

Handläggare:
Susanna Höglund, 08-508 29 758

Till
Trafikroteln

Remiss av Framkomlighetsprogram för Storstockholm och remiss av Funktionellt prioriterat vägnät

Svar på remiss från Trafikroteln (Dnr 123-583/2015 samt 830/2015).

Sammanfattning

Trafikroteln har remitterat "*Remiss av Framkomlighetsprogram för Storstockholm*" och "*Remiss av Funktionellt prioriterat vägnät*" till bland annat Stockholms Stadshus AB, som i sin tur remitterat vidare till dotterbolagen Stockholm Parkering, Stockholms Hamn och SBR. SBR har inga synpunkter på remissen av Funktionellt prioriterat vägnät och Stockholm Parkering har inga synpunkter på någon av remisserna.

Sammantaget ser koncernledningen mycket positivt på Trafikverkets initiativ med att ta fram ett förslag till Framkomlighetsprogram samt arbetet med att identifiera ett funktionellt prioriterat vägnät. Genom stadens kraftiga expansion är de båda redovisade förslagen för att förbättra trafiksituationen i regionen oerhört viktiga och ger en god grund för samsyn och förbättrad samplanering hos samtliga inblandade aktörer. Koncernledningen välkomnar att staten, genom Trafikverkets förslag, tar ett tydligare ansvar för att offensivt medverka i regionens utveckling men vill framhålla vikten av att de föreslagna åtgärderna även erhåller en finansiering, så att den delen inte medför senareläggningar.

Koncernledningens synpunkter avseende Framkomlighetsprogram för Storstockholm

Koncernledningen välkomnar det helhetsperspektiv, som anges som förhållningssätt, och inriktningar vid utveckling och prioriteringar i de primära vägnäten, för att öka framkomligheten. De förhållningssätt, inriktningar och åtgärder som presenteras är väl formulerade och det är mycket viktigt att det finns en bred samsyn kring programmet i regionen, för att olika aktörer ska arbeta mot samma mål. Koncernledningen välkomnar att det i förslaget exempelvis nämns att trafikanalyser ska genomföras tidigt i planeringsarbetet av större trafikinvesteringar och stadsbyggnadsprojekt, men vill poängtera vikten av att verket i de tidiga skedena verkar för en finansiering av de planerade satsningarna.

Koncernledningen delar Stockholms Hamns synpunkt, att sjötrafiknätet bör inkluderas bland trafikslagen som omfattas av programmet.

Koncernledningens synpunkter avseende Funktionellt prioriterat vägnät

Koncernledningen ser positivt på Trafikverkets initiativ att peka ut ett Funktionellt prioriterat vägnät, för att öka effektiviteten i landets och regionens vägnät. Koncernledningen vill dock även i detta sammanhang betona vikten av att kopplingen till sjötransporterna blir tydlig i det fortsatta arbetet.

Ärendet

Trafikroteln har remitterat "*Remiss av Framkomlighetsprogram för Storstockholm*" och "*Remiss av Funktionellt prioriterat vägnät*" till bland annat Stockholms Stadshus AB. Stockholms Stadshus AB har i sin tur remitterat vidare till dotterbolagen Stockholm Parkering, Stockholms Hamn och SBR. Nedan följer en redovisning av bolagens remissvar i huvudsak. Remissvaren i sin helhet återfinns i bilagorna. Stockholm Business Region har inga synpunkter på remissen av Funktionellt prioriterat vägnät och Stockholm Parkering har inga synpunkter på remisserna.

Utifrån "*Framkomlighetsprogram för Storstockholm*" önskar Trafikverket Region Stockholm, föra en dialog med regionala trafikaktörer, kommuner, intresseorganisationer och andra intresserade om hur vi gemensamt kan arbeta för ett framkomligt och effektivt använt vägsystem i Storstockholm.

I programmet ges en bild av hur Trafikverket ser på vägtrafikens nuläge, utmaningar och möjligheter. Fokus i programmet är den trängseldrabbade trafiken i högtrafiktid. Trafikverkets förhållningsätt, inriktning för fortsatt arbete, pågående arbeten och redan fattade beslut sammanfattas i programmet. Trafikverket för även fram förslag som måste diskuteras och utredas vidare tillsammans med berörda aktörer inför eventuella beslut om genomförande. Fokus i detta program ligger på det primära vägnätet. Programmet utgår från följande förhållningssätt övergripande;

Håll trafiken rullande genom att undvika stillastående trafik men acceptera lägre hastighet och viss köbildning.

Skapa effektiv användning genom att prioritera framkomligheten för kapacitetsstarka transportsätt, genom att styra och reglera trafiken samt avvägning av framkomligheten mellan det primära vägnätet och de lokala näten.

Håll samman regionen genom att förbättra tillgängligheten mellan norra och södra regionhalvan, liksom inom regionhalvorna, prioritering av kollektivtrafik, cykeltrafik och god citylogistik i och till regionkärnan.

Anpassa kapaciteten genom att acceptera att efterfrågan inte går att bygga ikapp och dimensionera infarterna efter de centrala delarna av vägsystemet. Ny kapacitet tillskapas i de yttre delarna av vägnätet och i nord-sydlig riktning.

Utifrån de fyra förhållningssätten har Trafikverket tagit fram en serie inriktningar som behövs för att skapa en effektivare vägtrafik. Trafikverket föreslår följande;

Använd vägnätet effektivt genom att;

1. Prioritera kollektivtrafikens framkomlighet.
2. Prioritera nyttotrafikens framkomlighet.
3. Prioritera effektiva transporter i samhällsbyggandet.
4. Styr och fördela för en effektiv användning av vägkapaciteten.
5. Styr till rätt hastighet.

Utveckla vägnätet genom att;

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. Förebygg och hantera oplanerade störningar snabbt.

Följande åtgärder föreslås;

- Fullfölj planerade utbyggnader och höjd trängselskatt.
- Prioritera busstrafiken
- Ge bättre information till trafikanterna

I *Remissen Funktionellt prioriterat vägnät* har Trafikverket tagit initiativ till att peka ut vilka vägar som är viktigast för nationell och regional tillgänglighet, ett funktionellt prioriterat vägnät och ett förslag på hur detta vägnät ska se ut i respektive län är framtaget. Förslaget har tagits fram av Trafikverket i dialog med länsplaneupprättarnas tjänstemän. I samråd med länsstyrelsen beslutade Trafikverket att bredda dialogen i framtagandet av för Stockholmsregionen och förslaget som nu är på remiss har diskuterats i arbetsgrupp med representanter från trafikförvaltningen och kommunala tjänstemän.

Idag finns flera utpekanden av vägnät, t.ex. utpekade vägar för arbetspendling, godstransporter, personer med funktionsnedsättning m.m. Vägnätet är dessutom idag indelat i kategorier utifrån väghållaransvar och standard (Europaväg, riksväg, länsväg etc.).

Trafikverkets initiativ till ett funktionellt prioriterat vägnät ska vara ett underlag i kommande åtgärdsplaneringar, i regionala hastighetsanalyser, i översyn av riksintressen, i den löpande verksamheten m.m. Det funktionellt prioriterade nätverket visar vilka vägar som är viktigast för medborgarnas resor och näringslivets transporter i ett nationellt och regionalt perspektiv. Det är en överenskommelse om att långsiktigt säkerställa god tillgänglighet på prioriterade vägar och det visar vilken funktion eller funktioner som är viktigast för de utpekade vägarna.

Underremiss

Stockholms Hamns remissvar avseende Framkomlighetsprogram för Storstockholm har i huvudsak följande lydelse:

Stockholms Hamnar 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.

Programmet framför allt inriktas på vätnätet i regionen nämns kapacitetsstark kollektivtrafik, tunnelbana, gång och cykel som viktiga parametrar för att säkra framkomligheten men Stockholms Hamnar saknar perspektivet sjöfarten och möjligheten att utnyttja vattenvägarna i framkomlighetsprogrammet. 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. 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 så att inte transportkedjan drabbas av flaskhalsar i form av 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 det är mycket viktigt att effektivisera dessa kortväga lastbilstransporter. Men samtidigt bör man transportera mer gods sjövägen, så nära dess slutdestination som möjligt, vilket är mer hållbart än att samma mängd gods transporteras på väg längre sträckor (*bilaga 1*).

SBR:s remissvar avseende Framkomlighetsprogram för Storstockholm har i huvudsak följande lydelse:

Stockholm Business Region instämmer i Trafikverkets analys om en kraftigt expansiv region där Stockholm förtätas och nya stadsdelar byggs, vilket i sin tur leder till att det redan idag hårt belastade transportsystemet kommer stå inför stora utmaningar. Bolaget ser positivt på Trafikverkets önskemål om en bred dialog i utvecklingsarbetet samt verkets viljeriktning och helhetsgrepp avseende utvecklingen av det primära vägnätet i Stockholmsregionen. Ett fungerande primärt vägnät är en viktig del för att Stockholm ska ha ett livs- och konkurrenskraftigt näringsliv.

Att framföra gods på väg är det mest flexibla transportsättet för den regionala transportsektorn och med vetskapen om att vägkapaciteten är begränsad är det klokt att göra väl avvägda ställningstaganden mellan vägtrafikens storlek, andra transportsätt och den miljöpåverkan transporter medför. Stockholm Business Region ser positivt på Trafikverkets förhållningssätt i frågan.

Trafikverkets sakliga syn på hur det primära vägnätet används på effektivast sätt går i linje med Stockholm Business Regions uppfattning. Betalsnitten bör enligt bolaget placeras i flaskhalsarna för att ge mest samhällsekonomisk effekt. Det är viktigt att uppnå en acceptans för systemet och det finns en gräns för hur mycket trängsel som kan styras bort med systemet.

Utifrån Stockholm Business Regions ansvarsområde anser bolaget i likhet med Trafikverket att det är problematiskt att kunskapen om nyttotrafiken är bristfällig och ser därför positivt på ansatsen om att regionen bör fördjupa sina kunskaper i området. Om långvariga och goda resultat ska uppnås krävs det ett nära samarbete mellan regionens aktörer och näringslivet.

I samband med att Stockholm växer ökar belastningen på befintlig infrastruktur och när det rör tung trafik och verksamheter som är beroende av daglig och intensiv logistik uppstår dock problematiska målkonflikter. Stockholm Business Region anser att det är viktigt att framhålla att regionens bostadsmål måste ses i ett större sammanhang och belysa de konsekvenser som förtätningen av bostäder medför utanför själva exploateringsområdet. Utvecklingen i Årsta är ett exempel där Årsta partihallar idag försörjer idag Stockholms storkök och restauranger med livsmedel. Denna samhällsviktiga funktion måste fungera även i framtiden, varför det är av stor vikt att bostadsexploatör, kommunal- och statlig väghållare har en gemensam strategi och planeringshorisont. Näringslivet behöver långsiktiga och förutsägbara spelregler.

I Stockholms hårt belastade infrastruktur inträffar dagligen flertalet oplanerade stopp. Det är bra att Trafikverket avser öka beredskapen för att hantera dessa oplanerade störningar. Samtidigt ser Stockholm Business Region att staten kan ta ett större ansvar gentemot oplanerade stopp. Idag är påföljden ringa om inte obefintlig, men olika typer av försumlighet i trafiken gör desto större skada för framkomligheten. Möjligen skulle även onödiga stopp kunna beivras i Sverige och bidra till att framkomligheten inte blir begränsad i onödan på stadens infartsleder.

Stockholm Business Region ser positivt på arbetet med påfartsregleringar men anser dock att det är viktigt att Trafikverket i kommande studier ser till de konsekvenser som kan uppstå för befintlig trafik och då främst gällande nyttotrafiken.

Stockholm Business Region är av samma mening som Trafikverket och instämmer i att mycket av det som anges i detta program redan genomförts, genomförs eller är på väg att genomföras. Bolaget anser dock att det är viktigt att regionen, utifrån bland annat detta program, fortsätter ha en regional dialog och ett gemensamt förhållningssätt till framkomligheten i Stockholmsregionen. Frågor som ny infrastruktur, trimningsverktyg, och synen på hur omfattande vägtrafiken bör vara är regionala och kräver samsyn mellan stat, landsting och regionens kommuner (*bilaga 2*).

Stockholms Hamns remissvar avseende Funktionellt prioriterat vägnät har i huvudsak följande lydelse:

Stockholms Hamnar välkomnar Trafikverkets initiativ att peka ut ett funktionellt prioriterat vägnät. En metod som utgår ifrån vägarnas användningsområden samt med ett övergripande perspektiv där internationella, nationella och regionala aspekter tas med är positivt. Vidare är det bra att EU:s prioriteringar inom TEN-T (Trans-European transport networks) speglas i det funktionellt prioriterade vägnätet men det får på inte ersättas av de nya kartorna. Prioriteringarna och resonemangen i TEN-T måste vara ett eget underlag, vid sidan av det funktionellt prioriterade vägnätet.

Stockholms Hamnars tre hamnar är samtliga utpekade som strategiskt viktiga inom TEN-T. Stockholms hamn är en "corehamn" (en så kallad CORE-hamn har, enligt EU-kommissionens klassning, en särskilt prioriterad ställning i transportflödet) medan Kapellskärs hamn och Nynäshamns hamn är "comprehensive" hamnar (viktig inom det internationella gods- och passagerarflödet). Ur ett europeiskt perspektiv måste alltså tillgängligheten och kapaciteten på såväl kommunala som statliga vägar till dessa hamnar vara mycket goda för att säkerställa effektiva och hållbara transportkedjor. Stockholms Hamnar har studerat kartorna och är nöjda med att samtliga hamnar och anslutande väginfrastruktur, samt att andra för hamnen viktiga vägar, finns med i det funktionellt prioriterade vägnätet. Här avses framför allt E18 ut mot Kapellskär, väg 77, Norra Länken ut mot Värtahamnen, väg 73 samt Tvärförbindelse Södertörn/väg 259 (*bilaga 3*).

Koncernledningens synpunkter

Sammantaget ser koncernledningen mycket positivt på Trafikverkets initiativ att ta fram ett förslag till Framkomlighetsprogram samt arbetet med att identifiera ett funktionellt prioriterat vägnät. Genom stadens kraftiga expansion är båda de redovisade förslagen för att förbättra trafiksituationen i regionen oerhört viktiga och ger en god grund för samsyn och förbättrad samplanering hos samtliga inblandade aktörer. Koncernledningen välkomnar att staten genom Trafikverkets förslag tar ett tydligare ansvar för att offensivt medverka i regionens utveckling men vill framhålla vikten av att de föreslagna åtgärderna även erhåller en finansiering så att den delen inte medför senareläggningar.

Koncernledningens synpunkter avseende Framkomlighetsprogram för Storstockholm

Koncernledningen välkomnar det helhetsperspektiv, som anges som förhållningssätt, och inriktningar vid utveckling och prioriteringar i de primära vägnäten för att öka framkomligheten. De förhållningssätt, inriktningar och åtgärder som presenteras är väl

formulerade och det är mycket viktigt att det finns en bred samsyn kring programmet i regionen för att olika aktörer ska arbeta mot samma mål.

Stockholms Stadshus AB och koncernens bolag är starkt bidragande till den expansion av staden och regionen som Trafikverket pekar på. Det gäller både utveckling av hamnar, bostadsområden, skolor, förskolor, infrastruktur för vatten, avlopp och avfall, skolor, parkeringsanläggningar, evenemang m.m. Staden ska till 2020 påbörja 40 000 nya bostäder genom både tillskott i befintliga området och exploatering av områden som tidigare haft andra verksamheter. Denna expansion ger ökat trafikarbete och förändringar av trafikflöden. Koncernledningen vill betona vikten av att trafikinfrastrukturen utvecklas i takt med denna expansion. Det är viktigt att redan i tidiga skeden fastställa de viktiga trafikstråken och finansieringen av dessa för att övriga funktioner som ska utvecklas ska ha tydliga planeringsförutsättningar. Koncernledningen välkomnar därför att det i förslaget exempelvis nämns att trafikanalyser ska genomföras tidigt i planeringsarbetet av större trafikinvesteringar och stadsbyggnadsprojekt, men vill poängtera vikten av att verket i de tidiga skedena verkar för en finansiering av de planerade satsningarna.

Koncernledningen konstaterar att vattenvägarna kan utgöra en potential. Kopplingen till sjötransporter bör därför tydliggöras.

Koncernledningens synpunkter avseende Funktionellt prioriterat vägnät

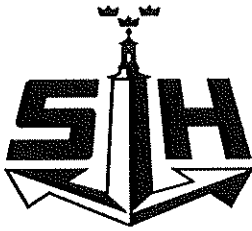
Koncernledningen ser positivt på Trafikverkets initiativ att peka ut ett Funktionellt prioriterat vägnät för att öka effektiviteten i landets och regionens vägnät. Koncernledningen vill dock även i detta sammanhang betona vikten av att kopplingen till sjötransporterna blir tydlig i det fortsatta arbetet. Enligt de förslag som är presenterade bedöms dock Stockholms Hamns behov vara tillgodosett.



Ingela Lindh
VD

Bilagor

1. Remissvar Stockholms Hamn avseende Framkomlighetsprogram
2. Remissvar SBR avseende Framkomlighetsprogram
3. Remissvar Stockholms Hamn avseende Funktionellt prioriterat vägnät



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 högttrafiktid. 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 vägtransportsystem.

- 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 landinfrastuktur 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 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 åberopa och överlämna upprättat tjänsteutlåtande.

Stockholm den 11 augusti 2015

Johan Castwall
VD

Gun Rudeberg
Chef Juridik och Samhälle

Stockholm

Business Region

1.7-204:10/2015

Framkomlighetsprogram för Storstockholm – Trafikverkets inriktning för hur Storstockholms primära vägnät används på bästa sätt

Svar på remiss

Stockholm Business Region förslag till beslut

Stockholm Business Region överlämnar följande tjänsteutlåtande som svar på remiss av förslag till framkomlighetsprogram för Storstockholm – Trafikverkets inriktning för hur Storstockholms primära vägnät används på bästa sätt.

Ärendet anmäls som kontorsyttrande på styrelsens sammanträde den 22 september 2015

Olle Zetterberg

Anna Gissler

Bakgrund

Koncernen Stockholms stadshus AB har till Stockholm Business Region översänt en remiss angående "Framkomlighetsprogram för Storstockholm – Trafikverkets inriktning för hur Storstockholms primära vägnät används på bästa sätt". Svar på remissen ska vara Stockholm stadshus AB tillhanda senast den 1 juni 2015.

Ärendet

Trafikverket Region Stockholm önskar föra en dialog med regionala trafikaktörer, kommuner, intresseorganisationer och andra intresserade om hur vi gemensamt kan arbeta för ett framkomligt och effektivt använt vägsystem i Storstockholm. I programmet ges en bild av hur Trafikverket ser på vägtrafikens nuläge, utmaningar och möjligheter. Fokus i programmet är den trängseldrabbade trafiken i högttrafiktid. Trafikverkets förhållningsätt, inriktning för fortsatt arbete, pågående arbeten och redan fattade beslut sammanfattas i programmet. Trafikverket för även fram förslag som måste diskuteras och utredas vidare tillsammans med berörda aktörer inför eventuella beslut om genomförande. Fokus i detta program ligger på det primära vägnätet.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av Stockholm Business Region Development.

Stockholm Business Regions analys och bedömning

Stockholm Business Region instämmer i Trafikverkets analys om en kraftigt expansiv region där Stockholm förtätas och nya stadsdelar byggs, vilket i sin tur leder till att det redan idag hårt belastade transportsystemet kommer stå inför stora utmaningar.

Bolaget ser positivt på Trafikverkets önskemål om en bred dialog i utvecklingsarbetet samt verkets viljeriktning och helhetsgrepp avseende utvecklingen av det primära vägnätet i Stockholmsregionen. Ett fungerande primärt vägnät är en viktig del för att Stockholm ska ha ett livs- och konkurrenskraftigt näringsliv.

Att framföra gods på väg är det mest flexibla transportsättet för den regionala transportsektorn. Det givet och med vetskapen om att vägkapaciteten är begränsad är det klokt att göra väl avvägda ställningstaganden mellan vägtrafikens storlek, andra transportsätt och den miljöpåverkan transporter medför. Stockholm Business Region ser positivt på Trafikverkets förhållningssätt i frågan.

Trafikverkets sakliga syn på hur det primära vägnätet används på effektivast sätt går i linje med Stockholm Business Regions uppfattning. Betalsnitten bör enligt bolaget placeras i flaskhalsarna för att ge mest samhällsekonomisk effekt, det är viktigt att uppnå en acceptans för systemet och det finns en gräns för hur mycket trängsel som kan styras bort med systemet.

Utifrån Stockholm Business Regions ansvarsområde anser bolaget i likhet med Trafikverket att det är problematiskt att kunskapen om nyttotrafiken är bristfällig. Bolaget ser därför positivt på ansatsen om att regionen bör fördjupa sina kunskaper i området. Om långvariga och goda resultat ska uppnås krävs det ett nära samarbete mellan regionens aktörer och näringslivet.

I samband med att Stockholm växer ökar belastningen på befintlig infrastruktur. Det är i grunden ofrånkomligt och en del i regionens utveckling. När det rör tung trafik och verksamheter som är beroende av daglig och intensiv logistik uppstår dock problematiska målkonflikter. Stockholm Business Region anser att det är viktigt att framhålla att regionens bostadsmål måste ses i ett större sammanhang och belysa de konsekvenser som förtätningen av bostäder medför utanför själva exploateringsområdet. Utvecklingen i Årsta är ett exempel där infrastruktuursatser går i otakt med den exploatering som nu sker. Årsta partihallar försörjer idag Stockholms storkök och restauranger med livsmedel. Denna samhällsviktiga funktion måste fungera även i framtiden, varför det är av stor vikt att exploatör, kommunal- och statlig väghållare har en gemensam strategi och planeringshorisont. Näringslivet behöver långsiktiga och förutsägbara spelregler.

I Stockholms hårt belastade infrastruktur inträffar dagligen flertalet oplanerade stopp. Det är bra att Trafikverket avser öka beredskapen för att hantera dessa oplanerade störningar. Samtidigt ser Stockholm Business Region att staten kan ta ett större ansvar gentemot oplanerade stopp. Idag är påföljden ringa om inte obefintlig, men olika typer av försumlighet i trafiken gör desto större skada för framkomligheten. I Tyskland är det t.ex. förbjudet att göra onödiga stopp utmed Autobahn, vilket torde medför att färre stannar längs trafiklederna och hindrar övrig trafik. Möjligen skulle även onödiga stopp kunna beivras i Sverige och bidra till att framkomligheten inte blir begränsad i onödan på stadens infartsleder. För den enskilde är stoppen dessutom lätta att förhindra, då det endast gäller att ha uppsikt på bränslemätaren eller surra sin last väl innan avresa.

Stockholm Business Region ser positivt på arbetet med påfartsregleringar. Bolaget anser dock att det är viktigt att Trafikverket i kommande studier ser till de konsekvenser som kan uppstå för befintlig trafik i respektive område, och då främst gällande nyttotrafiken.

Stockholm Business Region är av samma mening som Trafikverket och instämmer i att mycket av det som anges i detta program redan genomförts, genomförs eller är på väg att genomföras. Bolaget anser dock att det är viktigt att regionen, utifrån bland annat detta program, fortsätter ha en regional dialog och ett gemensamt förhållningssätt till framkomligheten i Stockholmsregionen. Frågor som ny infrastruktur, trimningsverktyg, och synen på hur omfattande vägtrafiken bör vara är regionala och kräver samsyn mellan stat, landsting och regionens kommuner.



Till Stockholms Hamn AB:s styrelse

Remiss av Funktionellt prioriterat vägnät

Bakgrund

Stockholms Hamnar har tagit Trafikverkets remiss *Funktionellt prioriterat vägnät*, av Stockholms Stadshus AB, som i sin tur fått ärendet av Trafikroteln. Stockholms Hamnar har begärt och beviljats anstånd för att besvara remissen till den 25 augusti.

Trafikverket har tagit initiativ till att peka ut vilka vägar som är viktigast för nationell och regional tillgänglighet, ett funktionellt prioriterat vägnät. Förslag på hur detta vägnät ska se ut i respektive län är framtaget av Trafikverket i dialog med länsplaneupprättarnas tjänstemän. I samråd med länsstyrelsen beslutade Trafikverket att bredda dialogen i framtagandet av förslaget på det funktionellt prioriterade vägnätet för Stockholmsregionen. Förslaget som nu är på remiss har diskuterats i arbetsgrupp med representanter från trafikförvaltningen och kommunala tjänstemän.

Idag finns flera utpekanden av vägnät, t.ex. utpekade vägar för arbetspendling, godstransporter, personer med funktionsnedsättning m.m. Vägnätet är dessutom idag indelat i kategorier utifrån väghållaransvar och standard (Europaväg, riksväg, länsväg etc).

Trafikverkets initiativ till ett funktionellt prioriterat vägnät ska vara ett underlag i kommande åtgärdsplaneringar, i regionala hastighetsanalyser, i översyn av riksintressen, i den löpande verksamheten m.m. Det funktionellt prioriterade nätverket visar vilka vägar som är viktigast för medborgarnas resor och näringslivets transporter i ett nationellt och regionalt perspektiv. Det är en överenskommelse om att långsiktigt säkerställa god tillgänglighet på prioriterade vägar och det visar vilken funktion eller funktioner som är viktigast för de utpekade vägarna.

Vägarna som pekas ut delas in i tre skikt;

- Nationellt och internationellt viktiga vägar
 - Nationella stamvägar och TEN-T vägar
- Regionalt viktiga vägar
 - Vägar som binder samman län och funktionella regioner (t.ex. arbetsmarknadsregioner)
- Kompletterande regionalt viktiga vägar
 - Vägar som binder samman kommuncentrum och produktionsnoder

Vägarna delas även in i fyra funktioner, där utgångspunkten är de olika trafikanternas anspråk och behov:

- Godstransporter
- Långväga persontransporter
- Dagliga personresor
- Kollektivresor

I utpekandet av vägarna har Trafikverket beaktat sammanhängande stråk, ett trafikslagsövergripande perspektiv t ex kopplingar till noder såsom hamnar, internationella förbindelser samt nationell och regional utveckling och tillväxt.

Remissen *Funktionellt prioriterat vägnät* består av en rapport med samma namn från oktober 2014, kartor över det funktionellt prioriterade vägnätet, en handledning som beskriver ett förhållningssätt till det funktionellt prioriterade vägnätet samt presentationsmaterial.

Underlagen finns att ladda ner via denna länk:

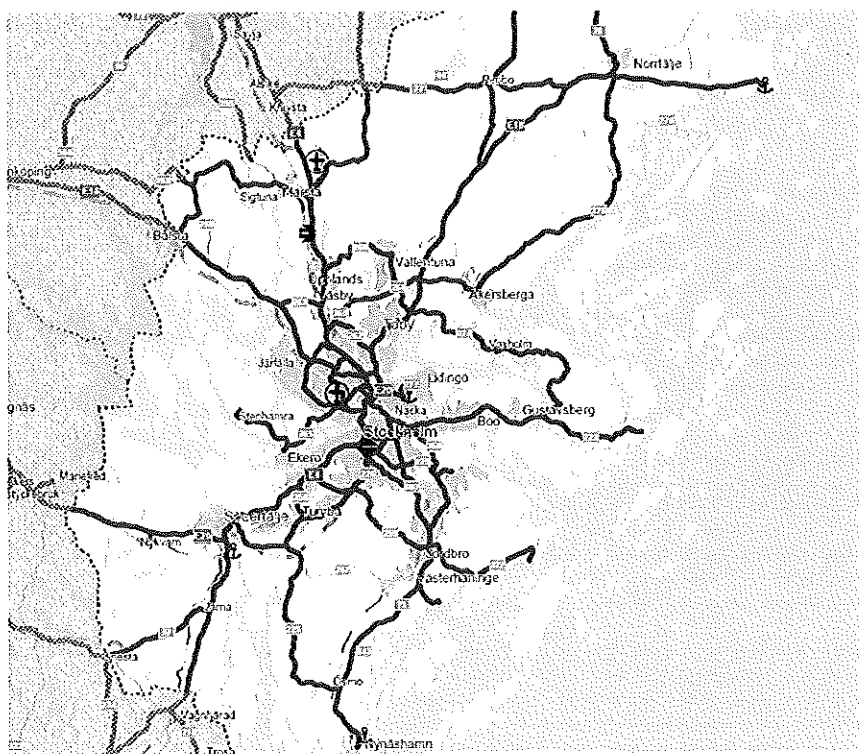
<http://www.trafikverket.se/Foretag/Planera-och-utreda/samhallsplanering1/Utpekande-av-funktionellt-prioriterat-vagnat/Remiss/>

Stockholm Hamn AB:s synpunkter

Stockholms Hamnar välkomnar Trafikverkets initiativ att peka ut ett funktionellt prioriterat vägnät. En metod som utgår ifrån vägarnas användningsområden samt med ett övergripande perspektiv där internationella, nationella och regionala aspekter tas med är positivt. Vidare är det bra att EU:s prioriteringar inom TEN-T speglas i det funktionellt prioriterade vägnätet men det får på intet sätt ersättas av de nya kartorna. Prioriteringarna och resonemangen i TEN-T måste vara ett eget underlag, vid sidan av det funktionellt prioriterade vägnätet.

Stockholms Hamnars tre hamnar är samtliga utpekade som strategiskt viktiga inom TEN-T. Stockholms hamn är en corehamn medan Kapellskärs hamn och Nynäshamns hamn är comprehensive hamnar. Ur ett europeiskt perspektiv måste alltså tillgängligheten och kapaciteten på såväl kommunala som statliga vägar till dessa hamnar vara mycket goda för att säkerställa effektiva och hållbara transportkedjor. Stockholms Hamnar har studerat kartorna och är nöjda med att samtliga hamnar och anslutande väginfrastruktur, samt annan för hamnen viktiga vägar, finns med i det funktionellt prioriterade vägnätet. Här avses framför allt E18 ut mot Kapellskär, väg 77, Norra Länken ut mot Värtahamnen, väg 73 samt Tvärförbindelse Södertörn/väg 259.

Det funktionellt prioriterade vägnätet för Stockholm



På sidan tre i handledningen/förhållningssättet står att det ofta är kommunala vägar och gator, som leder till och från regionalt viktiga målpunkter såsom hamnar, godsterminaler och flygplatser. Dessa inte ingår i det prioriterade vägnätet men Trafikverket framhåller vikten av att respektive kommun tar hänsyn till tillgängligheten på dessa. Detta är något som även Stockholms Hamnar vill lyfta fram som mycket viktigt och angeläget. Ett konkret exempel är den påfart mellan Norra Länken och Värtahamnen som Stockholms stad ansvarar för. På grund av fördröjningar i detaljplanerna/utvecklingen av Norra Djurgårdsstaden kommer påfarten inte vara färdigställd när den nya Värtahamnen står klar 2016, utan en provisorisk lösning kommer användas tills vidare.

På sidan fyra i handledningen/förhållningssättet behandlas vägar som är viktiga för godstransporter. Här saknar Stockholms Hamnar en skrivning om länkarna mellan det prioriterade vägnätet och andra transportslag, i centrala noder såsom hamnar, måste utvecklas för att kapaciteten och tillgängligheten i systemet ska säkerställas.

Förslag

Styrelsen föreslås besluta

att som svar på remissen åberopa och överlämna upprättat tjänsteutlåtande.

Stockholm den 11 augusti 2015

Johan Castwall
VD

Gun Rudeberg
Chef Juridik och Samhäll