



2015-09-18
REMISSYTTRANDE

Handläggare:
Mikael Engström
Mobil: 076 643 96 70
Shula Gladnikoff
Mobil: 076 643 96 73

Framkomlighetsprogram@trafikverket.se

Framkomlighetsprogram för Storstockholm

Stockholm Nordost är ett samarbete mellan de sex kommunerna Danderyd, Norrtälje, Täby, Vallentuna, Vaxholm och Österåker.

Bakgrund

Trafikverket Region Stockholm har sänt ut rubricerade remiss till regionala trafikaktörer, kommuner m.fl. med förslag till hur de olika regionala parterna gemensamt ska kunna arbeta för ett framkomligt och effektivt använt vägsystem i Stockholms län. Fokus i programmet är den trängseldrabbade vägtrafiken i högtrafik. Framkomlighetsprogrammet finns på Trafikverkets hemsida www.trafikverket.se/privat/I-ditt-lan/Stockholm/Framkomlighetsprogram.

I remissen önskar Trafikverket i första hand få svar på följande:

- Delar kommunerna Trafikverkets övergripande uppfattning om förutsättningarna för utveckling av vägtrafiken?
- Vilka frågeställningar vill kommunerna få fördjupade i fortsatt dialog om framkomlighetsprogrammet med Trafikverket?
- Är det något kommunerna saknar eller vill förändra i programmet?

Parallellt och med samma slutdatum har Trafikverket också sänt ut sitt remissförslag till Funktionellt prioriterat vägnät i Stockholms län. Dessa två arbeten tangerar varandra såväl i geografi som i syfte. Trafikverket önskar emellertid två separata remissvar senast den 30 oktober 2015. Denna skrivelse utgör ett gemensamt yttrande från Stockholm Nordost.

Synpunkter på frågeställningar i remissen

Delar kommunerna Trafikverkets övergripande uppfattning om förutsättningarna för utveckling av vägtrafiken?

Stockholm Nordost ställer sig positiv till remissförslagets ambition att det behöver finnas en samsyn om hur parterna i Stockholms län gemensamt bör arbeta för ett framkomligt och effektivt regionalt vägsystem. Det är också bra med ett program som ger en inriktning för och samlar Trafikverkets kommande satsningar på det primära (regionala) vägnätet.

Nordostkommunerna instämmer i Trafikverkets konstaterande att transportsystemet inom Stockholmsregionen är hårt belastat med trängsel under högtrafik. Det gäller både inom kollektivtrafiken, på infartsvägar, tvärförbindelser, korsningspunkter och i vägsystemet i regionkärnan.

Den snabba tillväxten i regionen med 30 000 - 40 000 fler invånare per år, en funktionellt vidgad arbetsmarknad med ökande pendlingsströmmar och ett ökande behov för näringsli-



2015-09-18
REMISSYTTRANDE

vets transporter, ställer krav både på att vidmakthålla och effektivisera dagens transportsystem samtidigt som systemen behöver byggas ut.

För att klara målsättningarna i Framkomlighetsprogrammet krävs det stora satsningar på kollektivtrafik både på spår och väg. Svårigheten att klara dessa satsningar framgår idag extra tydligt av de förändringar i turtäthet, utbyggnad och planering av kollektivtrafiken som landstinget nu planerar genomföra på grund av bristande resurser.

Mot denna bakgrund måste framkomlighetsprogrammet tydligare sättas in i ett större sammanhang utifrån ett samlat regionalt utvecklingsperspektiv och inte bara vara ett verktyg för en effektivisering av den regionala vägtrafiken. Förslagen till inriktningar i programmet för effektivare vägtrafik måste visa på hur åtgärderna både samverkar med och påverkar, det övriga transportsystemet. Regleringar av vägtrafiken behöver på ett tydligt sätt samordnas med utvecklingen av övriga delar av trafiksystemet. Det gäller främst utvecklingen av kollektivtrafiken och i synnerhet utbyggnaden av den spårburna delen av kollektivtrafiksystemet.

Stockholm Nordost instämmer i huvudsak i Trafikverkets övergripande uppfattning om förutsättningarna för utveckling av vägtrafiken. Regionen och staten står inför stora utmaningar för att kunna hantera den ökande trängseln både i väg- och spårtrafiken. Samtidigt är det ytterst viktigt att verka för en sammanhållen region där tillgängligheten, främst med kollektivtrafik, förbättras mellan de norra och södra regionhalvorna men där också tvärförbindelserna förbättras främst mellan de regionala stadskärnorna.

En utveckling av det regionala samarbetet mellan regionens aktörer är nödvändig för att kunna samverka för ett trafiksystem som stödjer regionens tillväxt och bebyggelseutveckling.

Nordostkommunernas samverkan bygger på den gemensamma visionen Framtid, Framgång och Framkomlighet, antagen av respektive kommuns fullmäktige under 2012. Visionen bygger bl. a vidare på mål och strategier i den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län, RUFSS 2010, vad gäller ”En ledande tillväxtregion” och ”Vidareutveckla en flerkärnig och tät region”. Nordostvisionen visar på hur kommunerna - gemensamt och var för sig - tar sitt ansvar för tillväxten i Stockholmsregionen med bland annat planering för ett långsiktigt hållbart trafiksystem samordnat med en flerkärnig markanvändning. Vidare har Täby kommun, i samarbete med övriga nordostkommuner och TMF, utarbetat och under 2012 antagit, en handlingsplan för att utveckla den regionala stadskärnan Täby centrum - Arninge.

Kommunerna inom Stockholm Nordost anser att det i förslaget till Framkomlighetsprogram finns en otydlighet hur programmet kopplar till RUFSS 2010 och till hur en flerkärnig utveckling kan ske i regionen, pågående arbete med ny RUFSS, andra regionala strategier som Trafikförsörjningsprogrammet och satsningarna på ökad bostadsbebyggelse m.m. samt till Sverigeförhandlingen.

Programmet behöver på ett tydligare sätt visa på hur regioncentrum kan avlastas med stöd av ett hållbart transportsystem främst genom en utvecklad kollektivtrafik. Detta som en förutsättning för att kunna åstadkomma ett ökat bostadsbyggande



2015-09-18
REMISSYTTRANDE

som gynnar utvecklingen i fler kommuner i en flerkärnig Stockholmsregion. En effektivisering av trafiksystemet måste därför ske genom förstärkta insatser för dubbelriktade reseflöden.

För detta behöver befintliga tvärförbindelser som Norrortsleden förstärkas och nya tvärförbindelser byggas för kollektivtrafiken som en avgrening av Roslagsbanan till Arlanda och Norra Böjen för pendeltågstrafik mellan Märsta och Arlanda samt att den så kallade Stockholmsbågen förverkligas för att i ett hållbart transportsystem länka samman de åtta yttre regionala stadskärnorna.

Under avsnitt 4.3 "Sammanhållen region" beskrivs bl.a. hur Citybanan och år 2013 års beslut om tunnelbaneutbyggnad skapar kapacitetsstark kollektivtrafik och hur den kommande Förbifart Stockholm bidrar till att binda samman regionen. De regionala stadskärnorna anges ha särskilt god tillgänglighet.

Stockholm Nordost anser att bilden bör förtydligas vad gäller nordostsektorn och den regionala stadskärnan Täby centrum - Arninge. Nordost är den enda sektorn i länet som saknar en utbyggd spårburen kollektivtrafik, eller beslut om utbyggnad, med direkt regional koppling till den inre regionkärnan och vidare över Saltsjö-Mälarsnittet. Nordostkommunerna anser att Framkomlighetsprogrammet bör omnämna de studier som har genomförts och/eller pågår för att bättre koppla nordostsektorn dels till den centrala regiondelen (Åtgärdsvals- och idéstudie av regional kapacitetsstark kollektivtrafik till Nordostsektorn 2014) dels pågående studie för en avgrening av Roslagsbanan till Arlanda och därmed även som tvärförbindelse mellan nord- och nordostsektorn med de regionala stadskärnorna Täby centrum-Arninge och Arlanda-Märsta.

I programmet dras en slutsats att regionens inre motorvägssystem och anslutande leder är färdigbyggda och att kapaciteten i detta kommer att vara mycket högt utnyttjad. Förbifart Stockholm och en framtida utbyggnad av en östlig förbindelse förväntas emellertid avlasta och delvis förändra riktningen på flödena. Stockholm Nordost stödjer planerna för en utbyggnad av en framtida östlig förbindelse och förutsätter att denna även dimensioneras för kollektivtrafik. Nordostkommunerna samverkar bl.a. för att trafiktrycket inte ska öka på E18 genom Danderyd och Täby. Detta förutsätter emellertid att en regionalt kopplad spårtrafik byggs också till nordostsektorn.

Vilka frågeställningar vill kommunerna fördjupa i fortsatt dialog om framkomlighetsprogrammet med Trafikverket?

I förslaget till Framkomlighetsprogram föreslås bl.a. fyra förhållningssätt och tio inriktningar för att genom effektivare vägtrafik uppnå ökad framkomlighet.

Nordostkommunerna stödjer i huvudsak förslagen. Frågor som emellertid behöver understrykas är:

Det är i enlighet med remissen viktigt att undvika köer på det primära vägnätet och att prioritera kollektivtrafik och nyttotrafik. För att kollektivtrafikresor ska bli mer konkurrenskraftiga till biltrafik behöver kollektivtrafiken både hålla en hög turtäthet och byggas ut (se ÅVS och idéstudie för regional kapacitetsstark kollektivtrafik till Nordostsektorn och pågående utredning om utbyggnad av Roslagsbanan till Arlanda). Samtidigt behöver det fin-



2015-09-18
REMISSYTTRANDE

nas goda förutsättningar för biltrafik från de delar av regionen där det inte finns förutsättningar för en konkurrenskraftig kollektivtrafik.

Trafikverket föreslår olika typer av styrmedel för att minska efterfrågan på bilresor. Flera nordostkommuner arbetar med att ta fram parkeringsstrategier som på sikt ska minska bilresandet. Nordostkommunerna samverkar också med Trafikverket för att under 2015 utarbeta en kommungemensam infartsparkeringsplan. Kommunerna är emellertid beroende av hur det övriga transportsystemet utvecklas för att antalet bilresor ska kunna minska på det primära vägnätet. Ett av målen i utredningen är att den anslutande bilresan ska bli så kort som möjligt genom strategiska infartsparkeringar.

Signalprioritering vid påfartsramper behöver utredas och förutsätter överenskommelse med berörd kommun. Det är naturligtvis av största vikt att det lokala vägnätet inte påverkas negativt vid eventuella påfartsregleringar. Skulle även åtgärder i det lokala vägnätet krävas i kombination med påfartsregleringar bör dessa helt bekostas av Trafikverket.

Under inriktningen ”Prioritera effektiva transporter i samhällsbyggandet” anges flera principer som i hög grad berör kommunernas planering. Principer som lokalisering av trafikstrande verksamheter och trafikanalyser vid stadsbyggnadsprojekt bör bedrivas i samverkan mellan berörda kommuner och Trafikverket. Hög framkomlighet i vägnätet kan i vissa lägen behöva vägas mot exempelvis stadsbyggnadsfrågor. Mobility Management/beteendepåverkan är något som Trafikverket bör samverka mer aktivt med både Trafikförvaltningen och kommunerna. Det bör även vara möjligt att söka statlig medfinansiering för MM- åtgärder.

Är det något kommunerna saknar eller vill förändra i programmet?

Det saknas ett perspektiv på yttre områden. Nordostsektorn är en regiondel som bidrar till höga trafikflöden. Begränsas framkomligheten i vägnätet måste nordostsektorn få bättre kollektivtrafik. I framkomlighetsprogrammet föreslås satsningar på kapacitetsstark spårtrafik i inre förort. Programmet behöver kompletteras med en utbyggnad av spårburen kollektivtrafik som kopplar samman nordostsektorn dels med centrala Stockholm och dels med Arlanda som viktig bytespunkt för olika kollektivtrafikslag och som målpunkt som del av den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta. Framkomlighetsprogrammet bör därvid få en starkare koppling till de studier och program som redan finns eller som är under framtagande.

Programmet tar upp SLL Trafikförvaltningens Stomnätsplan för Stockholms län och hur stombusstrafiken i länet bör utvecklas. Som komplement till vägsystemet bör även sjöburen kollektivtrafik tas upp i programmet. Stockholm Nordost anser att också planerade framkomlighets- och miljöåtgärder längs E18 bör nämnas som den åtgärdsvalsstudie som pågår tillsammans med bl.a. Trafikverket om en överdäckning av E18 i Danderyd. Detta för att minska effekterna av buller och partiklar.

Ett perspektiv på vägkapaciteten i de yttre områdena saknas. Köer under rusningstrafik sträcker sig norr om Roslags-Näsby trafikplats och kapacitetsbristen på Norrortsleden saknas i analysen av belastade sträckor. I Trafikverkets tidigare analyser framgår att kapacitetsproblemen kommer att öka ytterligare på Norrortsleden då Förbifart Stockholm öppnas



2015-09-18
REMISSYTTRANDE

för trafik. Kapacitetsbristen beror i första hand på Löttingetunneln och på bristfälliga påfar-
ter som rondellen mellan Arningevägen och Norrortsleden. Stockholm Nordost anser att
Norrortsleden behöver ökad kapacitet, bl.a. genom utbyggnad av kollektivtrafikkörfält.

Nordostkommunerna anser också att en inriktning för programmet bör vara att se över hur
stadsmotorvägar kan utformas. Trafikverket bör visa på exempel utomlands där trafiksäkra
lösningar ger god framkomlighet och där möjlighet ges till bebyggelse utan behov av
skyddsavstånd för partiklar och höga bullernivåer. Sänkt hastighet behöver, som konstate-
ras i remissen, inte försämra framkomligheten under högtrafik. Snabbcykelvägar bör besk-
rivas som ett komplement till personbilstrafik i det centrala och halvcentrala bandet och
satsningar på cykelvägar som kan ta en del av pendlingstrafiken bör lyftas in tydligare.

För Stockholm Nordost

Michaela Fletcher
Kommunstyrelsens ordförande i Österåker
Ordförande i Stockholm Nordost 2015