val”.

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. Tåta 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 nyttostrafik

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 yrkrävande och svår att förena med den attraktiv stadsmiljö.

Utbyggnad och prioritering av kollektivtrafik bedöms idag vara starkt förutsättningsskapande för bostadsbyggnad. 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 resandebehoven. 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 transporterna 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 begränsad 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 nyttostrafik 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 marginalet 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 rådgivning 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 stonnät 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

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.

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 trafikantinformation, 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.

a

b



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 områdens specifika förutsättningar. Exempelvis bör ny bebyggelse lokaliseras så att underlaget för kapacitetsstark kollektivtrafik ökar samtidigt. Möjligheten att utveckla båttrafik för bostäder nära Stockholms fjärder 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

d

**SL:s regionala
trafikförsörjnings-
program och
Stomnätsstrategin
lägger grunden för
kommande satsningar**

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 ökad 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 resenärsflödernas 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.

Skapa ett regionalt cykelsystem

e

- ▶ Cykelresandet ska öka och på ett tryggt sätt bidra till ökad tillgängligt 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 föras med modern utrustning för bl a trafikinformation och vägvisning. Därtill behöver kringfunktioner så som säkert 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!**

Säkra framkomligheten i det övergripande vägnätet

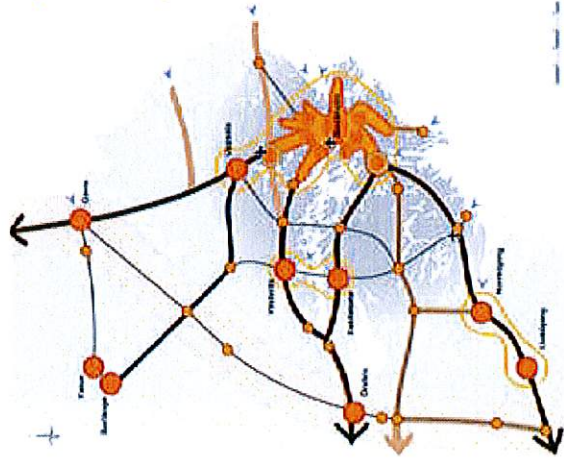
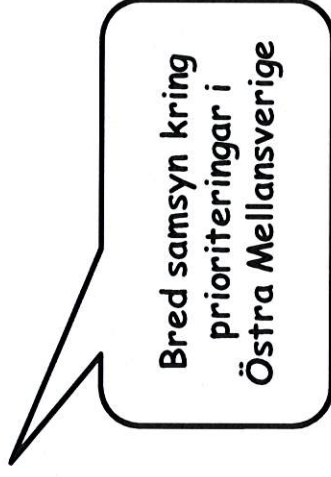
- ▶ Trimma och förstärk det befintliga vägnätet samt bygg ut länkar för att balansera flödena så att förekomsten av flaskhalsar minimeras.
- ▶ Utveckla styrmedel så att vägtrafiken är effektiv och pålitlig trots ökat efterfrågetryck i de inre delar av vägnätet som inte kan byggas ut och långsiktigt få allt högre kapacitet.
 - Reglera vägtrafiken genom tekniska lösningar som påfärtskontroll, signalreglering och dynamisk vägvisning så att det blir jämt flyt och effektiva flöden.
 - Se successivt över träningskattens 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 bl a tillskapa 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



Skapa ett pålitligt stomnät för den storregionala spårtrafiken i östra Mellansverige

- ▶ Samordna trafikinformation, taxe- och betalsystem och trafikeringssupplägg för ökad tillgänglighet.
- ▶ Förbättra möjligheten till omstigning mellan storregional och regional trafik, bl a för att öka tillgängligheten till centrala regionkärnan för samtliga större tätorter i östra Mellansverige.
- ▶ Utöka kollektivtrafikens tillgänglighet och attraktivitet för resande mellan regionala stadskärnor storregionalt och i närregionen. Därigenom kan tågtrafiken i östra Mellansverige ännu bättre knyta samman den storregionala arbetsmarknaden.
- ▶ Säkerställ följdinvesteringar som bl a krävs på Mälärbanan för att Citybanan ska kunna utnyttjas fullt ut.
- ▶ Koppla samman hamnar, terminaler och de större konsumtionsområdena i östra Mellansverige i ett spårupplägg för att effektivisera den storregionala distributionen av framförallt enhetslastat gods.
- ▶ Utred möjligheten att öka transportflödena av gods på de inre vattenvägarna och därigenom avlasta spårtrafiken.



h

Säkerställ en hög nationell och internationell tillgänglighet till Stockholm

- ▶ Utveckla det nationella personresandet på järnväg.
- ▶ Bevaka Stockholm Centrals och Cityterminalens funktion som nationell knutpunkt med koppling till nationell tåg- och busstrafik, regional stomtrafik och flyg.
- ▶ Säkra järnvägssystemets tillförlitlighet.
- ▶ Utveckla expresståg/höghastighetståg med god anslutning till en centralt belägen knutpunkt i Stockholm såväl som till Arlanda.
- ▶ Stärk Arlandaområdets centrala roll för långväga nationella/internationella personresor och för högvärdigt gods. Bromma och Skavsta har kompletterande uppgifter för möjligheten att tillgodose efterfrågan på långväga transporter i stort.
- ▶ Utveckla transporter på sjö av varor som förbrukas i Stockholmsområdet för att avlasta den nationella landinfrastrukturen.

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.

Bilaga 1, sammanfattning av kommunala önskemål Bilaga till Regional inriktning för transportsystemets utveckling i Stockholms län		2012-09-13	
Kommun	Funktion	Objekt/ åtgärder	Övrigt
Botkyrka	Se Södertörnkommunernas gemensamma svar		
Danderyd	Se Nordostkommunernas gemensamma svar		
Ekerö	Ej lämnat skriftligt svar		
Haninge	Haninge understryker att utvecklade regionala kärnor och ökat bostadsbyggande förutsätter att planerade infrastrukturåtgärder genomförs. Se även Södertörnkommunernas gemensamma svar	I enlighet med gällande Länsplan samt RUFSS 2010. Haninge lyfter särskilt fram behovet av förhöjd trafiksäkerhet på ett antal statliga vägar, behovet av att bygga ut de regionala cykelstråken samt upprustning av bryggor.	
Huddinge	Huddinge planerar för 600 nya bostäder varje år fram till 2030, detta förutsätter kapacitetshöjningar av infrastrukturen. Sambanden mellan de regionala kärnorna måste stärkas, liksom sambanden mellan norr och söder. Kommunen framhåller också vikten av utvecklade regionala resecentrum för attraktiv kollektivtrafik	I enlighet med gällande Länsplan samt RUFSS 2010, men också ett klokt förvaltande av befintlig infrastruktur samt en omfattande satsning på cykel och gång.	Kommunen menar att godsstråk behöver pekas ut samt lyfter behovet av utredningar om hur spårtrafiken kan stärkas på sikt
Järfälla	Järfälla understryker att stora planerade satsningar på bostadsbyggande, exempelvis Barkarbystaden, förutsätter att planerade infrastrukturinvesteringar genomförs.	I enlighet med Stockholmsöverenskommelsen och RUFSS 2010, samt breddning av E18 på sträckan Jakobsberg - Hjulsta	

Kommun	Funktion	Objekt/ åtgärder	Övrigt
Lidingö	Ej lämnat skriftligt svar		
Nacka	Nacka framhåller vikten av satsningar i infrastrukturen för fortsatt bostadsbyggande. Kommunen eftersträvar att skapa en tätare, hållbar och mer blandad stad. Kapaciteten över Saltsjö- Mälarsnittet måste stärkas	I enlighet med gällande <i>Länsplan</i> samt <i>RUFS 2010</i> , samt tunnelbana till Nacka, utbyggnad av cykelstråk, Värmdöledens trafikplatser Boo och Kvarnholmen	Nacka menar att utbyggnaden av infrastrukturen på ett bättre sätt än idag måste samordnas med stadsbyggnadsprocessen. Arbetet med att finna ytterligare finansieringsmöjligheter måste fortsätta
Norrtälje	Se Nordostkommunernas gemensamma svar		
Nykvarn	Se Södertörnkommunernas gemensamma svar		
Nynäshamn	Nynäshamn framhåller vikten av trafiksäkerhets- och framkomlighetsåtgärder på Nynäsbanan när hamnen i Norvik öppnar. Persontrafikens framkomlighet är viktig för kommunen, brister i dagens kollektivtrafik utgör ett hinder för Nynäshamn att rekrytera ung och välutbildad personal.	Nynäshamn lyfter särskilt fram: Dubbelspår på Nynäsbanan, Södertörnsleden, Länsväg 295, tvärförbindelser för kollektivtrafiken på Södertörn: en Bus Rapid Transit-lösning eller nya spår	

Kommun	Funktion	Objekt/ åtgärder	Övrigt
Salem	Salems befolkning arbetspendlar i hög grad till angränsande kommuner vilket förutsätter god kollektivtrafik och bra bytespunkter, exempelvis satsning på infartsparkering vid Rönninge station samt förbättrade möjligheter att cykelpendla	Kommunen understryker vikten av att planerade ombyggnader på väg 226 genomförs samt behov utbyggnad av cykelvägnätet	
Sigtuna	Se Nordostkommunernas gemensamma svar		
Sollentuna	Sollentuna framhåller vikten av en ny sydlig pendeltågsentré vid Häggvik för fortsatt bostadsbyggande och utvecklad handel. Kommunen vill förbättra kapaciteten på E4 genom exempelvis utökad trängselskatt samt höja spårkapaciteten genom Sollentuna. Man framhåller också vikten av påverkansåtgärder av attityder och beteenden för att skapa hållbart resande	Sydlig entré vid Häggviks pendeltågsstation, förstärkt spårkapaciteten genom Sollentuna	Kommunen understryker vikten av stabilitet i infrastrukturplaneringen för att kunna planera för bostadsbyggande
Solna	Ej lämnat skriftligt svar		

Kommun	Funktion	Objekt/ åtgärder	Övrigt
Stockholm	Stockholm arbetar för ökat resande med kollektivtrafik, cykel och gång, samt effektivare godstrafik. Kommunen framhåller också vikten av pålitligare resor, gångvänlighet samt begränsade negativa effekter av vägtrafiken.	I enlighet med Stockholm stads <i>Framkomlighetsstrategi</i> samt stadens översiktsplan <i>Promenadstaden</i>	
Sundbyberg	Ej lämnat skriftligt svar		
Södertälje	Se Södertörnskommunernas gemensamma svar		
Tyresö	Tyresö satsar på kompletteringsbebyggelse i tätta miljöer för att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken. Goda kommunikationer till och från Stockholm oavsett transportslag är en viktig förutsättning för bostadsbyggande och centrumomvandlingar.	Framkomlighetsåtgärder på Nynäsvägen vid Gullmarsplan, Johannessovsbron och Gudöbroleden.	Tyresö kommun vill även satsa på turism vilket förutsätter förbättrad infrastruktur
Täby	Se Nordostkommunernas gemensamma svar		
Upplands-Bro	Upplands-Bro framhåller vikten av attraktiva kollektivtrafik bytestpunkter och möjligheter för kollektiva resor "på tvären", förenklat biljettsystem samt bättre förutsättningar för cyklist	I enlighet med gällande <i>Länsplan</i> samt <i>RUFS 2010</i> . Kommunen framhåller även vikten av: Bro station, Kungsängens trafikplats, Barkarby trafikplats, anslutning Hjulsta trafikplats från Barkarbystaden, regionaltågsstation Barkarby, utbyggnad av det regionala cykelnätet	

Kommun	Funktion	Objekt/ åtgärder	Övrigt
Upplands Väsby	Upplands Väsby framhåller vikten av förbättrade förutsättningar för att cykla över kommungränser, utvecklad tågtrafik och kollektivtrafik i tvärlid samt utbyggnad av E4 mot Arlanda. Om investeringar i infrastrukturen efterföljs ytterligare kommer kommunens attraktivitet att minska	I enlighet med <i>Stockholmsförhandlingen</i> och <i>RUFS 2010</i> , samt utbyggnad av regionala cykelstråk, utökad kapacitet på Ostkustbanan och breddning av E4 mot Arlanda	
Vallentuna	Se Nordostkommunernas gemensamma svar		
Vaxholm	Se Nordostkommunernas gemensamma svar		
Värmdö	Ej lämnat skriftligt svar		
Österåker	Se Nordostkommunernas gemensamma svar		

Kommun	Funktion	Objekt/ åtgärder	Övrigt
	<p>Nordostkommunernas planer på att bygga 34 000 bostäder till år 2030 förutsätter att planerade infrastrukturåtgärder genomförs. Man framhåller vikten av att koppla ihop trafiksystemet lokalt, regionalt och internationellt- samt även mellan trafikslag, höja kapaciteten och öka tillgängligheten till utpekade regionala stadskärnor. Nordostkommunerna framhåver även vikten av satsningar på trafiksäkerhet, miljö och klimat, utvecklad landsbygds- och skärgårdstrafik samt utbyggnaden av regionala cykelstråk</p>		<p>Stockholm Nordost anser att det är orimligt att kommunerna förutsätts ta en allt större del av investeringskostnaden för den statliga trafikinfrastrukturen. Staten bör ta ett ökat huvudansvar för en utbyggd infrastruktur och för kollektivtrafiken. Nordostkommunerna har forskotterat vidare utredning av framtida spårlösningar i nordöstra Stockholm, motsvarande 20mkt.</p>
Stockholm Nordost	<p>Södertörnskommunerna planerar för en utbyggnad av de fyra regionala stadskärnorna med arbetsplatser, fler bostäder och förbättrade möjligheter till utbildning, vilket skulle möjliggöra en avlastning av innerstaden. Södertörnskommunerna framhåller vikten av strategiska infrastruktur- och trafiksatsningar.</p>	<p>I enlighet med gällande <i>Länsplan</i> samt <i>RUFS 2010</i>, samt överdäckning av E18 genom Danderyd, trafiksäkerhetsåtgärder på väg 274, 76/283 och väg 276</p>	
Södertörns kommunerna		<p>I enlighet med gällande <i>Länsplan</i> samt <i>RUFS 2010</i>, samt utbyggnad av regionalpendel för bättre förbindelser till Arlanda och Skavsta.</p>	

Stockholm Nordost!



Danderyds kommun + Norrtälje kommun + Täby kommun + Vallentuna kommun + Vaxholms Stad + Österåkers kommun

2012-10-26

Stockholm Nordost
Mikael Engström
tel. dir: 076 643 96 70
Shula Gladnikoff
tel. dir. 076 643 96 73

Länsstyrelsen i Stockholms län
Analysenheten, Robert Örtengren
Box 220 67
104 22 Stockholm

Regional inriktning för transportsystemet i Stockholms län. Remissvar

Gemensamma synpunkter från kommuner i norr och söder

Nedanstående inledning till yttrande över remiss rörande regional inriktning för transportinfrastrukturen i Stockholms län är gemensam från Arlandakommunerna, Järfälla kommun, Stockholm Nordost, Sollentuna kommun och Södertörns kommunerna.

Inriktningen och prioritetsordningen i redan beslutade RUFSS 2010, Stockholmsöverenskommelsen och Länsplanen 2010-2021 måste vara utgångspunkten för kommande investeringar.

De generella huvudprinciper som redovisas i förslaget ställer vi oss bakom. Förslaget till inriktning för transportsystemet måste emellertid förtydligas avseende att inriktningen ska stödja strategierna om samordning av transportinfrastruktur och bebyggelseutveckling samt även stödja en flerkärning region i enlighet med RUFSS 2010.

Det anges också att ett flertal pågående strategiarbeten har legat till grund för remissen, bland annat SLs Stomnätsstrategi. Här bör dock understrykas att bl.a. Stomnätsstrategin ännu inte är färdig eller förankrad i regionen.

Inom Stockholmsregionen pågår flera olika planeringsinsatser som bygger på RUFSS 2010:s vision, mål och strategier. Intensiva arbeten pågår för att t.ex. planera för regionala stadskärnor, ofta i ett nära samarbete mellan kommuner med koppling till respektive stadskärna, men också i samarbete med byggföretag, TMR, m.fl. Ändras inriktningen och prioritetsordningen för infrastrukturens utveckling ändras också förutsättningarna för planeringen. Skulle en ändrad inriktning medföra minskade infrastruktur-satsningar till, mellan och inom de regionala stadskärnorna, innebär det att planeringen med kraftfulla satsningar på fler bostäder och arbetsplatser skulle ge en långsammare utbyggnadstakt och en lägre bebyggelsestäthet. Det skulle gå i motsatt riktning mot bostadsministerns målsättning om ett kraftigt ökat bostadsbyggande i Stockholmsregionen. Dessutom skulle den ändrade inriktningen medföra en ytterligare ökad trängsel på vägnätet.

Olyckligtvis finns en otydlighet, både i det remitterade materialet och i samband med de workshops som genomförts under framtagandet, huruvida förslaget innebär en förändrad inriktning avseende hur infrastruktur- och trafiksatsningar bör ske i Stockholmsregionen. En ändring av inriktningen, som remissförslaget andas, skulle innebära en mer central satsning i regionen avseende infrastruktur/trafik. Detta istället för att utveckla infrastrukturen/trafiken till, mellan och inom de åtta yttre, regionala stadskärnorna i regionen, vilket också skulle avlasta de mer centrala delarna av infrastruktur- och trafiksystemen.

Stockholm Nordost!



Danderyds kommun + Norrtälje kommun + Täby kommun + Vallentuna kommun + Vaxholms Stad + Österåkers kommun

Vi förväntar oss en inriktning som på ett tydligt sätt utgår från Stockholmsöverenskommelsen samt Länsplanen för transportinfrastruktur 2010-2021, inklusive den inriktning som anges för åren 2022-2025 och som med större tydlighet riktar in utvecklingen mot visionen, målen och strategierna i RUFSS 2010. Dessa dokument har redan en bred, regional politisk förankring.

Det är angeläget att de politiska överenskommelserna om prioritetsordningarna för infrastruktur- och trafiksatsningar enligt RUFSS 2010, Stockholmsöverenskommelsen och Länsplanen 2010-2021 ligger fortsatt fast. För att uppnå en regional enighet, med en balanserad tillväxt i hela Stockholmsregionen, behövs det strategiska infrastruktur- och trafiksatsningar, inte bara i områden där utveckling redan sker, utan framförallt i områden med uttalad potential, d.v.s. i enlighet med RUFSS 2010. I detta perspektiv är det också nödvändigt att se en ökning av den tjänstemannagrupp som formerats för detta arbete, genom att en representant från var och en av Stockholmsregionens olika sektorer ingår.

Synpunkter från Stockholm Nordost

Inledning

Stockholm Nordost gemensam vision och handlingsplan för regional stadskärna i Täby

De sex kommunfullmäktigeförsamlingarna inom Stockholm Nordost antog under våren 2012 en ny vision avseende åren 2010-2040 med en utblick till 2050. Visionen visar hur kommunerna i Stockholm Nordost - gemensamt och var och en för sig - tar sitt ansvar för tillväxten i Stockholmsregionen. (www.stockholmnordost.se)

Täby kommun har i samarbete med övriga nordostkommuner och TMR utarbetat en handlingsplan för att utveckla den regionala stadskärnan Täby centrum - Arninge. Handlingsplanen är samordnad med nordostvisionen och antogs våren 2012 av Täbys kommunfullmäktige. (www.taby.se/sv/Stockholm-Nordost/En-stark-vision/)

En hållbar tillväxt av bostäder, befolkning, stadsstruktur, regional stadskärna och näringsliv förutsätter effektiva transporter.

Kommunerna inom Stockholm Nordost har som målsättning att nordostsektorns växande arbets- och bostadsmarknader ska knytas samman med övriga Stockholmsregionen genom kraftigt förbättrad infrastruktur. Genom ett regionalt kapacitetsstarkt spårssystem ökar förutsättningarna för en hållbar utveckling av resandet.

Kommunerna i Stockholm Nordost verkar därför gemensamt för

- ökad tillgänglighet i Nordostsektorns transportsystem.
- ökad kapacitet i Nordostsektorns transportsystem
- en ökad kollektivtrafikandel och minskad belastning på vägtrafiknätet för att begränsa klimatpåverkande utsläpp och reducera buller och partiklar i belastade stråk, främst E18 genom Danderyd och Täby

Stockholms län förväntas enligt den nya framskrivningen växa med drygt femhundra tusen nya invånare år 2010 - 2030 och med ca en miljon fram till år 2050. Enligt visionen för Stockholm Nordost avser nordostsektorn att till år 2040 ge förutsättningar för ett bostadsbyggande för 100 000 fler invånare, dessutom 50 000 fler arbetstillfällen och en utvecklad stadsstruktur med en regional stadskärna. Nordostsektorns strategi är bl.a.

Stockholm Nordost!



Danderyds kommun + Norrtälje kommun + Täby kommun + Vallentuna kommun + Vaxholms Stad + Österåkers kommun

att stimulera täthet och flerkärnighet och att samordna utbyggnaden av bebyggelsen med transportsystemet.

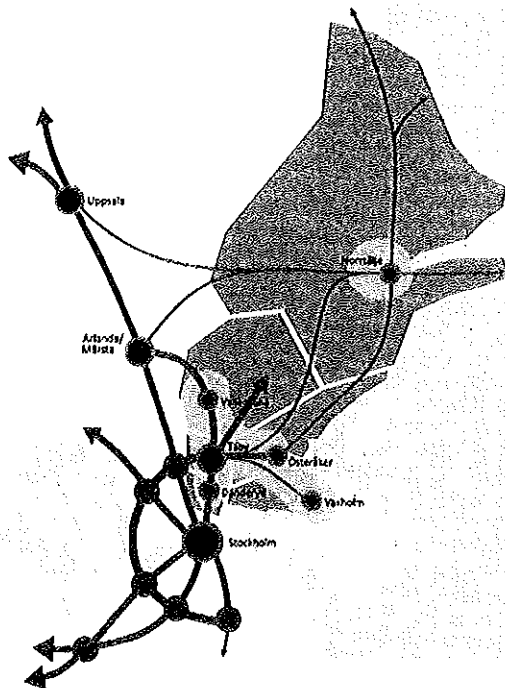


Bild från Stockholm Nordosts vision för tillväxt 2010-2040:

Nordostsektorernas läge i Stockholmsregionen. Nordostsektorn knyts till E4-stråket, Arlanda Uppsala samt till övriga regionala stadskärnor inklusive Stockholms centrala delar. Täby centrum - Arninge blir sektorns gemensamma stadskärna. Det stimulerar en ekonomisk tillväxt som gynnar alla kommuner i Stockholm Nordost och regionen som helhet. (Bearbetning utifrån RUFSS 2010)

Regionala överenskommelser om inriktningen för transportinfrastrukturen i Stockholms län.

Strategier i RUFSS 2010:

- Norra och södra regiondelarna hålls samman
- Flerkärnig utveckling
- Stärkt kapacitet till växande regiondelar
- Bättre möjligheter att pendla i regionen och i östra Mellansverige
- Bättre tillgänglighet till flygplatser och utbyggnad av transeuropeisk transportnätet (TEN där vägstråket E18-Rosersberg-Arlanda-Kapellskär ingår)
- Effektiva och resurssnåla transporter

Strategier i Länsplan 2010 - 2021:

- Stimulera täthet och flerkärnig utveckling
- Samordna utbyggnad av bebyggelse och transportsystem
- Effektiva och konkurrenskraftiga logistik tjänster
- Ett effektivt utnyttjande av infrastrukturen

Stockholm Nordost!



Danderyds kommun + Norrtälje kommun + Täby kommun + Vallentuna kommun + Vaxholms Stad + Österåkers kommun

- Förbättra och underhålla befintlig infrastruktur
- Bygga ny infrastruktur i en snabbt växande region

Stärkt kapacitet till växande regiondelar.

Stockholm Nordost är en starkt växande regiondel där endast Danderyds kommun ligger utmed tunnelbane- eller pendeltågsnätet. Kapacitetsutredningen visar på kraftigt ökad trängsel främst på E18/Roslagsvägen och på Norrortsleden. Nordostsektorn har länets lägsta kollektivtrafikandel. Det innebär bland annat att gränsvärden redan idag överskrids, framför allt i Danderyd, för koldioxid och partiklar. Detta innebär att hastigheten på E18 från Arninge och in genom Danderyd från den 1 oktober 2012 - årligen under perioden 1 oktober - 15 april - har sänkts på vissa sträckor från 90 km/h till 70 km/h. Kapaciteten i trafiksystemet behöver därför förstärkas för nordostsektorn, främst med regionalt kopplad, spårburen kollektivtrafik, vilken även bidrar till att avlasta vägnätet i regionens centrala delar.

Flerkärning utveckling.

I RUF 2010 anges att de regionala stadskärnorna måste få bättre tillgänglighet och tydligare koppling till järnvägsnät, regionalt vägnät, till tunnelbana och spårväg samt att de länkas samman via spårväg. Kärnorna behöver ha goda förbindelser till den centrala stadskärnan och bli knutpunkter för kollektiva tvärförbindelser och stombussar.

Sammanfattning gemensamt prioriterade objekt

Stockholm Nordost har sedan Stockholmsförhandlingen 2007 haft en gemensam prioritering för utvecklingen av trafikinfrastrukturen till och inom Nordostsektorn. Nordostkommunerna har också ställt sig bakom Stockholmsregionens strategier och prioriteringar för utvecklingen av trafiksystemet som anges i RUF 2010 och de som anges i Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010 - 2021.

Med anledning av att länet nu har en snabbare befolkningsökning och ett större behov av bostäder än vad som tidigare redovisats, ser Stockholm Nordost att behovet av att genomföra satsningar på Stockholmsregionens trafiksystem ökar ytterligare. Det finns därför ett ytterst stort behov av att både komplettera och förstärka det befintliga transportsystemet och av att tillskapa ny trafikinfrastruktur, främst spårburen kollektivtrafik.

Nordostsektorn med sina drygt 230 000 invånare saknar idag en regionalt kopplad, spårburen kollektivtrafik. En långsiktigt hållbar tillväxt i Stockholm Nordost förutsätter framför allt en regional kapacitetsstark, spårburen kollektivtrafik som knyter samman Stockholm Nordost med övriga Stockholmsregionen:

- Roslagspilen - som tunnelbana, Roslagsbana eller järnväg - för att lösa resandebehoven på lång sikt.
- Roslagsbanan byggs, i ett första steg, ut mellan centrala Stockholm och Arlanda - Märsta som ett sammanhållet spårssystem.
- Den regionala stadskärnan Täby centrum - Arninge som ett nav i kollektivtrafiknätet med tvärförbindelser mellan Stockholm Nordost och övriga regiondelar.

I kommande prioriteringar måste också frågor som säkerhet i vägnätet, tillväxtaspekter som framkomlighet för näringslivets transporter, tvärförbindelser mellan de regionala stadskärnorna och klimat- och miljöaspekter prioriteras.



Spårlösningar för nordostsektorn

För nordostsektorns del har Stockholm Nordost, SL och Trafikverket nu återupptagit arbetet med att i en gemensam, fördjupad idéstudie utreda en långsiktigt hållbar lösning för ett regionalt och kapacitetsstark spårssystem till nordostsektorn. Resultatet av studien ska ge underlag till kommande paketlösning för Stockholmsregionen, där en regional spårförbindelse till nordost måste ingå med mycket hög prioritet. Idéstudien finansieras i huvudsak genom att de sex nordostkommunerna förskotterar det anslag som anvisats i gällande Länsplan för fortsatt utredning av Roslagspilen.

SL genomför även en förstudie tillsammans med Stockholm Nordost, Sigtuna, SWEDAVIA, Trafikverket, Länsstyrelsen och TMR om en tvärförbindelse mellan Nordostsektorn och Arlanda. Av de studerade alternativen så ger en avgränsning av Roslagsbanan från Vallentuna till Arlanda den största resenärsnyttan samtidigt som den kan knyta samman Nord och Nordost sektorn, Vetenskapsstaden med de regionala stadskärnanorna Täby centrum - Arninge, Arlanda - Märsta samt Uppsala.

I enlighet med Stockholm Nordosts antagna vision är första prioritet, vad gäller utbyggnaden av kollektivtrafiken i Nordostsektorn, att staten medfinansierar investeringskostnaden om ca 2 250 Mkr plus fordon i den nationella planen för transportsystemet för en avgränsning av Roslagsbanan till Arlanda. Utbyggnaden bör färdigställas under kommande planeringsperiod.

I avvaktan på resultatet från den nu påbörjade åtgärdsvals- och idéstudien av regional kapacitetsstark kollektivtrafik till Nordostsektorn, är det också av högsta prioritet att det i kommande inriktning för den samlade åtgärdsplaneringen anges en utbyggnad av Roslagspilen – som tunnelbana, Roslagsbana eller järnväg.

Prioritering

Fullfölj RUFSS 2010 och Länsplan 2010-2021

Prioriterade objekt som finns angivna i RUFSS 2010 och i Länsplan för byggstart före år 2021:

Utveckling av kollektivtrafiksystemet:

- Kapacitetsförstärkning av Roslagsbanan etapp 2 enligt gällande tidplan. Statligt bidrag behöver anvisas till kommunala följdinvesteringar.
- Statliga följdinvesteringar Arninge hållplats. Stockholm Nordost anser att anslaget behöver utökas för Arninge Resecentrum.
- Roslagspilen:
 - Spårreservat i RUFSS, utredning finansierad i Länsplanen. Utredning pågår.

Utveckling av vägsystemet:

- E18 Trafikplats Roslags Näsby
- E4 Grana (Hammarbyalternativet) inklusive regional cykelväg
- Åtgärder väg 77 och i Rimbo enligt tidplan
- Rosenkälla - Åkersberga
- Infartsparkeringar

Stockholm Nordost!



Danderyds kommun + Norrtälje kommun + Täby kommun + Vallentuna kommun + Vaxholms Stad + Österåkers kommun

- Regionala cykelvägar och bidrag till kommunala cykelvägar
- E18/E220 Frescati - Bergshamra, breddning och anslutning Norra länken

Prioriterade objekt angivna i RUF 2010 före 2030 och Länsplan 2010-2021 inriktning för åtgärdsplaneringen efter 2021

Utveckling av kollektivtrafiksystemet:

- Roslagspielen - som tunnelbana, Roslagsbana eller järnväg - för att lösa resandebehoven på lång sikt. Roslagsbanan byggs, i ett första steg, ut mellan centrala Stockholm och Arlanda - Märsta som ett sammanhållet spårssystem.
- Den regionala stadskärnan Täby centrum - Arninge som ett nav i kollektivtrafiknätet med tvärförbindelser mellan Stockholm Nordost och övriga regiondelar.

Utveckling av vägsystemet:

- Riksväg 77 förbifart Rimbo.
- E4/20 Frescati - Bergshamra.
- Väg 76/283 Norrtälje - Grisslehamn.

Behov av ytterligare infrastrukturåtgärder

Utveckling av kollektivtrafiksystemet:

- Stockholm Nordost anser att anslaget för utredning av spårlösningar för nordostsektorn (Roslagspielen) måste utökas inför den kommande planeringsomgången.
- Statlig finansiering av kommunala följdinvesteringar för Roslagsbanans kapacitetsförstärkning som bytespunkt Roslags - Näsby, Arninge Resecentrum, planskildheter mm.
- Roslagsbanan, ny bytespunkt i Såsta - Karby med infartsparkeringar och Knutpunkt Danderyd.
- Pågående kapacitetsförstärkning av Roslagsbanan och kommande avgrening mot Arlanda medför behov av ytterligare trafiksäkerhetsåtgärder.
- Framkomligheten för stombusstrafiken in till city.
- Framtida ny kapacitet för spårburen kollektivtrafik över Saltsjö-Mälarsnittet
- Vattenburen kollektivtrafik.

Utveckling av vägsystemet:

- Tunnel/överdäckning del av E18; utredning.
- Utökad kapacitet E18 med breddning med ökad framkomlighet för buss, förbättrade trafikplatser Arninge och Rosenkälla och 2+2 körfält Rosenkälla - Söderhall. (Förbättrade miljöåtgärder).
- Kapacitetsförstärkning Norrortsleden med 2+2 körfält samt planskild korsning Mossens trafikplats.
- Väg 274. Trafiksäkerhets- och framkomlighetsåtgärder kopplade till bebyggelseutveckling och viktiga kollektivtrafikpunkter inklusive kopplingen till färjetrafik.
- Väg 76/283 till Grisslehamn.
- Väg 276 Åkersberga, etapp 2, 2+2 körfält.



Prioriterade funktioner för transportsystemet

Nordostkommunerna anser att de mest prioriterade funktionerna för transportsystemet utveckling måste vara:

- Koppla ihop
- Kapacitet
- Regionala stadskärnor
- Trafiksäkerhet
- Miljö och klimat
- Utvecklad trafik på landsbygden och skärgården
- Regionala cykelstråk

Koppla ihop

Trafiksystemet behöver kopplas ihop lokalt och regionalt och även mellan de olika trafikslagen, exempelvis via utbyggda bytespunkter som Arninge resecentrum och Knutpunkt Danderyd samt Roslags Näsby och Såsta Karby samt replipunkter som kopplar samman land- och sjöbaserad kollektivtrafik.

Kapacitet

Med ökat bostadsbyggande, befolkningstillväxt och som en förutsättning för näringslivets utveckling och transporter, behöver kapaciteten i transportsystemet byggas ut. Behovet av kapacitet förstärks av det stora antalet fritids- och deltidboende samt besökare främst till nordostsektorns skärgårdskommuner.

En framtida, ny kapacitet över Saltsjö-Mälarsnittet för spårburen kollektivtrafik kommer att bli nödvändig för att klara det framtida resandet i regionen. Genom detta skulle även nordostsektorn kunna ta del av den ökade spårkapacitet som tillskapas.

Regional stadskärna

Den täta stadsmiljö som planeras i Täby centrum - Arninge förutsätter förbättrad tillgänglighet med goda tvärförbindelser. Utvecklingen till stadskärna med ett stort utbud av arbetstillfällen kan bidra till att vända trafikströmmarna och därmed avlasta vägnätet in mot den centrala stadskärnan.

Inom ramen för arbetet med den regionala stadskärnan Täby centrum - Arninge planerar Täby kommun att arbeta fram en trafikförsörjningsanalys. Den kommer bland annat visa hur spår- och vägburna trafikslag bör samverka för en stadsmässig utveckling i kärnan. Detta är en av de viktigaste förutsättningarna för att kunna utveckla en regional stadskärna.

Trafiksäkerhet

Inom Nordostsektorn finns flera trafikfarliga vägar för vilka finansiering är angelägen.

Miljö och klimat

Nordostkommunerna uttrycker i sin vision att genom en koncentration av bebyggelsen till bra kollektivtrafikslagen bidra till en ökad kollektivtrafikandel. Detta är en viktig förutsättning för att minska belastningen på vägtrafiknätet, för att begränsa klimatpåverkande utsläpp och för att reducera buller och partiklar i belastade stråk, främst E18 genom Danderyd och Täby. Ett exempel på en sådan åtgärd skulle kunna vara att Trafikverket och Danderyd genomför en utredning om en eventuell, framtida överdäckning/ tunnelförläggning av E18 genom Danderyd.

Stockholm Nordost!



Danderyds kommun + Norrtälje kommun + Täby kommun + Vallentuna kommun + Vaxholms Stad + Österåkers kommun

Utvecklad trafik på landsbygden och skärgården

Nordostsektorns starka koppling till skärgården med både fastboende, deltidboende och fritidsboende ställer krav på allt mer utvecklade båt- och färjeförbindelser. Detta gäller inte minst för de öst-västliga förbindelserna Värmdö -Vaxholm-vidare västerut, vilka medför att såväl färjeförbindelserna som vägstandarden (väg 274) måste utvecklas och förbättras.

Regionala cykelstråk

Kommunerna inom Stockholm Nordost deltar aktivt i SATSA II Regional cykelstrategi. Stockholm Nordost anser att det är viktigt att resurser avsätts i kommande åtgärdsplanering för att bygga ut regionala cykelstråk till regionala kärnor och bytespunkter för kollektivtrafiken som Resecentrum Arninge.

Kommunal medfinansiering

Stockholm Nordost anser att det är orimligt att kommunerna förutsätts ta en allt större del av investeringskostnaden för den statliga trafikinfrastrukturen. Staten bör därmed ta ett ökat huvudansvar för en utbyggd infrastruktur och för kollektivtrafiken.

Tillväxt av befolkning och näringsliv innebär stora kostnader för kommunerna inom de kommunala kärnområdena. Utbyggnad av förskolor, skolor, äldreboende, vägar, vatten och avlopp mm.

För kommunerna inom Stockholm Nordost

Örjan Lid

Ordförande Stockholm Nordost 2012

Kommunstyrelsens ordförande i Vallentuna kommun