



Tid: Måndagen den 5 oktober kl. 19.00

Plats: Bergaholm, kommunhuset

Ärenden:

- 1 Anmälningsärenden
- 2 Anmälan av delegationsärenden
- 3 SL:s trafikförändringar från och med 1 januari 2016
- 4 Svar på remiss från Trafikverket - Framkomlighetsprogram för Storstockholm
- 5 Svar på remiss från Trafikverket - Funktionellt prioriterat vägnät
- 6 Planbesked för fastigheten Högantorp 3:8 (*handlingar senare*)
- 7 Revidering av beslut som firmatecknare för Salems kommun
- 8 Utökning av investeringsbudget för projekt ventilation kommunhuset (*handlingar senare*)

Lennart Kalderén (M)
Ordförande

Annica Sundel
Sekreterare





Kommunstyrelsen

1

KS § XX

Anmälningssärenden

Översiktlig granskning av delårsrapport - revisionsrapport från KPMG

Öppna jämförelser, Företagsklimat 2015, Sveriges kommuner och landsting



Kommunstyrelsen

2

KS § XX

Anmälan av delegationsbeslut

Personalärenden

Marsella Qvicker

Förskolorna

nr 54-58/2015

Anställning, intermittent

Glenn Nilsson

Rönninge skola

46-50/2015

Anställning, intermittent

Tilldelningsbeslut

Annica Sundel

Kommunsekreterare

Hobby- och lekmaterial

Hemvärnsmän

Annica Sundel

Kommunsekreterare

Adonis Shala

Fullmakt att föra kommunens talan

Mats Carlsson

Kommundirektör

Fullmakt för Telge Inköp AB för ärende i förvaltningsrätten

2015-09-14

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen godkänner anmälan av delegationsbeslut.

Beslutsexpediering:

Arkiv



Kommunstyrelsen

3

KS § XX

Dnr. XX:

SL:s trafikförändringar från och med 1 januari 2016

Landstingets trafiknämnd beslutade 2015-09-08 om en allmän översyn och neddragning av busstrafiken i länet. Anledningen är att trafikförvaltningen lider av ett budgetunderskott. Förvaltningen har tagit fram ett detaljförslag som innebär en besparing på 100 miljoner kronor.

Två busslinjer i Salem kan få lägre turtäthet. Det är linje 708 mellan Tumba station och Rönninge station samt linje 725 mellan Nytorp och Tumba station. Direktbusslinjen mellan Salem och Fridhemsplan undantas i förslaget trots att principen varit att dra ner på de linjer där det finns alternativa färdvägar såsom pendeltåg och tunnelbana.

Förslaget skickas nu ut till berörda kommuner och intresseorganisationer för synpunkter. Den 11 oktober ska landstingets trafikförvaltning vara klar för att göra beställningar av trafiken för 2016. Förändringarna i busslinjerna ska gälla från den 11 januari 2016.

Ärendet beskrivs i tjänsteskrivelse från kanslienheten daterad 2015-09-18.

Förslag till beslut

1. Kommunstyrelsen beslutar att anta tjänsteskrivelse daterad 2015-09-18 som sitt svar på remissen "Samråd inför trafikförändringar i SL:s busstrafik från januari 2016"
2. Kommunstyrelsen uttalar följande:
Landstingsfullmäktiges beslut att inte höja priset på SL-kortet har minskat Trafiknämndens intäkter med 500-700 miljoner kronor. Därmed har landstingsfullmäktige orsakat de krav på besparingar i busstrafiken som nu presenterats. Därmed kommer landstingsfullmäktiges beslut också att skada kollektivtrafikutbudet i hela länet. I Salems kommun får detta påtagliga effekter. Mest allvarligt är att nybyggnation, boende och pendlande med buss 725 från Nytorpsområdet återigen försvåras då turtätheten nu ska återgå till 30 minuters-trafik under rusningstrafik och stundtals under dagen enbart en tur i timmen. I samråd med Trafikförvaltningen fick linje 725 så sent som till vintertidtabellen 2014/15 kvartstrafik under rusningstid för att öka kollektivtrafikresandet och minska pendlandet med personbil. Därigenom minskade också belastningen på den nybelagda parkeringen vid Rönninge station. Genom dessa besparingsförslag sviks nu åtagandet mot hela norra delen av Rönninge och kollektivtrafiksträvandena får ta två steg tillbaka. Det är inte acceptabelt.

Om turtätheten minskas på linje 725 mellan Rönninge station och Tumba från kvartstrafik till 30 minutertrafik får konsekvensen att endast vartannat pendeltåg passas av bussen. Förutom den sämre turtätheten medföljer en osäkerhet om vilka pendeltågsavgångar som passas av bussen. Väntetiderna vid

.....
Ordf. sign.

.....
Just. sign.



Kommunstyrelsen

Tumba och Rönninge station kommer att öka avsevärt.

Genom att linje 708 enbart får entimmestrafik mellan 09 och 15 vardagar berövas västra delen av tätorten Salem hälften av sin busstrafik. Endast en tur i timmen till Hallunda innebär att förbindelsen till norra Botkyrka, Skärholmen, Kungens Kurva m fl är nära att upphöra under dessa tider. Bilresandet kommer att öka eller också väljer folk att inte åka.

Generellt sett vill vi påpeka att samtliga busslinjer kan vara det enda resealternativet för många äldre, som ofta är särskilt beroende av att kunna resa utanför rusningstid. De neddragningar som nu föreslås försvårar för äldre att kunna delta i aktiviteter, besöka vårdcentralen eller besöka centrum för att handla.

3. Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

Beslutsexpediering:

Arkiv

Stockholms läns landsting, TMR



Kommunstyrelseförvaltningen
Jan Lorichs
Planeringsstrateg

Kommunstyrelsen

Remissvar trafikförändringar i SL:s busstrafik from januari 2016

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att anta tjänsteskrivelse daterad 2015-09-18 som sitt svar på remissen "Samråd inför trafikförändringar i SL:s busstrafik from januari 2016", med omedelbar justering.

Ärendet

Landstingets trafiknämnd beslutade 2015-09-08 om en allmän översyn och neddragning av busstrafiken i länet. Anledningen är att trafikförvaltningen lider av ett budgetunderskott. Förvaltningen har tagit fram ett detaljförslag som innebär en besparing på 100 miljoner kronor.

Två busslinjer i Salem kan få lägre turtäthet. Det är linje 708 mellan Tumba station och Rönninge station samt linje 725 mellan Nytorp och Tumba station. Direktbusslinjen mellan Salem och Fridhemsplan undantas i förslaget trots att principen varit att dra ner på de linjer där det finns alternativa färd sätt såsom pendeltåg och tunnelbana.

Förslaget skickas nu ut till berörda kommuner och intresseorganisationer för synpunkter. Den 11 oktober ska landstingets trafikförvaltning vara klar för att göra beställningar av trafiken för 2016. Förändringarna i busslinjerna ska gälla från den 11 januari 2016.

Förslag från trafikförvaltningen på ändringar i Salem

Minskat turutbud i högtrafik:

- Linje 725 Nytorp - Tumba station

Turutbudet minskas från 15- till 30-minuterstrafik morgon- och eftermiddagsrusning vardagar sträckan Nytorp-Rönninge station.

Minskat turutbud i mellantrafik och affärstid helg:

- Linje 708 Tumba station - Rönninge station

Turutbudet minskas från 30- till 60-minuterstrafik mellantrafiktid vardagar sträckan Hallunda centrum-Rönninge station.

- Linje 725 Nytorp - Tumba station

Turutbudet minskas från 30- till 60-minuterstrafik mellantrafiktid vardagar sträckan Nytorp-Rönninge station.





Turutbudet minskas från 15- till 30-minuterstrafik fram till cirka kl. 13 mellantrafiktid vardagar sträckan Rönninge station-Tumba station.

Kommunstyrelseförvaltningens synpunkter

Kommunen är en av Sveriges mest utpräglade pendlingskommuner med ett begränsat eget näringsliv, vilket gör att försämringar av pendlingsmöjligheterna drabbar kommuninvånarnas möjligheter att ta sig till och från arbetet oproportionerligt hårt. Likaså försämras möjligheterna att ta sig till och från skolan för eleverna, vilket även slår extra kraftigt då Salem är en kommun med en ovanligt ung befolkning.

Särskilt minskningen på sträckan Nytorp-Rönninge station i högtrafik drabbar Salemsborna. Kommunen har nyligen byggt ut parkeringsmöjligheterna vid Rönninge station där kapaciteten beräknats med busstrafiken som en strategisk komponent. Minskas turtätheten är risken stor att fler Salemsbor tar bilen till Rönninge station med följd att parkeringsplatserna inte räcker. Därmed är steget inte långt till att Salemsborna tar bilen hela vägen till arbetet istället för att parkera vid Rönninge station.

Idag är belastningen på det regionala vägnätet ett stort problem. För den enskilde Salembon kan det innebära många timmar i kö alternativt i trögflytande trafik. Risken att belastningen ökar är, som en konsekvens av resonemanget ovan, uppenbar. Beteendeförändringar, i det här fallet ändrade resvanor, är svåra att åstadkomma utan attraktiva alternativ och incitament. En försämrad turtäthet innebär en lägre attraktionskraft och gör prognosen för att uppnå ändrade resvanor klart sämre.

Förutsättningarna för att minska de fossila utsläppen blir därmed också klart sämre. Detta står i klar kontrast till de miljömål som finns uppsatta såväl lokalt som regionalt (och nationellt).

Även minskat turutbud i mellantrafik och affärstid helg påverkar relativt många resenärer och medför en rad konsekvenser såsom sämre passningar och byten till pendeltåg. Även i detta fall är risken stor att fler Salemsbor tar bilen med de konsekvenser som beskrivits tidigare.

Salems kommun är starkt kritisk till de föreslagna förändringarna. Salemsborna drabbas hårt, belastningen på regionens vägnät riskerar öka ytterligare och miljökonsekvenserna står i klar kontrast till uppsatta miljömål.

Mats Carlsson
Kommundirektör

Jan Lorichs
Planeringsstrateg

Bilagor

1. Samråd inför trafikförändringar i SL:s busstrafik from januari 2016

Delges

Arkiv
Trafikförvaltningen SLL (registrator.tf@sll.se)

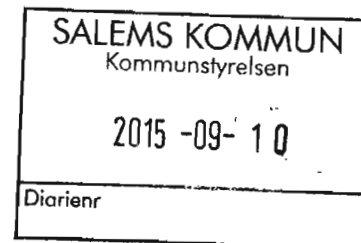


Trafikavdelningen
Buss

PM
2015-09-09
Sändlista
Salems kommun

Diarienummer
SL 2015-0883
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Sara Catoni



Samråd inför trafikförändringar i SL:s busstrafik from januari 2016

I den remiss angående trafikförändringar som SL/Trafikförvaltningen skickade till kommunerna i februari 2015 aviserades ett eventuellt behov av att minska trafikkostnaderna. Detta behov har nu realiserats, och i syfte att uppnå en budget i balans måste SL/Trafikförvaltningen genomföra effektiviseringar i busstrafikutbudet.

SL/Trafikförvaltningen har tillsammans med trafikutövarna identifierat vilken trafik som är föremål för effektivisering. Arbetet har utgått från att genomföra effektiviseringar som balanserar påverkan för resenärer och kostnader.

Stockholm växer i en mycket hög takt och Stockholms läns landsting har en utmanande uppgift i att både vidareutveckla kollektivtrafiken och att säkerställa att den befintliga kollektivtrafiken fungerar väl över tid. För båda dessa uppgifter gäller att den behöver utföras med utgångspunkt i de övergripande mål som landstinget har satt för verksamheten och inom ramen för befintliga ekonomiska ramar.

Den ökade befolkningmängden medför inte att verksamhetens intäkter ökar i samma takt som kostnaderna till följd av tillväxten. För såväl befintlig kollektivtrafik som kollektivtrafik under utveckling gäller att balansera ekonomi och kvalitet. Hela tiden bör den befintliga trafikens effektivitet systematiskt utvärderas och justeras efter förändringar i samhället.

I syfte att uppnå en sådan över tid hållbar balans mellan kvalitet och ekonomi har under våren 2015 justeringar inom pendeltågstrafiken genomförts. Principerna för effektivisering av busstrafiken har tagits fram utifrån det regionala trafikförsörjningsprogrammet. De är framtagna inom ramen för ett arbete med att ta fram ett förslag till besparingar inom busstrafiken med effekt 2016 men är avsedda att kunna tjäna som metod i arbete med framtida justeringar av busstrafiken.

Med detta som bakgrund översänds en förslagslista på den trafik som kan vara föremål för effektivisering. SL/Trafikförvaltningen tar tacksamt emot synpunkter kring dessa trafikförändringar och hur de bör prioriteras. SL/Trafikförvaltningen tar också tacksamt emot förslag på eventuella ytterligare neddragningar eller omprioriteringar som kan göras i SL-trafiken. För helhetens skull är materialet kompletterat med det underlag som Trafiknämnden har beslutat om avseende principer för effektiviseringar i busstrafiken.

Stockholms läns landsting
Trafikförvaltningen
105 73 Stockholm

Leveransadress:
Lindhagensgatan 100
Godsmottagningen
112 51 Stockholm

Telefon: 08-686 16 00
Fax: 08-686 16 06
E-post: registrator.tf@sll.se

Säte: Stockholm
Org.nr: 232100-0016
www.sll.se

Trafikavdelningen
Buss

PM
2015-09-09

Diarienummer
SL 2015-0883

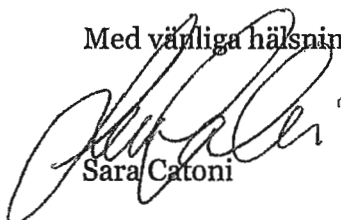
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Utgångspunkten är att trafikförändringarna ska träda i kraft i januari 2016 men avsteg från detta kan förekomma. Tidplanen för processen för trafikförändringar är pressad på grund av dels de avtalsregleringar som finns med trafikutövarna dels med målet om en ekonomi i balans. Därför förkortas svarstiden jämfört med ordinarie remissförfarande.

SL/Trafikförvaltningen behöver ha era synpunkter senast den 5 oktober.

Processen för effektiviseringar pågår parallellt med den ordinarie processen för trafikförändringar, i vilken kommuner är remissinstans. SL/Trafikförvaltningen återkommer till er i särskild ordning för fortsatt arbete med de ordinarie trafikförändringarna.

Med vänliga hälsningar



Sara Catoni

Trafikdirektör

Trafikavdelningen
Buss

PM
2015-09-09

Diarienummer
SL 2015-0883

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	Principer för effektivisering av busstrafik	4
1.1	Bakgrund och syfte	4
1.2	Principer för framtagande av effektivisering av busstrafik	5
1.3	Kategorisering av förslag på effektivisering	6
1.4	Konsekvensbeskrivning av utglesning av trafikutbud inom kategorierna	6
2	Trafikförändringar i respektive kategori	14
2.1	Salem.....	14

Trafikavdelningen
Buss

PM
2015-09-09

Diarienummer
SL 2015-0883

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

1 Principer för effektivisering av busstrafik

1.1 Bakgrund och syfte

Trafikförvaltningen inom Stockholms läns landsting har ett finansiellt underskott i driftbudgeten och behöver se över kostnaderna och effektivisera verksamheten. Denna promemoria avser busstrafik, och innehåller en metod för hur vi kan genomföra utglesning i befintligt utbud.

I arbetet med att identifiera förslag på åtgärder har utgångspunkten varit det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet är antaget politiskt och beskriver önskad utveckling av kollektivtrafiken i Stockholms län. I programmet återfinns bland annat målen för kollektivtrafikens utveckling i Stockholms län och ett minsta grundutbud för trafiken beskrivs övergripande.

Promemorian beskriver översiktligt konsekvenser av utglesning i trafikutbudet i olika kategorier av busstrafik. Promemorian är avsedd att fungera som ett underlag i beslutsfattandet kring justeringar av trafikförvaltningens busstrafik.

Konsekvensbeskrivningarna är övergripande och belyser framförallt resenärsperspektivet och trafikförvaltningens perspektiv.

Trafikavdelningen
BussPM
2015-09-09Diarienummer
SL 2015-0883Infosäk. klass
K1 (Öppen)

1.2 Principer för framtagande av effektivisering av busstrafik

Produktionsavtal

Alla linjer som körs med produktionsavtal föreslås klassificeras utifrån den linjeklassificering som sedan tidigare är framtagen utifrån det regionala trafikförsörjningsprogrammet och trafikförvaltningens riktlinjer¹.

I de fall linjer har ett högre utbud än rekommenderat lägsta utbud föreslås att statistik över resandet undersöks. I de fall det inte finns ett resande som motiverar ett högre utbud än rekommenderat lägsta utbud föreslås att en utglesning av trafikutbudet görs på den linjen. Även trafikutövarna föreslås på trafikförvaltningens begäran identifiera och inkomma med förslag på effektiviseringar.

VBP-avtal

I trafikavtal med VBP-ersättning (d.v.s. avtal där ersättningen baseras på antalet verifierade betalande påstigande) har trafikutövaren större ansvar och frihet att planera trafiken utifrån den grundtrafik som avtalet stipulerar. Avtalsformen avser att stimulera en fördelning av utbudet så att utökningar sker i de relationer där resandeefterfrågan är som störst. Inom dessa avtal tar trafikförvaltningen inte fram några egna förslag på trafikförändringar, utan de förslag på trafikjusteringar som finns är de som trafikutövarna inkommer med på trafikförvaltningens begäran.

¹ Utifrån det regionala trafikförsörjningsprogrammet och trafikförvaltningens riktlinjer har en linjeklassificering med ett rekommenderat lägsta utbud för respektive kategori tagits fram för busstrafiken i Stockholms län. Linjeklassificeringen och rekommenderat lägsta utbud baseras på linjens funktion samt geografiska läge i länet. Följande kategorier av linjer finns:

- Stomtrafik (Innerstad/Tvärgående/Radiell)
- Kommuntrafik (I och mellan tätorter/Till eller från city, hög befolkningstäthet)
- Övrig kommuntrafik
- Direkttrafik med strategiskt viktig funktion
- Direkttrafik
- Nattrafik
- Landsbygdstrafik

Trafikavdelningen
Buss

PM
2015-09-09

Diarienummer
SL 2015-0883

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

1.3 Kategorisering av förslag på effektivisering

Följande kategorisering föreslås:

1. Minskat turutbud i högtrafik
2. Minskat turutbud i mellantrafik och affärstid helg
3. Minskat turutbud i övrig tid
4. Minskat turutbud och nedläggning av nattrafik
5. Nedläggning av parallellgående direkttrafik
6. Minskat turutbud och nedläggning av övriga linjer
7. Minskat turutbud och nedläggning av linjer i landsbygdstrafik

1.4 Konsekvensbeskrivning av utglesning av trafikutbud inom kategorierna

För respektive kategori beskrivs konsekvenserna av en utglesning av trafikutbudet på en övergripande nivå. En bedömning har gjorts på hur hög påverkan en trafikförändring i kategorin har på parametrarna:

- Besparing
- Antal påverkade resenärer
- Påverkan på utbudet
- Påverkan på avtal

För varje kategori beskrivs även påverkan på målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet (TFP), se figur 1. Målen som beskrivs i det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska vara styrande för utformningen av den upphandlade kollektivtrafiken i Stockholms län och ska utgöra en grund för framtida inriktningsbeslut.



Figur 1 Modell för hur de övergripande målen och de nedbrutna målen för kollektivtrafiken i Stockholms län hänger samman med visionen och med varandra.

Trafikavdelningen
Buss

PM
2015-09-09

Diarienummer
SL 2015-0883

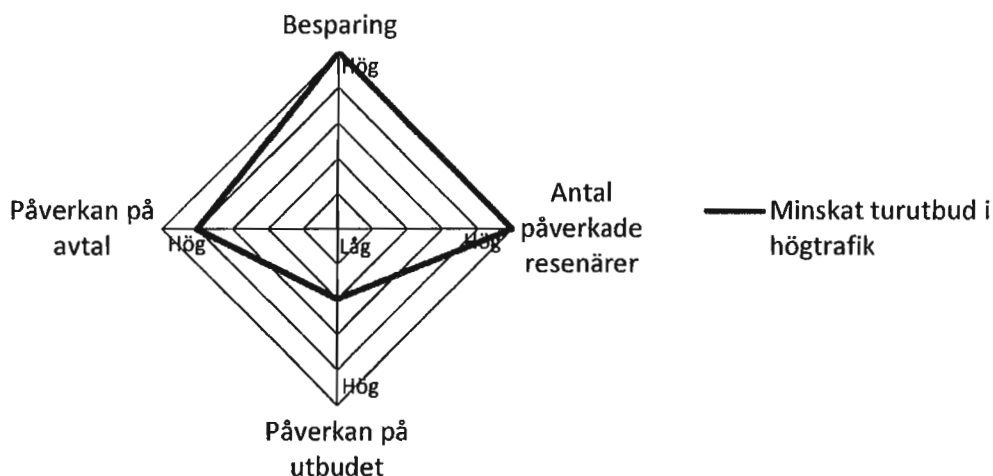
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

1.4.1 Minskat turutbud i högtrafik

Högtrafiken sträcker sig från cirka kl. 06 till 09 samt från cirka kl. 15 till 19 på vardagar. Den största andelen av resandet med busstrafiken sker under den tiden i form av resor till och från arbete och skola. En utglesning av trafikutbudet inom denna kategori påverkar därför många resenärer och kan bland annat leda till en ökad trängsel, även om förslagen är framtagna med hänsyn till att riktlinjerna för trängsel inte ska överskridas.

Hög besparingspotential då reducereing i högtrafik innebär att dimensionerande fordon sparas.

Besparingar högtrafik



Figur 2 Konsekvenser av utglesning i Högtrafik med avseende på besparing, antal påverkade resenärer, påverkan på utbudet samt påverkan på avtal.

Tabell 1 Påverkan på målen i TFP vid minskat utbud i högtrafik.

Påverkan på mål i TFP		
Attraktiva resor	Tillgänglig och sammanhållen region	Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan
Ökad trängsel	Trängsel kan sannolikt omöjliggöra en resa/upplevas som ett hinder för resenärer med funktionsnedsättning. Speciellt för de med hjälpmedel som t.ex. rullstol.	Om utbudet minskar i kollektivtrafiken finns en risk för att de som har möjlighet att välja bil gör det
Minskad turtäthet		
Sämre passningar och byten, exempelvis till pendeltåg där det på vissa platser blir passning till färre tåg	Trängsel upplevs sannolikt som obehag för barn, exempelvis då det kan vara svårt att se ut och komma av på rätt hållplats när det är trångt.	Om resandet inte minskar ökar effektiviteten genom att fler resenärer utnyttjar färre fordon
	Minskade resmöjligheter i högtrafik bidrar ej till en hållbar och sammanhållen utvidgning av arbetsmarknadsregionen	

Trafikavdelningen
Buss

PM
2015-09-09

Diarienummer
SL 2015-0883

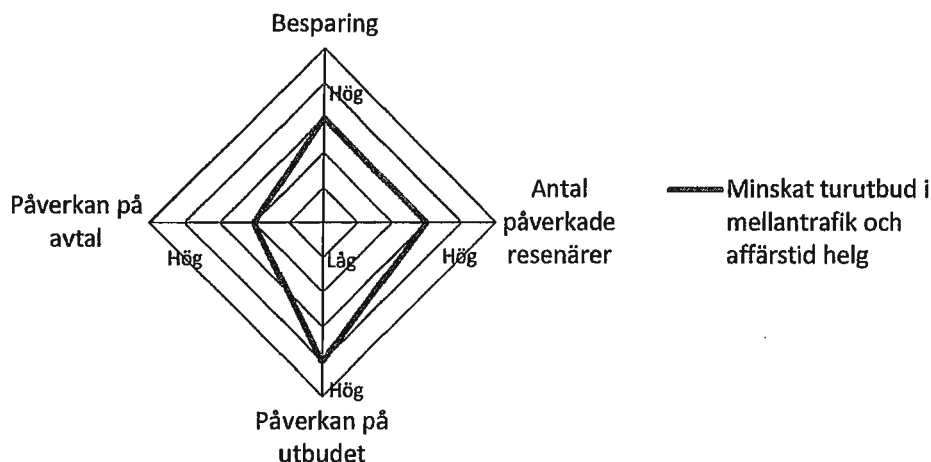
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

1.4.2 *Minskat turutbud i mellantrafik och affärstid helg*

Mellantrafik sträcker sig från cirka kl. 09 till 15 vardagar och affärstid helg mellan cirka kl. 11 och 18 under lördagar och söndagar. I mellantrafik är det lågintensivt resande med relativt få resenärer per tur, men eftersom mellantrafiken sträcker sig över många timmar så blir det totalt sett relativt många resenärer drabbade av en utglesning i trafikutbudet.

Medelhög besparingspotential då utglesning i mellantrafik och affärstid helg inte innebär att dimensionerande fordon sparas.

Besparingar mellantrafik och affärstid helg



Figur 3 Konsekvenser av reducering i mellantrafik och affärstid helg med avseende på besparing, antal påverkade resenärer, påverkan på utbudet samt påverkan på avtal.

Tabell 2 Påverkan på målen i TFP vid minskat utbud i mellantrafik och affärstid helg.

Påverkan på mål i TFP		
Attraktiva resor	Tillgänglig och sammanhållen region	Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan
Minskad turtäthet med upp till 60 minuter mellan turerna påverkar attraktiviteten	Minskade resmöjligheter i mellantrafik och affärstid helg bidrar ej till en hållbar och sammanhållen utvidgning av arbetsmarknadsregionen	Om utbudet minskar i kollektivtrafiken finns en risk för att de som har möjlighet att välja bil gör det
En sänkning till lägsta rekommenderat utbud under mellantrafik kan även ha en negativ inverkan på resandet under högt trafik då resmöjligheterna, totalt sett minskar		Om resandet inte minskar ökar effektiviteten genom att fler resenärer utnyttjar färre fordon
Sämre passningar och byten, exempelvis till pendeltåg där det på vissa platser blir passning till färre tåg		

Trafikavdelningen
Buss

PM
2015-09-09

Diarienummer
SL 2015-0883

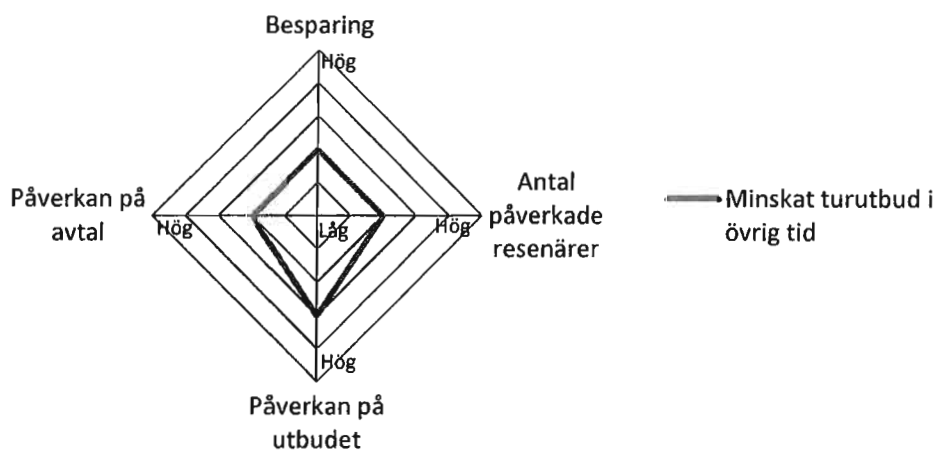
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

1.4.3 Minskat turutbud i övrig tid

Övrig tid sträcker sig från cirka kl. 19 till 06 vardagar samt från cirka kl. 18 till 11 på helger. Under den perioden finns det timmar som faller utanför trafikdygnet och inte trafikeras eller trafikeras av nattrafik. Under övrig tid är det lågintensivt resande med relativt få resenärer per tur.

Låg besparingspotential då det är relativt lite trafik utförs och utglesning under övrig tid inte innebär att dimensionerande fordon sparas.

Besparingar övrig tid



Figur 4 Konsekvenser av utglesning under övrig tid med avseende på besparing, antal påverkade resenärer, påverkan på utbudet samt påverkan på avtal.

Tabell 3 Påverkan på målen i TFP vid minskat utbud i övrig tid.

Påverkan på mål i TFP		
Attraktiva resor	Tillgänglig och sammanhållen region	Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan
Minskad turtäthet med upp till 60 minuter övrig tid påverkar attraktiviteten, få resenärer med hög negativ påverkan	Består till viss del av resande till/från skiftarbeten som inte har arbetstider med start och slut under högtrafik, minskade resmöjligheter under övrig tid bidrar ej till en hållbar och sammanhållen utvidgning av arbetsmarknadsregionen	Om utbudet minskar i kollektivtrafiken finns en risk för att de som har möjlighet att välja bil gör det
En sänkning till lägsta rekommenderat utbud under övrig tid kan även ha en negativ inverkan på resandet under högtrafik då resmöjligheterna, totalt sett minskar		Om resandet inte minskar ökar effektiviteten genom att fler resenärer utnyttjar färre fordon
Sämre passningar och byten, exempelvis till pendeltåg där det på vissa platser blir passning till färre tåg	Under kvällar och tidiga mornar då få människor är i rörelse finns det en trygghetsaspekt att ta hänsyn till, där utsatta grupper i samhället kan uppleva en större otrygghet	

Trafikavdelningen
Buss

PM
2015-09-09

Diarienummer
SL 2015-0883

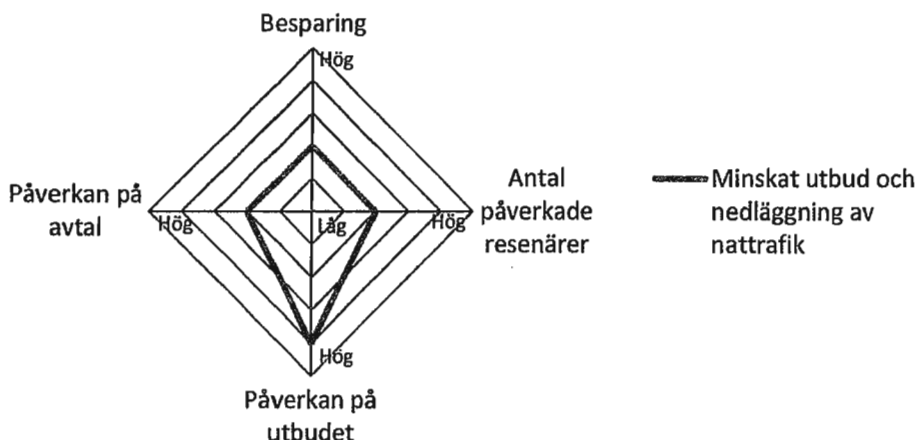
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

1.4.4 Minskad turutbud och nedläggning av nattrafik

Nattrafik trafikerar utanför ordinarie trafikdygn för buss- eller spårtrafik. En reduktion av nattrafiken generellt skulle innebära en hög påverkan då alternativ i kollektivtrafiken saknas under de tiderna på dygnet. På vardagar är det generellt lågt resande, vilket innebär en hög konsekvens för få resande. Särskilt hårt drabbade blir de som av olika anledningar inte har tillgång till bil. Under helger är det fler som reser och många är sällanresenärer, som sannolikt i större grad skulle bli beroende av taxiresor.

Låg besparingspotential då det är relativt lite trafik som utförs och utglesning under natttid inte innebär att dimensionerande fordon sparas.

Besparingar nattrafik



Figur 5 Konsekvenser av utglesning och nedläggning av nattrafik med avseende på besparing, antal påverkade resenärer, påverkan på utbudet samt påverkan på avtal.

Tabell 4 Påverkan på målen i TFP vid minskat utbud och nedläggning av nattrafik.

Påverkan på mål i TFP		
Attraktiva resor	Tillgänglig och sammanhållen region	Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan
Minskad turtäthet/ resmöjligheterna försvinner på vardagar ger få resenärer med hög negativ påverkan	Består till viss del av resandet till/ från skiftarbeten som inte har arbetstider med start och slut under högtrafik, minskade resmöjligheter under natttid bidrar ej till en hållbar och sammanhållen utvidgning av arbetsmarknadsregionen	Om utbudet minskar i kollektivtrafiken finns en risk för att de som har möjlighet att välja bil gör det Om resandet inte minskar ökar effektiviteten genom att fler resenärer utnyttjar färre fordon
Minskad turtäthet/ resmöjligheterna försvinner på helger ger många resenärer med hög negativ påverkan	Under nätter då få människor är i rörelse finns det en trygghetsaspekt att ta hänsyn till, där utsatta grupper i samhället kan uppleva en större otrygghet	
	Ett ökat beroende av taxiresor kan ha en större negativ effekt för grupper med svaga ekonomiska förutsättningar	

Trafikavdelningen
Buss

PM
2015-09-09

Diarienummer
SL 2015-0883

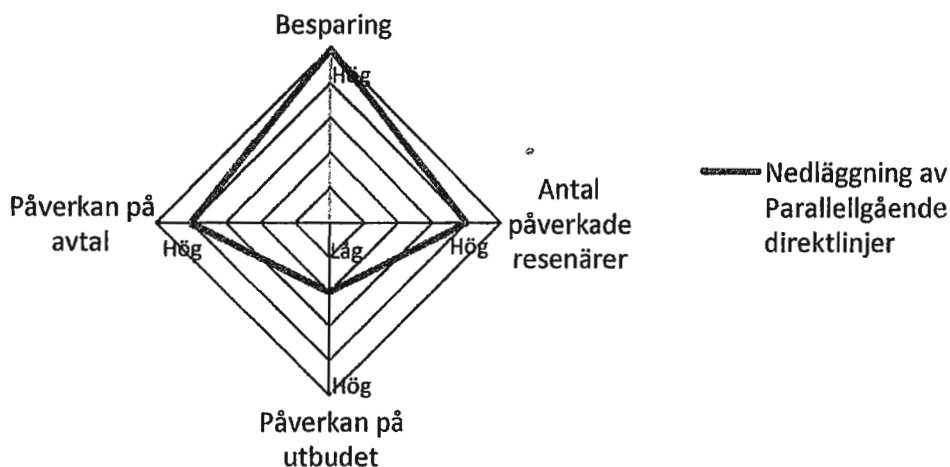
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

1.4.5 Nedläggning av parallellgående direkttrafik

Med parallellgående direkttrafik avses den direkttrafik som går parallell med annan trafik till och från centrumkärnan, knutpunkter eller större arbetsplatser. Ofta har dessa linjer ett högt resande och den här typen av linjer används ofta för att attrahera vanebilister till att resa kollektivt till och från arbetet, då linjerna har korta restider utan byten. Kommande nya trängselavgifter i Stockholms innerstad hade kunnat medföra behov av utbudsförändringar på dessa linjer. En reducering på dessa linjer lämnar dock ingen helt utan trafik eftersom det finns parallell trafik i annan buss eller spårbunden trafik, men det drabbar många resenärer.

Hög besparingspotential då denna trafik företrädevis trafikerar under högtrafik och utglesning innebär att dimensionerande fordon sparas.

Besparingar parallellgående direktlinjer



Figur 6 Konsekvenser av nedläggning av parallellgående direktlinjer med avseende på besparing, antal påverkade resenärer, påverkan på utbudet samt påverkan på avtal.

Tabell 5 Påverkan på målen i TFP vid nedläggning av parallellgående direkttrafik.

Påverkan på mål i TFP		
Attraktiva resor	Tillgänglig och sammanhållen region	Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan
Ökad trängsel på parallell trafik	Minskade resmöjligheter riktade mot vanebilister bidrar ej till en hållbar och sammanhållen utvidgning av arbetsmarknadsregionen	Om utbudet minskar i kollektivtrafiken finns en risk för att de som har möjlighet att välja bil gör det
Längre restider och fler bytesresor		Om resandet övergår till den parallella kollektivtrafiken ökar effektiviteten genom att fler resenärer utnyttjar färre fordon

Trafikavdelningen
Buss

PM
2015-09-09

Diarienummer
SL 2015-0883

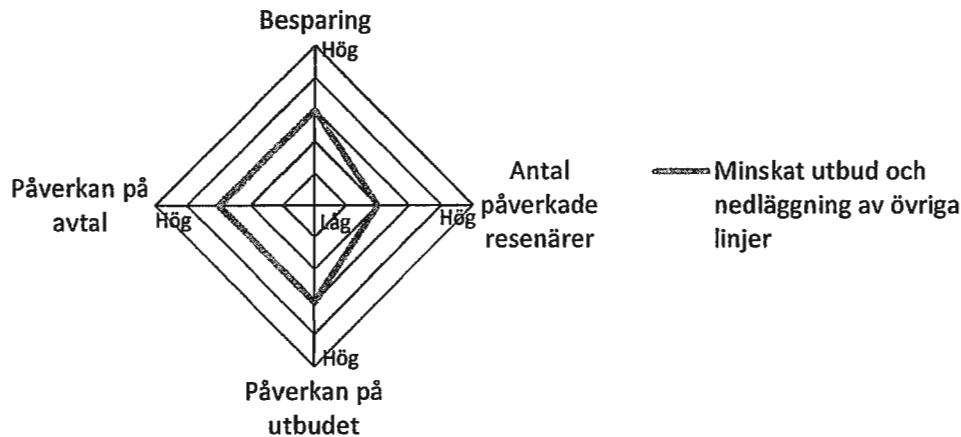
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

1.4.6 Minskad turutbud och nedläggning av övriga linjer

Med övriga linjer avses linjer som till exempelvis klassificeras som övrig kommuntrafik och som inte har så högt resande. Det kan handla om linjer som förlorat sin betydelse med tiden, då till exempel bostadsområden fått nya trafikupplägg. Det kan också handla om linjer direkt anpassade till arbetsplatser, men som numera inte utnyttjas optimalt. Att lägga ner denna typ av linjer kan ses som en bättre anpassning till dagens resandemönster istället för till gårdagens. Borttagning av denna typ av linje lämnar ingen helt utan trafik eftersom det finns annan busstrafik, men det kan innebära fler byten för resenärerna.

Medelhög besparingspotential då denna trafik företrädevis trafikerar under högtrafik och utglesning innebär att dimensionerande fordon sparas.

Besparingar övriga linjer



Figur 7 Konsekvenser av utglesning och nedläggning av övriga linjer med avseende på besparing, antal påverkade resenärer, påverkan på utbudet samt påverkan på avtal.

Tabell 6 Påverkan på målen i TFP vid nedläggning av övriga linjer

Påverkan på mål i TFP		
Attraktiva resor	Tillgänglig och sammanhållen region	Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan
Ökad trängsel på parallell trafik	Minskade resmöjligheter bidrar ej till en hållbar och sammanhållen utvidgning av arbetsmarknadsregionen	Om utbudet minskar i kollektivtrafiken finns en risk för att de som har möjlighet att välja bil gör det
Längre restider och fler bytesresor		Om resandet övergår till den parallella kollektivtrafiken ökar effektiviteten genom att fler resenärer utnyttjar färre fordon

Trafikavdelningen
Buss

PM
2015-09-09

Diarienummer
SL 2015-0883

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

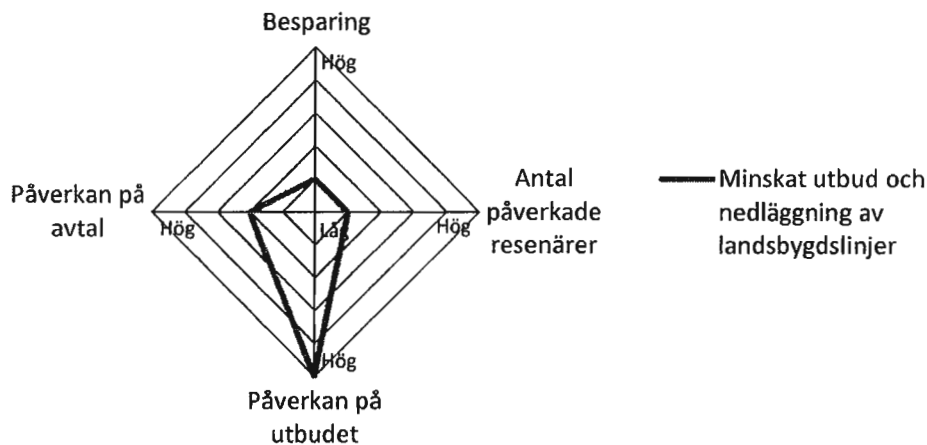
1.4.7 Minskat turutbud och nedläggning av linjer i landsbygdstrafik

Landsbygdslinjer har generellt sett få resande vilket innebär att en utglesning inte drabbar så många individer, men de individer som drabbas står med väldigt få eller inga resmöjligheter med kollektivtrafiken. Särskilt hårt drabbade blir de som av olika anledningar inte har tillgång till bil.

Många grundskole- och gymnasieelever reser med landsbygdstrafiken. För elever i grundskolan ansvarar kommunen för skolskjuts. I vissa kommuner finns upprättade avtal mellan trafikförvaltningen och kommunen där kommunen betalar för rena skolturer, men det finns dock inte i alla kommuner. För att lägga ner trafik som idag utnyttjas av grundskoleelever behöver en dialog initieras med kommunen om vilka linjer de behöver ha kvar för dessa elever och hur finansieringen av dessa ska ske.

Låg besparingspotential då befintligt utbud i landsbygdstrafiken är relativt lågt.

Besparingar landsbygdslinjer



Figur 8 Konsekvenser av utglesning och nedläggning av landsbygdslinjer med avseende på besparing, antal påverkade resenärer, påverkan på utbudet samt påverkan på avtal.

Tabell 7 Påverkan på målen i TFP vid minskat utbud och nedläggning av linjer i landsbygdstrafik

Påverkan på mål i TFP		
Attraktiva resor	Tillgänglig och sammanhållen region	Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan
Minskad turtäthet/ resmöjligheterna förvinner, få resenärer med hög negativ påverkan	Negativ påverkan för barn och ungdomar som i större utsträckning blir beroende av vuxna som skjutsar	Om utbudet minskar i kollektivtrafiken finns en risk för att de som har möjlighet att välja bil gör det
Sämre passningar och byten, exempelvis till pendeltåg där det blir passning till färre anslutningar	Individer utan körkort/tillgång till bil och utan resealternativ kan få svårt att bo kvar i perifera lägen	Om resandet inte minskar ökar effektiviteten genom att fler resenärer utnyttjar färre fordon

Trafikavdelningen
Buss

PM
2015-09-09

Diarienummer
SL 2015-0883

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

2 Trafikförändringar i respektive kategori

Nedan följer trafikförändringarna i kommunen indelade i respektive kategori.

Varje kommun har unika förutsättningar i hur SL-trafiken är uppbyggd. Vissa kommuner har spårbunden trafik och andra är uppbyggda med busstrafik. Vissa kommuner har hög befolkningstäthet och andra kommuner består till stor del av glesbygd. Det är också skillnad på hur resandet ser ut och hur infrastrukturen påverkar resandet. Beroende på hur trafiken ser ut idag, kan neddragningarna se ut att drabba olika kommuner olika hårt. Utgångspunkten har dock varit hur den kvarvarande SL-trafiken ser ut i länet efter effektiviseringarna.

2.1 Salem

Minskat turutbud i högtrafik:

- Linje 725 Nytorp – Tumba station
Turutbudet minskas från 15- till 30-minuterstrafik morgon- och eftermiddagsrusning vardagar sträckan Nytorp-Rönninge station.

Minskat turutbud i mellantrafik och affärstid helg:

- Linje 708 Tumba station – Rönninge station
Turutbudet minskas från 30- till 60-minuterstrafik mellantrafiktid vardagar sträckan Hallunda centrum-Rönninge station.
- Linje 725 Nytorp – Tumba station
Turutbudet minskas från 30- till 60-minuterstrafik mellantrafiktid vardagar sträckan Nytorp-Rönninge station.
Turutbudet minskas från 15- till 30-minuterstrafik fram till cirka kl. 13 mellantrafiktid vardagar sträckan Rönninge station-Tumba station.



Kommunstyrelsen

4

KS § XX

Dnr. 2015/73

Svar på remiss från Trafikverket - Framkomlighetsprogram för Storstockholm

Trafikverkets inriktning för hur Storstockholms primära vägnät används på bästa sätt har tagits fram med utgångspunkt i den regionala utvecklingsplaneringen RUFSS 2010.

Hur framkomligheten i trafiken fungerar i Stockholms län är synnerligen viktigt för Södertörnskommunerna vars pendlare är beroende av att det finns ett fungerande och effektivt trafiksystem för att nå målpunkter utanför de största trafikknutpunkterna. Kommunledningarna för Södertörnskommunerna har därför kommit överens att utarbeta ett gemensamt remissvar på programmet.

Representanter från Södertörnskommunerna har utarbetat ett gemensamt förslag till remissvar daterat 2015-09-07 på programmet som avses att godkännas av samtliga Södertörnskommuner.

Ärendet beskrivs i tjänsteskrivelse från kanslienheten daterad 2015-09-07.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar anta Södertörnskommunernas yttrande över Framkomlighetsprogrammet som eget remissyttrande.

Beslutsexpediering:

Arkiv

Stockholms läns landsting, TMR

.....
Ordf. sign.

.....
Just. sign.



Kommunstyrelseförvaltningen
Jan Lorichs
Planeringsstrateg

Kommunstyrelsen

Remissvar Framkomlighetsprogram

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar anta PM Södertörnskommunernas yttrande över Framkomlighetsprogrammet som eget remissyttrande.


Ärendet

Trafikverkets inriktning för hur Storstockholms primära vägnät används på bästa sätt har tagits fram med utgångspunkt i den regionala utvecklingsplaneringen RUF 2010.

Hur framkomligheten i trafiken fungerar i Stockholms län är synnerligen viktigt för Södertörnskommunerna vars pendlare är beroende av att det finns ett fungerande och effektivt trafiksystem för att nå målpunkter utanför de största trafikknutpunkterna. Kommunledningarna för Södertörnskommunerna har därför kommit överens att utarbeta ett gemensamt remissvar på programmet.

Representanter från Södertörnskommunerna har utarbetat ett gemensamt förslag till remissvar daterat 2015-09-07 på programmet som avses att godkännas av samtliga Södertörnskommuner.

Mats Carlsson
Kommundirektör


Jan Lorichs
Planeringsstrateg

Bilagor

1. PM Södertörnskommunernas yttrande över Framkomlighetsprogrammet

Delges

Arkiv
Trafikverket (framkomlighetsprogram@trafikverket.se)



Södertörnskommunernas yttrande över Framkomlighetsprogram för Storstockholm

Trafikverket Region Stockholm vill med Framkomlighetsprogram för Storstockholm föra en dialog med regionala trafikaktörer, kommuner med flera om hur vi gemensamt kan arbeta för ett framkomligt och effektivt använt vägsystem i Storstockholm.

Framkomlighetsprogrammet redovisar vägtrafikens nuläge, utmaningar och möjligheter - med fokus på den trängseldrabbade rusningstrafiken. Trafikverkets frågeställningar handlar om vägtrafikens omfattning och fördelning av framkomligheten.

Trafikverket har tagit fram fyra övergripande förhållningssätt för bättre framkomlighet över hela regionen; *Trafiken ska rulla, Effektiv användning, Sammanhållen region, Anpassa kapaciteten.*

Södertörnskommunerna har höga ambitioner

Södertörn: en halv miljon människor och fyra regionala stadskärnor

Södertörnskommunerna med drygt 450 000 invånare är viktiga aktörer i förverkligandet av Stockholmsregionens utvecklingsplan, RUFS 2010. Södertörnskommunerna arbetar för att skapa nya, attraktiva stadsmiljöer där fyra regionala stadskärnor, Flemingsberg, Kungens kurva-Skärholmen, Haninge och Södertälje, bidrar till att stärka och utveckla södra Stockholmsregionen. Södertörns befolkningsutveckling är kraftig. Om Södertörn vore ett eget län skulle vi vara det fjärde största länet i Sverige och även ha haft den fjärde största befolknings-tillväxten 2014.

Södertörn satsar på ökad tillväxt

Vi har i enlighet med RUFS 2010 viktiga näringslivsatsningar framför oss och en stor del av kommande bostadsexploateringar kan ske genom förtätning i goda kollektivtrafiklägen. Kommer prioriterade infrastruktursatsningar på plats ligger vårt åtagande fast att skapa förutsättningar för 65 000 bostäder och 110 000 arbetstillfällen fram till år 2030. Utgången av den pågående Sverigeförhandlingen kan innebära en ytterligare ökning av bostäder och arbetstillfällen på Södertörn.

Vår vision, våra mål och våra strategier avspeglas i RUFS 2010

Infrastruktur och trafik har inget egenvärde utan är medel för att uppnå övergripande visioner och mål för samhällets utveckling. Vår vision, våra mål och våra strategier för hur Stockholmsregionen inklusive Södertörn ska utvecklas avspeglas i RUFS 2010. Södertörnskommunerna planerar i enlighet med RUFS 2010 för en utbyggnad av de fyra regionala stadskärnorna med fler arbetsplatser, fler bostäder och förbättrade möjligheter till utbildning - vilket i sin tur möjliggör en avlastning av Stockholms innerstad. Nya målpunkter och tvärförbindelser skapar även ett robustare system som bättre tål störningar.

Södertörnskommunernas synpunkter på Framkomlighetsprogram för Storstockholm

Södertörnskommunernas utveckling och tillväxt förutsätter en god framkomlighet i regionen

Södertörnskommunerna har sedan länge dragit principiella slutsatser som till stor del är relevanta i samband med framkomlighetsstudien.

- För att Södertörnskommunerna ska kunna växa i enlighet med RUFS 2010 måste också infrastrukturen följa med.
- Brister i transportsystemet begränsar möjligheterna att bygga nya bostäder och verksamheter. Detta begränsar i sin tur tillväxten i vår regiondel och leder därmed till svårigheter för Stockholmsregionen att nå sina utvecklingsmål (RUFS 2010).
- I nuläget är tillgängligheten till och mellan de regionala stadskärnorna Kungens kurva – Skärholmen, Flemingsberg, Haninge centrum och Södertälje otillräcklig, vilket gör att deras möjligheter att utvecklas som attraktiva alternativ till centrala Stockholm inte är så goda som de annars skulle kunna vara.
- Kommunikationerna mellan de tre stora kommunikationsstråken i södra Stockholmsregionen är bristfälliga för gång-, cykel- och kollektivtrafik, gods och personbilar. Väg nätet är hårt belastat och trafiksäkerheten är låg.
- På Södertörn finns viktiga målpunkter för godstrafiken. Genom utbyggnaden av den nya storhamnen i Norvik och hamnen i Södertälje kommer godsflödena att öka ytterligare. Utvecklingen av industriområdet Stockholm syd (Almnäs i Södertälje och Mörby i Nykvarn) medför också ökade godsflöden.

Synpunkterna nedan följer de frågeställningar som Trafikverket önskat få svar på.

Delar ni vår övergripande uppfattning om förutsättningarna för utveckling av vägtrafiken?

Södertörnskommunerna instämmer i Trafikverkets konstaterande att transportsystemet inom Stockholmsregionen är hårt belastat och i högtrafik delvis överbelastat. 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 näringslivets transporter ställer krav på att vidmakthålla och effektivisera dagens transportsystem samtidigt med att systemet behöver byggas ut. Eftersom, vilket programmet anger, det inte är möjligt att tillgodose den totala efterfrågan på vägtransporter så måste tågans tillförlitlighet säkras och nya vägsatsningar utformas som prioriterar kollektivt resande.

Södertörnskommunerna ställer sig i sak positiva till remissförslagets ambition om att det behövs en samsyn om hur parterna i Stockholms län gemensamt bör arbeta för ett framkomligt och effektivt regionalt vägsystem. Framkomligheten i vägsystemet är avgörande för regionens utveckling med en växande befolkning.

Det är också bra med ett program som ger en inriktning för och samlar Trafikverkets kommande satsningar på det primära vägnätet. Södertörnskommunerna vill dock inte begränsa diskussionen om framkomlighet till det som något otydligt benämns det primära vägnätet och Storstockholm. Konsekvenserna för och effekterna på kommunerna längre ut i regionen av åtgärder centralt i regionen måste kunna bedömas i ett regionalt sammanhang. Parallellt med denna remiss har kommunerna i Stockholmsregionen även Funktionellt prioriterat vägnät på remiss. Dessa båda underlag behandlar delvis samma frågor men utifrån det statliga och kommunala vägnätet (Framkomlighetsprogrammet) respektive enbart de statliga vägarna (Funktionellt prioriterat vägnät). Begreppen som används är olika vilket behöver förklaras tydligare vad som avses. Det är angeläget att det klargörs hur de olika materialerna ska användas och hur de är avgränsade i förhållande till varandra.

Framkomlighetsprogrammets ambition att bidra till ökad framkomlighet är vällovlig. Södertörnskommunerna anser dock att det är oklart vad programmets relation till andra dokument är och vad det ytterligare tillför. Södertörnskommunerna anser att Framkomlighetsprogrammet tydligare behöver kopplas till RUF 2010 och andra regionala strategier och planer. Programmet behöver på ett tydligare sätt visa hur en flerkärnig region kan utvecklas och hur regioncentrum kan avlastas genom ett hållbart transportsystem med en utvecklad kollektivtrafik. Ett hållbart transportsystem är en förutsättning för att kunna åstadkomma ett ökat bostadsbyggande som både gynnar hela regionens utveckling och enskilda kommuner.

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

Framkomlighetsprogrammet måste enligt Södertörnskommunerna mot ovanstående bakgrund tydligare sättas in i ett större sammanhang med ett samlat regionalt utvecklingsperspektiv. Programmet kan inte enbart vara ett verktyg för effektivisering av den regionala vägtrafiken.

Förslagen till inriktningar i programmet för effektivare vägtrafik måste visa hur åtgärderna både samverkar med och påverkar det övriga transportsystemet. Regleringar av vägtrafiken behöver samordnas med utvecklingen av övriga delar av trafiksystemet. Det gäller främst utvecklingen av kollektivtrafiken och i synnerhet utbyggnaden av den spårburna delen av kollektivtrafiksystemet. Tågens tillförlitlighet måste säkras och nya vägsatsningar utformas för att premiera kollektivt resande.

Södertörnskommunerna anser också att det finns ett behov av att ta del av hur storstadsregionerna internationellt har hanterat olika frågor för att öka framkomligheten. För att nyttja den befintliga väginfrastrukturen optimalt är Södertörnskommunerna öppna för att testa lösningar som till exempel reversibla körfält där så är möjligt.

Är det något ni saknar eller något ni vill förändra i programmet?

Den 1 januari 2016 planeras trängselskatt införas på Essingeleden. Avgifterna beräknas bli så pass höga att betydande ändringar i resmönstret kan förväntas uppstå. Konsekvenserna måste belysas i Framkomlighetsprogrammet för att regionen ska kunna hantera situationen.

Det finns flera satsningar i regionen som kan komma att påverka resande- och godsströmmar. Den nya hamnen i Norvik är en sådan satsning som kommer att generera flera nya och viktiga transporter från Nynäshamn och norrut. Trots det ingår inte hela väg 73 som en del av programmet. Södertörnskommunerna anser att kopplingen till den regionala stadskärnan Flemingsberg också ska finnas med som en väsentlig nod i det primära vägnätet.

En effektivisering av trafiksystemet måste också ske genom förstärkta insatser för dubbelrik-tade reseflöden, som nu sker genom utbyggnad av Förbifart Stockholm och Tvärförbindelse Södertörn. Södertörnskommunerna anser att vägar som är under utbyggnad bör ingå i det primära vägnätet men att det också tydligt framgår vilka vägar som under tiden fyller funk-tionen.

Södertörnskommunerna anser att de vägar som används av stombussnätet ska ingå i det pri-mära vägnätet. Frågan om framkomligheten för stombussarna på Södertörn är synnerligen aktuell. En stor flaskhals är infarten till Stockholm via Nynäsvägen. I princip är detta den enda vägen som länkar Tyresö, Haninge och Nynäshamn mot regioncentrum och det är vä-sentligt att bussresorna är snabba och pålitliga och inte hindras på vägen. Särskilt behöver trafikplats Gubbängen där Tyresövägen möter Nynäsvägen uppmärksammas. Innan påfartsre-gleringar blir aktuella här måste separata bussfiler med prioritering finnas på plats så att kol-ektivtrafiken (bussarna) från Tyresö, Haninge och Nynäshamn kan komma fram. Ytterligare en prioriterad sträcka för Södertörnskommunerna är behovet av god framkomlighet på väg 226 på sträckan Tumba - Tullinge - Flemingsberg – Huddinge centrum – Rågsved. Även tvärgående bussar på till exempelvis Glömstavägen har stort behov av bättre framkomlighet.

Södertörnskommunerna anser att programmet bör koncentreras till övergripande och princi-piella frågor. Programmet kan då bli ett tydligt underlag för fortsatta diskussioner mellan re-gionens aktörer för att uppnå en samsyn kring behov och åtgärder för framkomlighet. En vä-sentlig fråga för fortsatt diskussion är hur avvägningen mellan lokal och regional trafik ska göras för att systemet ska bidra till önskad samhällsutveckling. Det förutsätter ett fungerande samspel mellan olika väghållare, stat och kommuner.

Länets kommuner
Trafikförvaltningen SLL
Tillväxt- och regionplaneförvaltningen SLL
Länsstyrelsen
KSL

Remiss Framkomlighetsprogram för Storstockholm

Trafikverket Region Stockholm önskar föra en dialog med regionala trafikaktörer, kommuner m fl om hur vi gemensamt kan arbeta för ett framkomligt och effektivt använt vägsystem i Storstockholm - utvecklat i *Framkomlighetsprogram för Storstockholm*.

Som ett led i dialogen ger vi möjlighet att lämna samlade remissynpunkter på dokumentet. Vi önskar få era svar senast den 30 oktober 2015. Skicka remissvar till framkomlighetsprogram@trafikverket.se.

Framkomlighetsprogrammet finns på Trafikverkets hemsida under adress:

www.trafikverket.se/Privat/I-ditt-lan/Stockholm/Framkomlighetsprogram/

Framkomlighetsprogrammet

I programmet redogör Trafikverket för våra uppfattningar i en mängd frågor, där vi har ett ansvar som väghållningsmyndighet och som planeringsansvarig för transportsystemets långsiktiga utveckling. Vi har försökt förtydliga vad vi anser krävs för att få den regionala trafiken att fungera. Men för ett lyckosamt genomförande krävs i många fall en bredare samsyn. Vi vet också att det finns andra synpunkter som inte alltid stämmer med våra. Vi hoppas kunna nå långt i samsyn och att vi tillsammans med regionens aktörer ska fatta kloka beslut. Trafikverket ser ett stort behov av att föra en dialog om detta. Vi har anledning att ta och ge och att lära av varandra.

- I programmet ges en bild av hur Trafikverket ser på vägtrafikens nuläge, utmaningar och möjligheter. Fokus i programmet är den trängseldrabbade trafiken i högtrafiktid.
- I programmet sammanfattas Trafikverkets förhållningsätt, inriktning för fortsatt arbete, pågående arbeten och redan fattade beslut.
- Trafikverket för även fram förslag som måste diskuteras och utredas vidare tillsammans med berörda aktörer inför eventuella beslut om genomförande.

Frågeställningar för remiss

I remissen önskar vi i första hand få svar på följande

- Delar ni vår övergripande uppfattning om förutsättningarna för utveckling av vägtrafiken?
- Vilka frågeställningar vill ni fördjupa i fortsatt dialog om framkomlighetsprogrammet med Trafikverket?
- Är det något ni saknar eller något ni vill förändra i programmet?

Dialog under 2015

Under 2015 önskar vi föra dialog om framkomlighetsprogrammet och en effektiv användning av vägnätet. Vid möten har vi även möjlighet att diskutera såväl principfrågor som detaljerade frågor.

Trafikverket deltar gärna i möten som andra aktörer ordnar men framför allt tar vi med oss frågan när vi ändå möts. Trafikverket kommer också att pröva att använda programmet i praktisk planering.

Vi tar gärna emot synpunkter, frågor mm löpande under dialogfasen på epost framkomlighetsprogram@trafikverket.se. Det går också bra att kontakta Lars Wogel på Trafikverket Region Stockholm, tfn 010-124 28 15



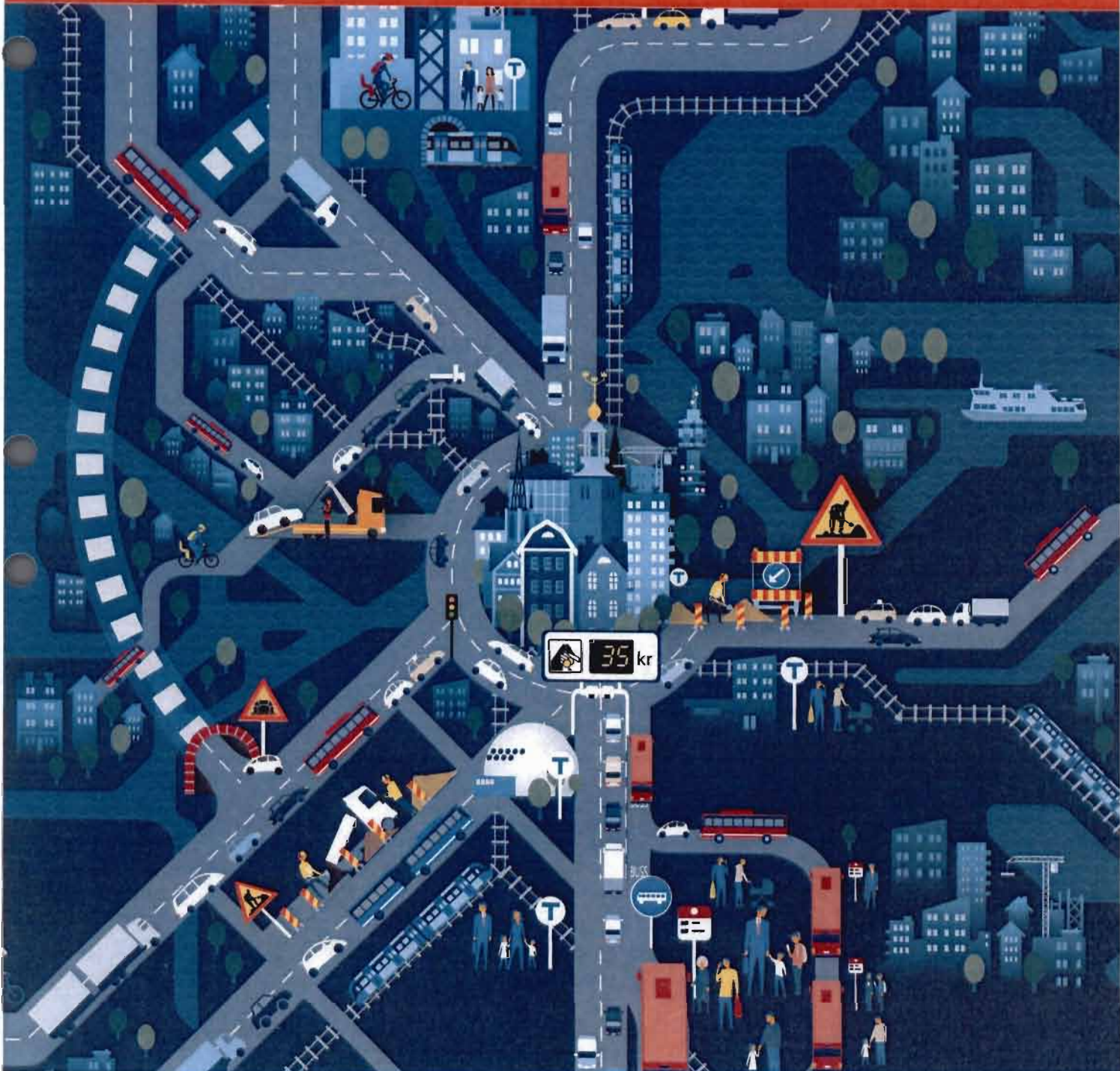
Tyra Wikström

Enhetschef Samhällsplanering

Dialog 2015

Rapport: Framkomlighetsprogram

Trafikverkets inriktning för hur Storstockholms primära vägnät används på bästa sätt



Trafikverket

781 89 Borlänge, Besöksadress: Rödavägen 1

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Framkomlighetsprogram. Trafikverkets inriktning för hur Storstockholms primära vägnät används på bästa sätt

Dokumentdatum: 2014-12-01

Ärendenummer: TRV 2014/24179

Version: 1.0

Kontaktperson: Lars Wogel,

Publikationsnummer: 2014:140

ISBN : 978-91-7467-668-6

Tryck: Ineko AB

Dialog om framkomlighet på väg

Viktigt med bred samsyn

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 – utvecklat i *Framkomlighetsprogram för 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.
- I programmet sammanfattas Trafikverkets förhållningsätt, inriktning för fortsatt arbete, pågående arbeten och redan fattade beslut.
- *Trafikverket för även fram förslag* som måste diskuteras och utredas vidare tillsammans med berörda aktörer inför eventuella beslut om genomförande.

I programmet redogör vi för våra uppfattningar i en mängd frågor, där vi har ett ansvar som väghållningsmyndighet och som planeringsansvarig för transportsystemets långsiktiga utveckling. Vi har försökt förtydliga vad vi anser krävs för att få den regionala trafiken att fungera men för ett lyckosamt genomförande krävs i många fall en bredare samsyn. Vi vet också att det finns andra synpunkter som inte alltid stämmer med våra. Vi hoppas kunna nå långt i samsyn och att vi tillsammans med regionens aktörer ska fatta kloka beslut. Trafikverket ser ett stort behov av att föra en dialog om detta. Vi har anledning att ta och ge och att lära av varandra.

För att få till en process som bygger på ömsesidigt lärande bedömer vi att vi har större glädje av en sammanhållen dialogprocess än av ett normalt remissförfarande.

Dialog under 2015

Tiden fram till augusti 2015 ser vi som en dialogfas. Trafikverket kommer att bjuda in till möten, vi deltar gärna i möten som andra aktörer ordnar men framför allt tar vi med oss frågan när vi ändå möts. Trafikverket kommer också att pröva att använda programmet i praktisk planering.

Vi tar gärna emot frågor och synpunkter löpande under dialogfasen på epost framkomlighetsprogram@trafikverket.se. Alternativt går det bra att kontakta Lars Wogel på Trafikverket Region Stockholm, tfn 0771-921921.

Dialogfasen avslutas med möjlighet för regionens aktörer att lämna samlade skriftliga synpunkter. Sådana önskar vi få till den 31 augusti 2015. Adress: Trafikverket, 172 90 Sundbyberg. Därefter kommer Trafikverket sammanställa vad dialogen gett. Med stöd av inkomna synpunkter, genomförda dialoger och de erfarenheter vi fått av att pröva att använda programmet kommer vi sedan ta ställning till vilka förändringar som bör göras.



Helena Sundberg, regionchef Stockholm Trafikverket

Innehåll

Dialog om framkomlighet på väg	3
Viktigt med bred samsyn	3
Dialog under 2015	3
Centrala begrepp	9
Sammanfattning	10
Stora utmaningar i en växande region	10
Det primära vägnätet utnyttjas maximalt	10
Regional samverkan en förutsättning för att förbättra situationen	10
Effektivare trafik ger ökad framkomlighet	10
Tio inriktningar för en effektivare vägtrafik	11
Så kan vägnätet och dess användning utvecklas	11
Vad kan vi göra nu och vad måste diskuteras vidare	12
1. Varför ett framkomlighetsprogram	13
1.1 Stora utmaningar i en snabbt växande region	13
1.2 Ett framkomligt och mer effektivt använt vägtransportsystem	14
1.3 Utgångspunkt i nationella och regionala dokument	15
2. Vägtrafikens nuläge och framtida utveckling	19
2.1 Transporter på vägnätet	19
2.2 Trafikutveckling och prognoser	22
2.3 Trängsel i trafiken	22
2.4 Trängselskatt	25
2.5 Klimat, miljö och hälsa	26
3. Möjligheter att göra vägtrafiken mer effektiv	27
3.1 Växande köer och brist på alternativa vägar	27
3.2 Trängseln leder till undertryckt efterfrågan	28
3.3 En god regional tillgänglighet bör vårdas	28
4. Effektivare trafik ger ökad framkomlighet	30
4.1 Trafiken ska rulla	30
4.2 Effektiv användning	31
4.3 Sammanhållen region	32
4.4 Anpassa kapaciteten	33
5. Inriktningar för en effektivare vägtrafik	35
1. Prioritera kollektivtrafikens framkomlighet	35
2. Prioritera nyttotrafikens framkomlighet	36

3. Prioritera effektiva transporter i samhällsbyggandet	36
4. Styr och fördela för en effektiv användning av vägkapaciteten	36
5. Styr till rätt hastighet	37
6. Anpassa och utforma vägsystemets länkar för god funktion	37
7. Prioritera framkomligheten för trafik på det primära nätet	37
8. Värna framkomligheten när regionen utvecklas	38
9. Samverka för att förebygga och begränsa planerade och i förväg kända störningar	38
10. Förebygg och hantera oplanerade störningar snabbt	38
6. Så kan vägnätet och dess användning utvecklas	39
6.1 Planerade utbyggnader och ändrad trängselskatt - beslutat	40
6.2 Förbättrad framkomlighet för stom- och direktbussarna - pågående utredning	40
6.3 Bättre stöd och information till trafikanterna - fortsatt utveckling	42
6.4 Styrning och påfartsreglering - förslag för dialog	43
7. Vad kan vi göra nu och vad måste diskuteras vidare	45
7.1 Stora vinster möjliga för många	45
7.2 Frågor att diskutera vidare för att nå samsyn	46
Refererade rapporter	49

Centrala begrepp

Tillgänglighet: Förutsättningarna att nå ett mål eller att utföra ett ärende. Tillgängligheten i transportsystemet beskriver med vilken uppoffring i tid och kostnad som detta kan uppnås.

Framkomlighet: Fordonens förflyttning genom trafiksystemet. Vid god framkomlighet är förse-ningarna små eller inga och restidsvariationen be-gränsad för olika tillfällen och sträckor.

Kapacitet: Hur stor mängd trafikanter eller fordon som kan passera genom ett system, stråk eller trafikplats på bestämd tid. Vid störd trafik och vid köbildning går kapaciteten ned.

Effektiv trafik: En situation där framkomligheten är god, störningarna små och kapaciteten inte överskrids. I ett vidare sammanhang bör även funktionen i det samlade trafiksystemet vägas in.

Effektiva transporter: Effektiva resor och trans-porter för människor och gods, även transportsätt och fyllnadsgrad vägs in.

Fyrstegsprincipen: Ett förhållningssätt för pla-nering inom transportsystemet, som innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet prövas och konkretiseras utifrån följande steg: *Steg 1 Tänk om* – Åtgärder som påverkar transportefter-frågan och val av transportsätt, t.ex. planering och informationskampanjer för att minska transport-efterfrågan. *Steg 2 Optimera* – Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät, t.ex. trängselskatt och prioritering av kollektivtrafik. *Steg 3 Bygg om* – Mindre vägförbättringsåtgärder, t.ex. ombyggnader i befintlig sträckning. *Steg 4 Bygg nytt* – Nyinvesteringar och större ombygg-nadsåtgärder, t.ex. nya vägsträckningar.

ITS: Intelligent transportsystem, innebär lösningar för övervakning, styrning och information inom trafikområdet, t.ex. varierande hastighet, kövarning och restidsinformation.

Mobility management, MM: Ett samlande be-grepp för åtgärder som syftar till att påverka efter-frågan på transporter och stötta individer till att agera mer hållbart i sina val av bland annat färd-medel. Omnämns även i vissa sammanhang som ”smarta val”.

Nyttotrafik: Yrkesmässig last- och persontrafik. Tätheten och tillväxten i Stockholmsregionen medför att bland annat distributions- och bygg-transporterna är särskilt omfattande.

Primära vägnätet: Vägtrafikens huvudstråk som binder samman de centrala delarna av regionen samt vidare storregionalt och nationellt. Nätet har en särskild betydelse att sammanlänka regionens olika delar och skapa god tillgänglighet mellan norr och söder, till särskilda målpunkter för gods samt till större arbetsplatser och trafiknätens knut-punkter. Se vidare faktaruta och karta i kapitel 1.

TDM, Traffic Demand Management: Tillämp-ning av strategier och policies för att minska trans-portefterfrågan, särskilt för privata personbilar utan passagerare, eller förskjuta efterfrågan i tid och rum.

Vägtrafik: Ett vitt begrepp som definitionsmässigt inbegriper all trafik på väg, inklusive trafik på eventuella spår i väg, gång- och cykeltrafik på vägar, torg, gång- och cykelbanor. I detta program, som fokuserar på de högt utnyttjade huvudnäten i stor-stadsregionen, avses i första hand motordriven fordonstrafik, dvs. biltrafik, motorcykel, lastbilstrafik och buss. I de delar, där programmet berör stads-byggnadsfrågor, behov av utrymme för utveckling m.m, breddas intresset till att också inbegripa behov av utrymme för gående och cykeltrafik.

Sammanfattning

Stora utmaningar i en växande region

Stockholmsregionen växer kraftigt och får 30 000–40 000 nya invånare varje år. Till 2030 beräknas länet ha 2,6 miljoner invånare och den historiskt höga tillväxten väntas fortsätta. Staden förtätas och nya stadsdelar byggs.

En sådan kraftig tillväxt ställer krav på att transporterna fungerar väl. Men redan idag är transportsystemet i regionkärnan hårt belastat och i högtrafik delvis överbelastat. Kapaciteten räcker helt enkelt inte till. Den växande vägtrafiken leder också till en ökad belastning på miljö och klimat. Att arbeta för att nå målen om minskade koldioxidutsläpp, ökad andel kollektivtrafikresor och god tillgänglighet och samtidigt verka för att förbättra framkomligheten i vägtrafiken innebär betydande utmaningar.

Gapet mellan tillstånd och mål är stort. Beslutade utbyggnader av vägar och spårtrafik är nödvändiga men inte tillräckliga. Det kommer att krävas en kraftsamling för att hantera trängseln i såväl väg- som spårtrafiken. Det saknas också möjligheter att leda om stora trafikflöden när olyckor eller andra händelser inträffar, och transportsystemet är därför extra känsligt för störningar. Problemen i vägtrafiken förväntas kvarstå och riskerar att förvärras.

Det primära vägnätet utnyttjas maximalt

Fokus i detta program ligger på 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.

I högtrafik används kapaciteten maximalt på det primära vägnätets centrala delar och långa köer uppstår och blockerar stora delar av nätet. Även mellan förortsområden i halvcentrala lägen uppstår köer på vägnätet när efterfrågan är som störst. Det leder till att restiderna blir längre än vanligt – ofta två till tre gånger längre än i lågtrafik – och osäkerhet om hur lång tid en resa kommer att ta. Detta innebär en stor kostnad för den enskilde men också för samhället.

Regional samverkan en förutsättning för att förbättra situationen

Transportsystemet och användningen av det behöver justeras kontinuerligt när regionen växer och förutsättningarna ändras. För att regionen ska kunna utvecklas mot större hållbarhet och bättre funktion krävs att samhällsbyggandet och transportsystemet planeras på ett mer samordnat sätt och att Trafikverket och regionens aktörer, främst Trafikförvaltningen SLL, länsstyrelsen och kommunerna, arbetar i nära samverkan.

Effektivare trafik ger ökad framkomlighet

Trafikverkets och regionens arbete för ett framkomligt och effektivt använt vägtransportsystem utgår från fyra grundläggande förhållningssätt:

- *Trafiken ska rulla genom* att en kombination av åtgärder genomförs. Stillastående köer ska undvikas. Lägre hastighet i högtrafik och viss köbildning accepteras, samtidigt som förseningar ska vara någorlunda förutsägbara.
- *Effektiv användning* genom att prioritera framkomligheten för kapacitetsstarka transportsätt, styra och reglera trafiken samt avväga framkomligheten mellan det primära vägnätet och de lokala näten.
- *Sammanhållen region*, genom att förbättra kontakten dels mellan den norra och södra regionhalvan, dels inom respektive regionhalva; begränsa vägtrafiken och prioritera kollektiv-, gång- och cykeltrafik samt god citylogistik i regionkärnan; prioritera busstrafik på infarterna mot centrum; satsa på kapacitetsstark spår- och busstrafik med attraktiva kopplingar till gång- och cykeltrafik i inre förorter och regionala kärnor.
- *Anpassa kapaciteten* genom att acceptera att det inte går att bygga ikapp efterfrågan, dimensionera infarterna efter de centrala delarna av vägsystemet och ge ny kapacitet i de yttre delarna av vägnätet samt i nord-sydlig riktning genom Förbifart Stockholm.

Tio inriktningar för en effektivare vägtrafik

I detta program har tio inriktningar formulerats, som ska prägla arbetet med att göra transport-systemet mer effektivt och som bygger på de ovan nämnda förhållningssätten. Inom varje inriktningsområde anges vilka principer som Trafikverket arbetar efter.

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 snabbt

Så kan vägnätet och dess användning utvecklas

De åtgärder som bör ingå i Trafikverkets och de regionala och kommunala aktörernas gemensamma insatser är många och avser olika tidsperspektiv. De flesta åtgärderna är planerade eller vidtas redan idag, men behöver förstärkas och samordnas på ett mer genomtänkt sätt.

Planerade utbyggnader och ändrad trängselskatt

Många utbyggnader av infrastrukturen är redan beslutade genom investeringsplanerna för 2014–2025: trängselskatten höjs över befintliga snitt och inkluderar även Essingeleden från 2016, Norra länken öppnas och trimningsåtgärder görs på E4.

Under planperioden fram till ca 2025 genomförs Förbifart Stockholm och Tvärförbindelse Södertörn. Samtidigt görs många andra utbyggnader av infrastrukturen, bland annat på järnvägarna och i tunnelbanan. För perioden efter 2025 diskuteras ytterligare åtgärder, bland annat har medel avsatts för planeringsarbete för en östlig förbindelse som skulle binda samman den inre ringen.

Bättre framkomlighet för stom- och direktbussarna

På det primära vägnätet bör i första hand stombusstrafik och direktbusslinjer ges prioritet. Trafikförvaltningen har i sin stornätsplan lagt fast hur stombusstrafiken i länet bör utvecklas. Trafikförvaltningen och Trafikverket studerar för närvarande i samverkan med berörda kommuner i länet hur framkomligheten för stombusstrafik och direktbussar kan förbättras.

Bättre stöd och information till trafikanterna

Information är viktigt för att underlätta trafikanternas val och för att öka acceptansen för olika lösningar och situationer. Målet är att kunna ge en kontinuerlig bild av trafikläget, framkomligheten med olika trafikslag, restider, omledningar, ersättningstrafik m.m. via många kanaler, bland annat mobilappar. Trafikledningens förmåga att samla in och tolka data och omvandla till riktad information behöver utvecklas, liksom samverkan med blåljusmyndigheter, vägassistans m.m.

Styrning och påfartsreglering

Styr- och regleråtgärder kan bidra till att förbättra framkomligheten och effektiviteten i trafiken. Det gäller främst ekonomisk styrning, t.ex. trängselskatt och trafikreglering. Intelligent transportsystem, ITS, ger ökade möjligheter att styra trafikströmmarna smart och anpassa flöden, hastigheter m.m.

Genom att reglera trafikleders påfartsramper i riktning mot de trånga snitten i regionens inre delar kan kapaciteten på trafiklederna utnyttjas bättre. För närvarande finns påfartsreglering bara på några ställen i regionen. Effekterna av reglerade påfartsramper på fler ställen bör utredas i samverkan med berörda kommuner. Även möjligheten att i högre grad utnyttja varierande hastighet bör studeras närmare.

Vad kan vi göra nu och vad måste diskuteras vidare

Om de inriktningar och åtgärder som redovisas i programmet genomförs konsekvent och i tät samverkan mellan aktörerna kommer vägsystemet att kunna bli mer framkomligt, mer tillförlitligt och bättre utnyttjat och flertalet trafikanter kommer att vinna i restid och tillförlitlighet. Men det innebär också att vissa köer i högtrafik på det primära vägnätet kommer att finnas kvar. Detta ställer krav på att också andra alternativ, framför allt kollektivtrafiken, måste utvecklas vidare.

Det mesta som föreslås i programmet genomförs i större eller mindre omfattning redan idag men inte alltid konsekvent eller i full samordning mellan aktörerna. Ett fullständigt genomförande av förslagen kräver en bred samsyn, mångas agerande och en omfattande acceptans.

I det fortsatta arbetet är det viktigt att diskutera och finna samförstånd i frågor av följande karaktär:

- Vilken omfattning ska vägtrafiken ha? Hur tillgänglig ska Stockholmsregionen vara?
- Hur mycket kan och bör vi styra för att få en mer effektiv trafik?
- Hur ser en "effektiv fördelning" av framkomligheten ut?

1. Varför ett framkomlighetsprogram



Stockholms befolkning växer, det är många byggprojekt och trängseln i trafiken ökar.

1.1 Stora utmaningar i en snabbt växande region

Historiskt hög tillväxt

Stockholmsregionen har de senaste åren vuxit med 30 000–40 000 invånare per år, en historiskt hög tillväxt. Prognoser visar att tillväxttakten kan bestå långsiktigt. Länet förväntas växa med ca en halv miljon invånare till 2,6 miljoner invånare fram till år 2030 och till 2050 kan befolkningen ha ökat till över 3 miljoner invånare.

Ambitionen i planer och program, både på regional och kommunal nivå, är inriktad på att förtäta den befintliga bebyggelsen och bygga nya täta stadsmiljöer med kollektivtrafiken som grund.

Möjligheten att öka antalet invånare och antalet arbetsplatser i regionen är beroende av att transportinfrastrukturen byggs ut. Redan idag är transportsystemet i regionkärnan hårt belastat och i högtrafiktid delvis överbelastat. Behovet av ökad transportkapacitet är därför stort.

Samtidigt finns mål om en god tillgänglighet, minskade koldioxidutsläpp och en ökad andel kollektivtrafikresor. Allt detta innebär betydande utmaningar.

Att förena tillgänglighet och god miljö

Utvecklingen av transportsystemet ska bidra till att två huvudsakliga nationella mål ska uppnås – funktionsmålet och hänsynsmålet:

- Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods.
- Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa.

I dagsläget är avståndet mellan tillstånd och mål i flera avseenden stort. Tillgängligheten har allvarliga brister i storstadsmiljön, inte minst i form av störningar både för spår- och vägtrafik, och gapet mellan pågående utveckling och vad som anses krävas för att nå klimatmålen är betydande.

Bristerna har belysts i bland annat kapacitetsutredningen från 2012. En av slutsatserna i den utredningen är att befintlig infrastruktur kan och bör användas mer effektivt. Kapacitetsutredningen har legat till grund för den nationella transportplanen för 2014–2025.

Strategier för att begränsa klimatpåverkan och göra det nationella målet att Sverige ska vara klimatneutralt år 2050 möjligt har belysts i ett antal

arbeten, bland annat i utredningen *Fossilfrihet på väg* (SOU 2013:84).

För att styra mot ökad hållbarhet måste en stor mängd samverkande åtgärder genomföras. Tillgängligheten kan förbättras på en rad olika sätt, inklusive möjligheten att tillgodose behoven med färre, kortare och mer effektiva resor.

Viktiga samverkande delar i utvecklingen av ett mer hållbart transportsystem är:

- En fortsatt utbyggnad av en kapacitetsstark och attraktiv kollektivtrafik som gör det möjligt att öka andelen resor med kollektivtrafik.
- En tätare stad som underlättar resor med kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik.
- En mer effektiv vägtrafik och energieffektiva fordon.
- Användning av styrmedel som påverkar transportsystemet – allt ifrån drivmedel och fordon till transportefterfrågan och en effektiv användning av infrastrukturen.

Ökad täthet utmanar och ger möjligheter

Tillväxten och den ökade tätheten i regionen innebär både utmaningar och möjligheter.

En omfattande och i många delar ökad vägtrafik bidrar till trängsel, störningar och stora variationer i restid på väg med höga kostnader för individer och samhälle. I högtrafik, när efterfrågan är som störst, bidrar bilköerna till att vägtrafiksystemet fungerar som sämst. Framkomligheten är låg och trafikanternas förväntan på tillförlitlighet uppfylls inte.

Men den ökande tätheten ger också särskilda möjligheter. Många färdmål ligger så nära att man kan gå eller cykla dit. Tät bebyggelse ger också underlag för en effektiv och kapacitetsstark kollektivtrafik, distributionen kan effektiviseras och fler personer och mer gods kan förflyttas på den begränsade vägytan.

Trafiksystemet och användningen av detta måste kontinuerligt förändras när regionen växer. Utrymmesbrist och mycket stora kostnader för att bygga ny väginfrastruktur i storstaden medför att det inte går att bygga ikapp all efterfrågan på vägkapacitet. Biltrafikens andel av transportarbetet måste i stället minska i de centrala delarna av regionen. Samtidigt är det viktigt att vägtransportsystemet fungerar väl och har en god framkomlighet för prioriterad trafik. För den högbelastade buss- och nyttotrafiken samt för arbetspendling i relationer där det saknas effektiv kollektivtrafik är det särskilt viktigt med en god framkomlighet.

1.2 Ett framkomligt och mer effektivt använt vägtransportsystem

Framkomlighetsprogrammet tar sin utgångspunkt i transportsystemets övergripande perspektiv men fokuserar på åtgärder som kan göra vägtransportsystemet mer framkomligt och effektivt använt.

Att möta utmaningarna

Eftersom de utmaningar som vägtrafiken i Stockholmsregionen står inför är stora och frågorna mycket komplexa behövs ett särskilt program som pekar ut inriktningar och åtgärdsområden för ökad effektivitet och förbättrad framkomlighet i vägsystemet.

För att stadsbygden ska kunna utvecklas på ett attraktivt sätt och de övergripande transportmålen ska kunna nås måste de inriktningar och åtgärder, som programmet lyfter fram, kombineras med en mängd andra åtgärder som hanteras i andra sammanhang.

Fokus i programmet ligger på det primära vägnätet och användning av detta under högtrafik. Det primära vägnätet berör både det statliga vägnätet och ett antal kommunala huvudvägar men påverkar också lokala vägnät i övrigt och kommunal planering. Inriktningarna i programmet är generella och bör därför i stor utsträckning följas även för det övriga huvudvägnätet i länet.

Programmet utgår från ett samhällsekonomiskt synsätt. Det trafikslagsövergripande perspektivet och fyrstegsprincipen är andra viktiga nycklar i arbetet. Inriktningarna och åtgärdsområdena i programmet berör alla de fyra stegen.

Programmet har flera tidsperspektiv – främst den relativa närtiden med förändrad trängselskatt, ny infrastruktur i form av Citybanan och Norra länken men även perspektivet mot 2030 med bland annat Förbifart Stockholm, fullföljandet av Mälärbanan och nya tunnelbanegrenar. Det kortare perspektivet fokuserar på genomförandeplanering med koppling till de närmaste årens verksamhetsplanering. Det längre tidsperspektivet syftar till att ge möjlighet att bedöma den långsiktiga utvecklingen och behovet av systemåtgärder.

Samordning mellan regionens aktörer

Programmet ska bidra till en bättre samordning, tydligare prioriteringar och ett mer konsekvent agerande inom Trafikverket och i samverkan med andra aktörer i regionen – främst länets kommuner, Trafikförvaltningen SLL och länsstyrelsen.

Några utgångspunkter återkommer i de regionala och kommunala aktörernas olika dokument och är också vägledande för Trafikverket. Det gäller

regionens tillväxt, miljöutmaningen och växande trängselproblem. Det finns också en samsyn om att efterfrågan kommer att vara fortsatt stor, om insikten att det inte går att bygga ikapp och om behovet av effektivitet i användning av infrastrukturen och god framkomlighet för prioriterad trafik.

Framkomlighetsprogrammet kommer att vara en grund för Trafikverket men resultatet är till stor del beroende av samverkan och samsyn, t.ex. i följande sammanhang:

- Åtgärdsvalsstudier
- Samråd i planfrågor
- Samverkan inom ramen för regional framkomlighet
- Samverkan med andra väghållare, blåljusmyndigheter m.fl.

Underlag för Trafikverkets agerande

Som väghållningsmyndighet arbetar Trafikverket aktivt för ökad framkomlighet. Förhoppningen är att programmet dels ska bidra till att Trafikverket kan agera mer proaktivt, dels göra Trafikverkets utgångspunkter tydliga för andra aktörer. Programmet är framtaget på regionalt initiativ utifrån de särskilda behov av samordning och koordinering som finns i storstadstrafiken och det är uppbyggt kring de begrepp som uppfattas som naturliga i ett operativt arbete.

De inriktningar och principer som anges i programmet tillämpas till stor del av Trafikverket redan idag. Avsikten är att det ska fungera som ett stöd för pågående samverkan. Det är också ett svar på initiativ som andra parter tagit, t.ex. Stockholm stads framkomlighetsstrategi. Delvis ger programmet också framåtblickande förutsättningar för hur trafiksystemet förändras kontinuerligt, men i dessa delar formulerar vi oss med mer öppna frågor.

Trafikverket har direkt inflytande över vissa åtgärder, men för ett mer allsidigt genomförande av programmets intentioner krävs en bredare samsyn.

Framkomlighetsprogrammet kommer att utgöra underlag för Trafikverkets arbete som infrastrukturbyggare och väghållningsmyndighet med följande uppgifter:

- Åtgärdsplanering och strategiska diskussioner med regionala och nationella planeringsaktörer.
- Trimningar och trafikkoordinering.

- Utgångspunkt för fortsatt arbete med trängsel-skattens utveckling.
- Stöd för trafikledning och utvecklad ITS.
- Underlag för samhällsplaneringen.
- Stöd/sammanhang för myndighetsutövning.

Programmet kommer även att vara ett stöd i arbetet med att formulera mål och inriktning för skilda stråk och för genomförandeinriktade program.

1.3 Utgångspunkt i nationella och regionala dokument

Nationell nivå och inom Trafikverket

Framkomlighetsprogrammet utgår från kunskap och ställningstaganden i en lång rad olika arbeten och dokument. På nationell nivå utgår programmet från den nationella transportpolitiken, främst genom de transportpolitiska målen och den nationella transportplanen för 2014–2025.

Programmet speglas också av Trafikverkets egna styrsystem och dokument där bristerna i storstadstrafiken lyfts fram i en mängd sammanhang, bland annat som en av sex strategiska utmaningar för Trafikverket. På regional nivå finns flera program som nära anknyter till framkomlighetsprogrammet, bland annat *Handlingsplan för mobility management i Stockholms län*. Utvecklingen av ITS-system, trimning och mobility management samordnas av Trafikverket Region Stockholms inom pågående arbetet med *Handlingsplan Storstad*.

Arbetet med framkomlighetsprogrammet är också väl samordnat med de nationella arbetena genom att peka ut och ange förutsättningar för ett "funktionellt prioriterat vägnät" samt ett "trafikledningsvägnät". Programmet kan ses som en fördjupning och utvidgning av dessa arbeten för det mest trängseldrabbade vägnätet.

Gemensam regional inriktning för effektivare trafik

De regionala aktörerna har i samverkan med länets kommuner tagit fram rapporten *Regional inriktning för transportsystemets utveckling i Stockholms län*. Där har man formulerat en gemensam inriktning, som visar hur den befintliga infrastrukturen ska kunna användas effektivare (I arbetsgruppen ingick Trafikförvaltningen och TMR inom lands-tinget, KSL (Kommunförbundet Stockholms län) Stockholms stad, Länsstyrelsen och Trafikverket).

Inriktningen kan beskrivas genom följande punkter:

- Säkerställ att befintlig transportinfrastruktur fungerar och utnyttjas smart.
- Bebyggelseplanera för hög tillgänglighet med kollektivtrafik som norm.
- Öka satsningar framför allt på kollektivtrafik men även på gång- och cykeltrafik och effektiv nyttotrafik.
- Prioritera aktivt det begränsade vägutrymmet för att trafiken ska rulla effektivt utan allvarliga köer.

Regional överenskommelse om framkomlighet

Trafikverket arbetar löpande tillsammans med Stockholms stad, Solna stad, Nacka kommun och landstingets trafikförvaltning i framkomlighetsfrågor.

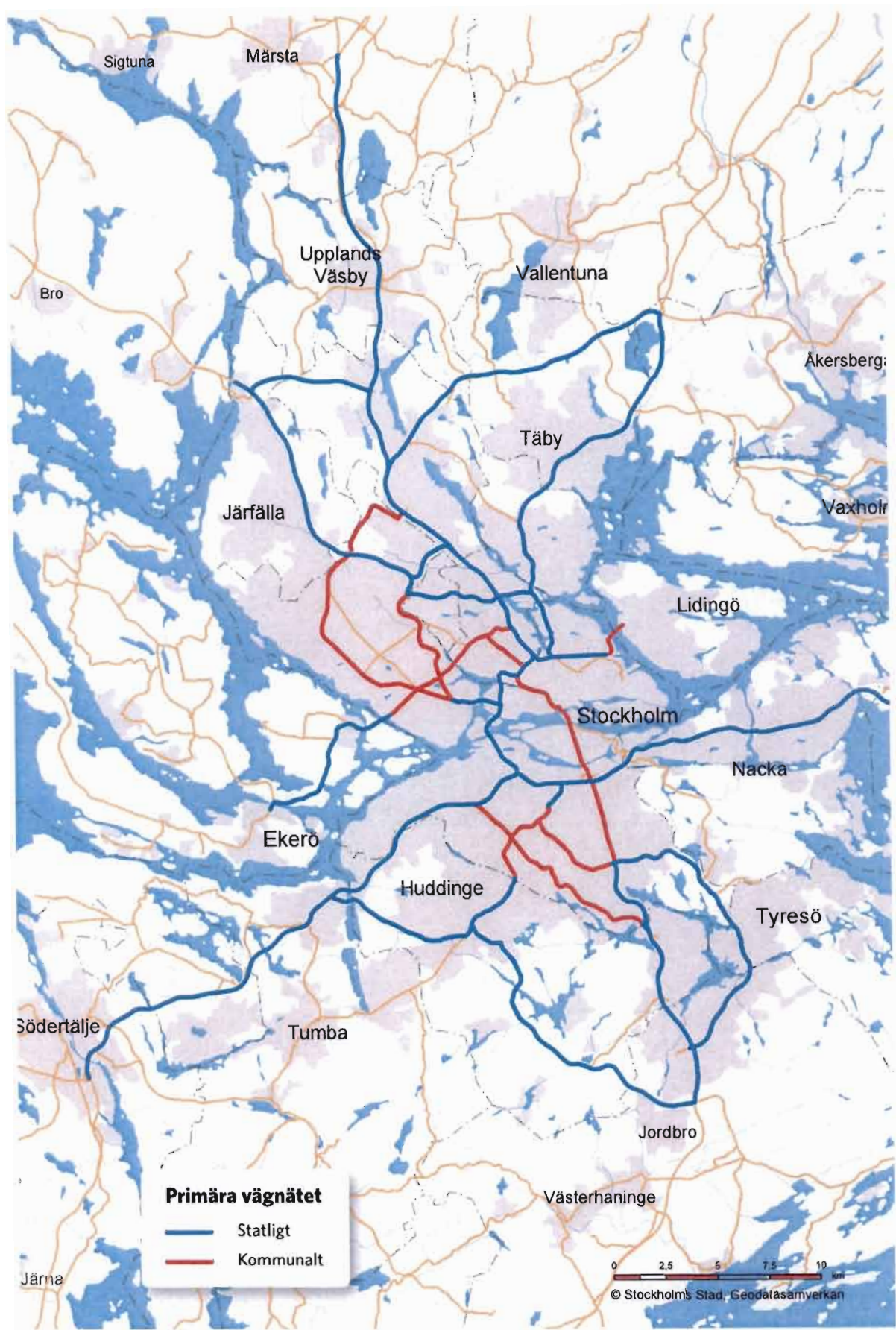
I en gemensam överenskommelse om regional framkomlighet har man identifierat ett primärt nät; vägar och spår som bedömts ha en betydelse för regional framkomlighet. Den del av detta som avser trafik på väg beskrivs som det primära vägnätet – ett vägnät som har en sammanbindande och avlastande funktion i Storstockholms centrala delar, se faktaruta och karta. Syftet med det gemensamma arbetet är att säkerställa hela resan för arbetspendlare inom det primära vägnätet.

FAKTA - DET PRIMÄRA VÄGNÄTET

Det primära vägnätet är vägtrafikens huvudstråk, som binder samman regionens olika delar med varandra. Nätet har betydelse för biltrafik och kollektivtrafik på väg, som pendlingsstråk samt som infarts-, utfarts- och genomfartsleder. I nätets ingår vägar och gator, som trafikeras av stombusslinjer och direktbussar samt vissa omledningsvägar till pendlingsstråk.

Nätet består av de större statliga vägarna samt ett antal kommunala huvudgator i Stockholm, Solna och Nacka och är till stora delar stadsmotorvägar eller fyrfiliga huvudleder. Det primära vägnätet har stor betydelse som regionala huvudleder, för regional busstrafik samt för gods- och annan nyttotrafik och har mycket hög trafikintensitet.

På grund av konkurrensen om markanvändningen har flera större länkar byggts i tunnel: Södra länken, Norra länken och den kommande Förbifart Stockholm.



Figur 1.1. Det primära vägnätet i Stockholms län.

Regionala och kommunala planer

De regionala och kommunala aktörerna har också tagit fram egna strategidokument som visar deras ambition att förbättra framkomligheten.

På den regionala nivån har framkomlighetsprogrammet främst sin utgångspunkt i den regionala utvecklingsplaneringen *RUFS 2010*. I denna redovisas utveckling av bebyggelse och trafikstruktur i perspektivet 2030. Inom landstinget pågår förberedande arbeten med att ta fram en ny RUFS.

Trafikförvaltningen SLL har antaget en stornätstrategi, där man beskriver hur stornäten för buss- och spårtrafik ska utvecklas. I strategin anges även vilka krav som bör ställas på framkomligheten för busstrafiken.

I länets trafikförsörjningsprogram finns bland annat målet om att öka kollektivtrafikandelen med fem procentenheter till 2030.

Stockholms stad har i ett större arbete utarbetat en särskild framkomlighetsstrategi. Där framgår bland annat att kapacitetsstarka transportmedel ska prioriteras, dvs. kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik.

Solna stad har utarbetat en framkomlighetsstrategi för sitt vägnät och även övriga kommuner i länet arbetar med dessa frågor. I kommunernas översiktsplaner anges ambitioner både vad gäller stadsutvecklingen och krav på trafiksystemen.



Figur 1.2 Framkomlighetsstrategin - Stockholm stad.

2. Vägtrafikens nuläge och framtida utveckling



Essingeleden är den hårdast utnyttjade trafikleden i regionen och samtidigt mycket känslig för störningar.

2.1 Transporter på vägnätet

Vägnätets viktigaste uppgifter

Det primära vägnätet har många uppgifter, däribland följande:

- Länka samman regionen och förbinda denna med omgivande regioner.
- Göra arbetsresor möjliga med buss som komplement till spårtrafik samt med biltrafik i relationer och på tider där trafikantunderlaget inte räcker till för att skapa effektiv kollektivtrafik.

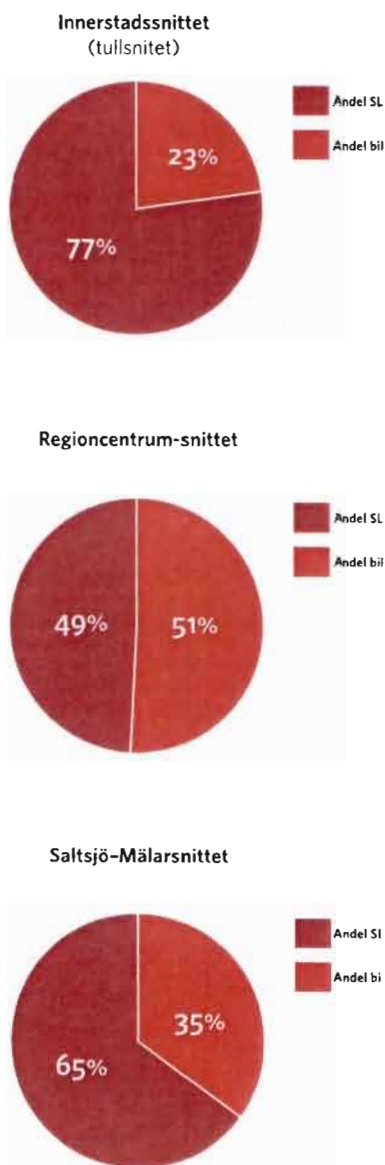
- Möjliggöra näringslivets transporter av olika slag, såsom godstransporter, tjänsteresor, hantverks- och andra servicetransporter.
- Avlasta de lokala näten från genomgående trafik.

Den absolut största delen av trafiken på det primära vägnätet är regional eller lokal. Men sett till antal och funktion är även de långväga resorna betydande.

Kollektivtrafiken har hög marknadsandel

Kollektivtrafiken har en högre marknadsandel i Stockholm än i övriga landet och även jämfört med andra europeiska städer. Trenden har dock under en längre period varit att andelen totalt i regionen har minskat, men under de senaste åren har den ökat igen.

I regioncentrum sker en större andel av persontransporterna med kollektivtrafik samt med gång- och cykeltrafik än i länet i övrigt. Särskilt hög är kollektivtrafikens marknadsandel i högtrafiktid och över de centrala snitten, se figur 2.1.



Figur 2.1. Resande 2012 över tre snitt i högtrafik (kl 6–9 vardagar) i riktning mot staden (utom Saltsjö-Mälarsnittet som visar båda riktningarna). Enbart motoriserad trafik. Resande med regionaltåg och annan kommersiell trafik ingår ej. Källor: ATR, MTS, Trafikkontorets slangräkningar

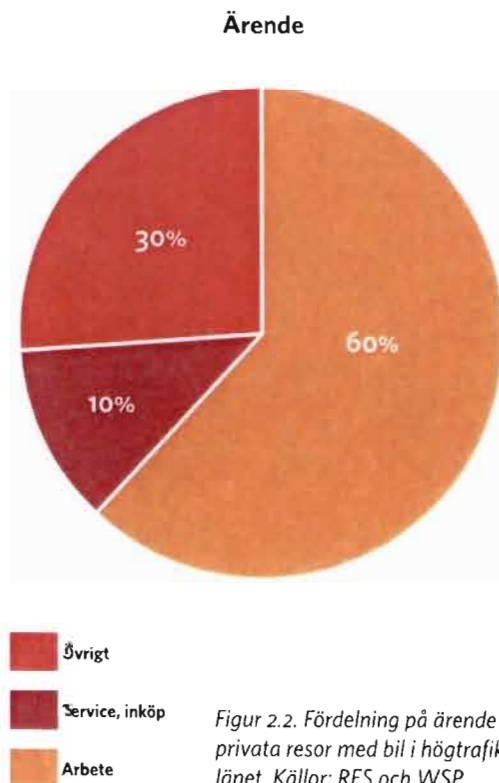
Mest arbetspendling och nyttotrafik i högtrafiktid

En stor del av pendlingen i högtrafiktid är riktad mot regioncentrum. Pendlingen över Saltsjö-Mälarsnittet sker till större del från söder till norr, där större delen av arbetsplatserna finns. De koncentrerade flödena leder till trängsel och sårbarhet i transportsystemet.

Samtidigt bidrar den stjärnformade strukturen till att en stor andel av arbetsplatserna har goda kollektivtrafiklägen och att en mycket stor del av pendlingsresorna därför kan ske med kollektivtrafik. De flesta kollektivtrafikresorna till och även inom regioncentrum sker på spår, framför allt med tunnelbana och pendeltåg.

I högtrafik dominerar arbetspendling och nyttotrafik, men sett till hela dygnet är fritids- och inköpsresornas andel av resandet stor och ökande.

Arbetsresor i privatbil utgör 30 procent av kapacitetsutnyttjandet för all trafik (privat och näringsliv) i högtrafiktimmen. Ärendefördelningen för privatresor med bil i högtrafik visas i figur 2.2.



Figur 2.2. Fördelning på ärende för privata resor med bil i högtrafik i länet. Källor: RES och WSP

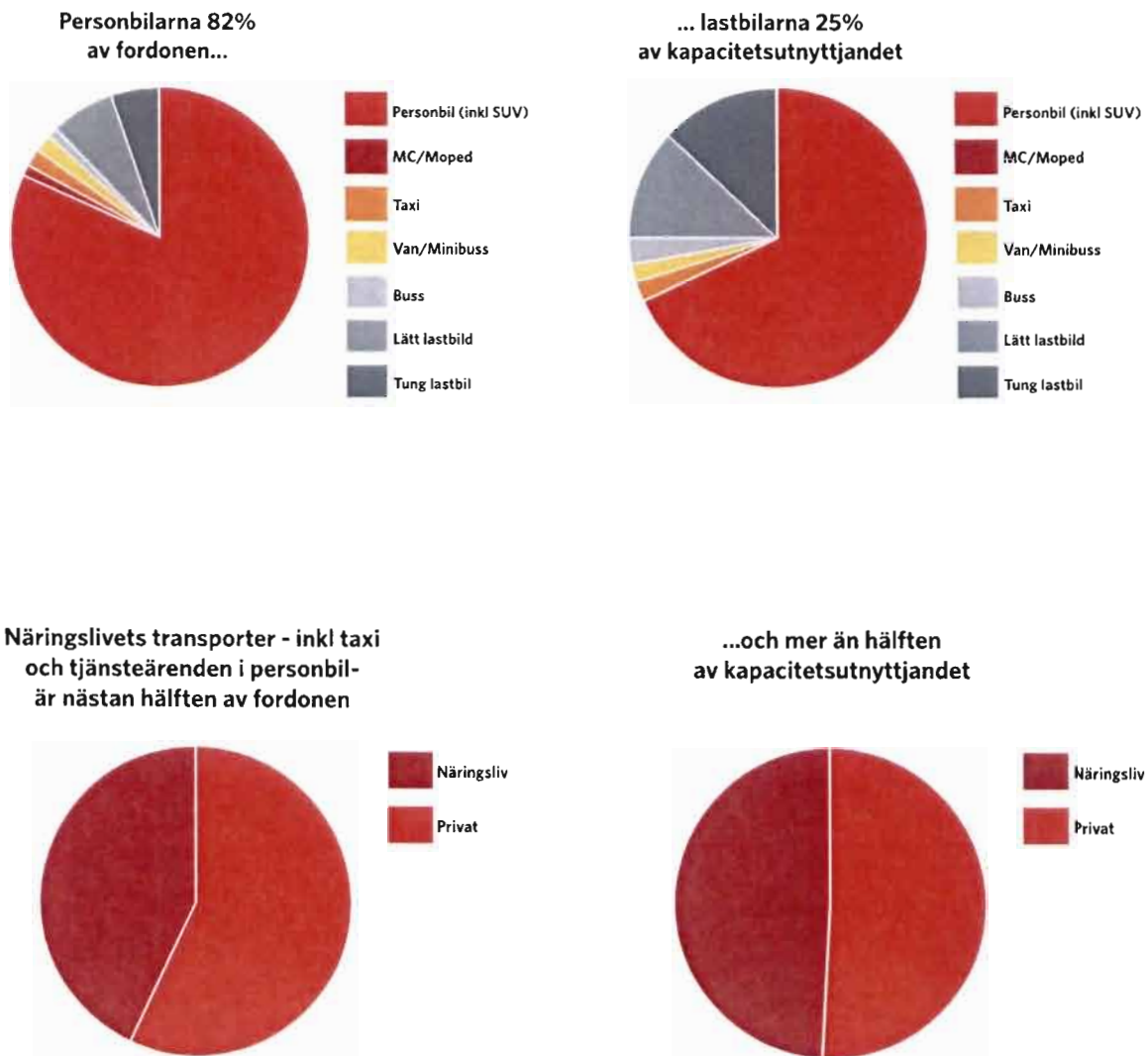
Näringslivets transporter använder en stor del av kapaciteten

En stor del av näringslivets transporter går på väg. Det rör sig om allt från stora tunga lastbilar till lätta lastbilar och olika typer av firma- och tjänstebilar. Stockholmsregionens stora tjänstemarknad avspeglas också i trafiken. Kunskapen om nyttrafiken är dock bristfällig och bör fördjupas. En förstudie indikerar att näringslivet står för mer än hälften av kapacitetsutnyttjandet i högtrafik, se figur 2.3.

Troligtvis har den största delen av nyttrafiken start- eller målpunkt i Stockholm/Mälardalen. I regionen finns, förutom landets största konsumentmarknad, ett stort antal tillverkare av högvärdigt

gods och därtill ett antal större terminaler som riktar sig mot sverigemarknaden.

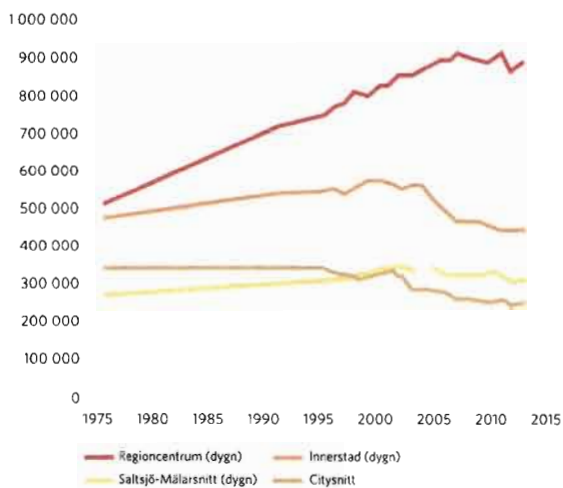
Arlanda är landets viktigaste hub för fraktflyg. Hamnkapaciteten är stor och under utbyggnad. Såväl flyg och hamnar som övriga terminaler försörjs till stor del av vägtransporter. Leveransen "sista-milen" är generellt kostsam och har en proportionellt mycket stor miljöpåverkan och påverkan på annan trafik. Det finns potential och incitament att effektivisera godstrafiken även ur ett företags-ekonomiskt perspektiv.



Figur 2.3. Fördelning av personbilar och lastbilar i högtrafik och deras respektive kapacitetsutnyttjande (3 mätplatser i Stockholm, morgonens högtrafik). Källor: Algors och WSP

2.2 Trafikutveckling och prognoser

Vägtrafikens utveckling i de centrala delarna av regionen har planat ut under de senaste 5–10 åren och mot innerstaden har denna trend varit betydligt längre, se figur 2.4.



Figur 2.4. Trafikvolym och trafikutveckling på större leder enligt trafikräkningar gjorda av Stockholms stad och Trafikverket.

En kombination av faktorer anses ligga bakom utvecklingen – höjda bränslepriser, en längre period med lägre konjunktur samt lägre bilnehav hos utrikes inflyttare är några variabler. Men det är svårt att dra någon bestämd slutsats av de senaste årens avstannade trafikutveckling.

Trafikverkets prognoser, som är utförda på gängse sätt och byggda på historiskt vederlagda samband och officiella underlag, pekar på en snabb tillväxt med en ökningstakt som överträffar befolkningstillväxten.

Prognoser för trafiken är i mycket en konsekvens av andra prognoser, t.ex. om den ekonomiska utvecklingen. Det är samhällsutvecklingen – ekonomin, byggandet, demografin m.m. – som påverkar trafiken. Prognoserna ger vägledning om vilken trafikutveckling som kan förväntas utifrån givna förutsättningar, främst sett till hela trafikdygnet, och är viktiga redskap i planeringen.

En fortsatt hög tillväxt kommer att leda till ökad trängsel. Sett över längre tid är osäkerheten om utvecklingen stor. Ett sätt att hantera detta är att arbeta med hög- och lågscenarier och göra känslighetsanalyser.

Inte heller en lägre trafiktillväxt i takt med befolkningsutvecklingen skulle medföra att trängseln i vägnätet upphör. För det centrala vägnätet i Stockholmsregionen finns anledning att tro på fortsatt stark efterfrågan på framkomlighet i stort sett oavsett hur vi väljer att se på prognoserna.

Detta antagande styrks av befolkningstillväxten i sig och den dolda efterfrågan, som bedöms som undertryckt på grund av trängsel och därför inte leder till transporter vid det önskade tillfället.

2.3 Trängsel i trafiken

Trängseln på vägnätet är beroende av tidpunkt på dygnet, geografiskt läge i regionen och säsong på året med de högsta trafikflödena under sommarmånaderna (semester månaden juli undantaget). I samband med veckoslut bildas omfattande köer på de större infarterna, medan köerna i högtrafik främst uppstår i vägtrafikens flaskhalsar i regioncentrum och på det primära vägnätet.

En stor del av det totala transportarbetet på väg sker längre ut i trafiksystemet eller på tider som inte påverkas av trängsel.

Sammantaget är de störningar som uppstår av tillfälliga händelser av motsvarande omfattning som den dagliga trängseln vid högtrafik.

Trängseln i vägnätet påverkas även av ständigt pågående verksamheter, som utveckling av nya stadsdelar, byggande, underhåll och väghållning. För att undvika störningar i trafiken sker mycket av underhållsarbetet i det högtrafikerade vägnätet nattetid.

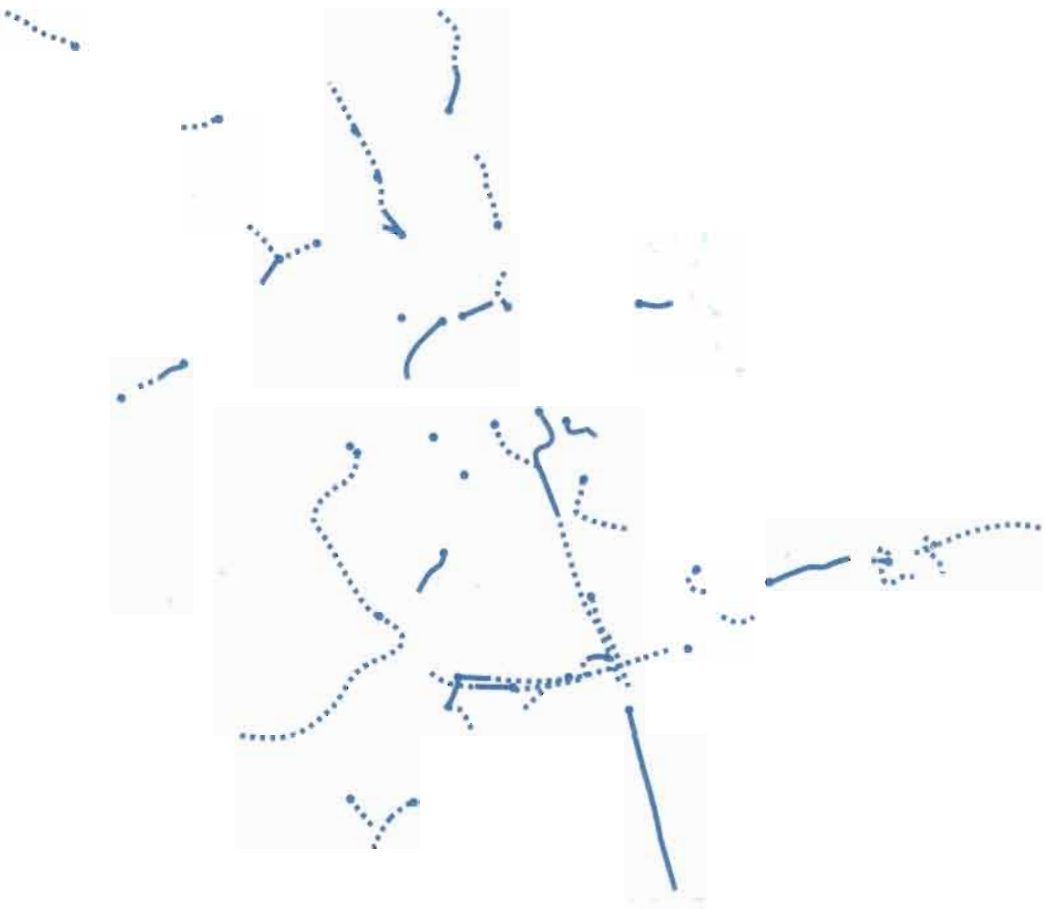
Analys av den framtida trängselsituationen visar att det även fortsättningsvis kommer att finnas betydande flaskhalsar och förlängda restider, trots beslutade utbyggnader och åtgärder. Köerna tenderar att flyttas utåt i systemet, se figur 2.5–2.7.



Figur 2.5. Kapacitetsbrister, köbildning vid högtrafik fm. 2010 - modellanalys.



Figur 2.6. Kapacitetsbrister, köbildning vid högtrafik fm. Med förändrad trängselskatt och norra länken 2020 - modellanalys.



Figur 2.7. Kapacitetsbrister, köbildning vid högtrafik fm. Med Förbifart Stockholm 2030. Heldragen linje visar köbildning vid lägre trafiktillväxt, vid högre trafiktillväxt tillkommer köbildning enligt prickning - modellanalys.

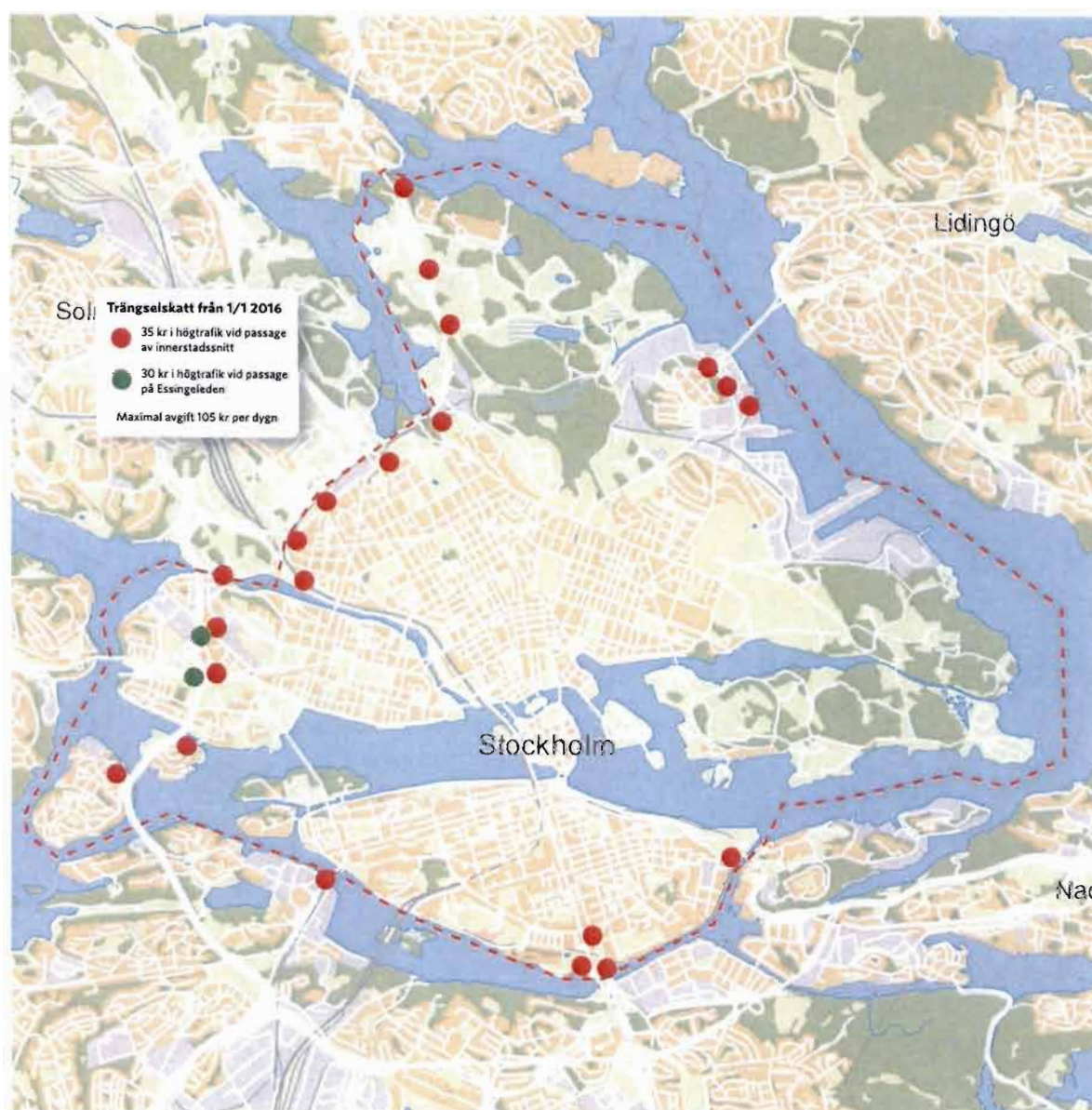
2.4 Trängselskatt

Trängselskatten är etablerad och uppfyller sina syften väl i Stockholm sedan försöket 2006 och införandet 2007. Från 2016 kommer trängselskatten att förändras genom höjda belopp på befintliga passager och införande av ett betalsnitt på Essingeleden.

Väl utformat, med portalerna placerade i trånga sektorer eller flaskhalsar och en avgift som är avvägd på lämplig nivå, är trängselskatt ett samhällsekonomiskt effektivt sätt att förbättra fram-

komligheten. Trängselskatten har störst effekt på framkomligheten i betalsnittens närhet men påverkar även flödena i ett större omland.

Vid en samhällsekonomiskt optimal utformning kvarstår en del av trängseln. Om uttaget av trängselskatt höjs så förbättras framkomligheten ytterligare. Men samtidigt minskar den samhällsekonomiska effektiviteten och tillgängligheten försämras för fler trafikanter, eftersom kostnaden är en del av den samlade resuppostringen.



Figur 2.8. Systemet för trängselskatt med principiell placering av portaler.

2.5 Klimat, miljö och hälsa

Trafikverket har i flera studier och rapporter konstaterat att man för att nå målen om klimat, miljö och energi måste åstadkomma ett energieffektivt transportsystem i hela kedjan – från planering till produktion, drift och underhåll, trafikering och användning. På regional nivå finns länets *Klimat- och energistrategi*. För att nå målen krävs också att en samhällsomställning som stimulerar minskade och effektivare transporter.

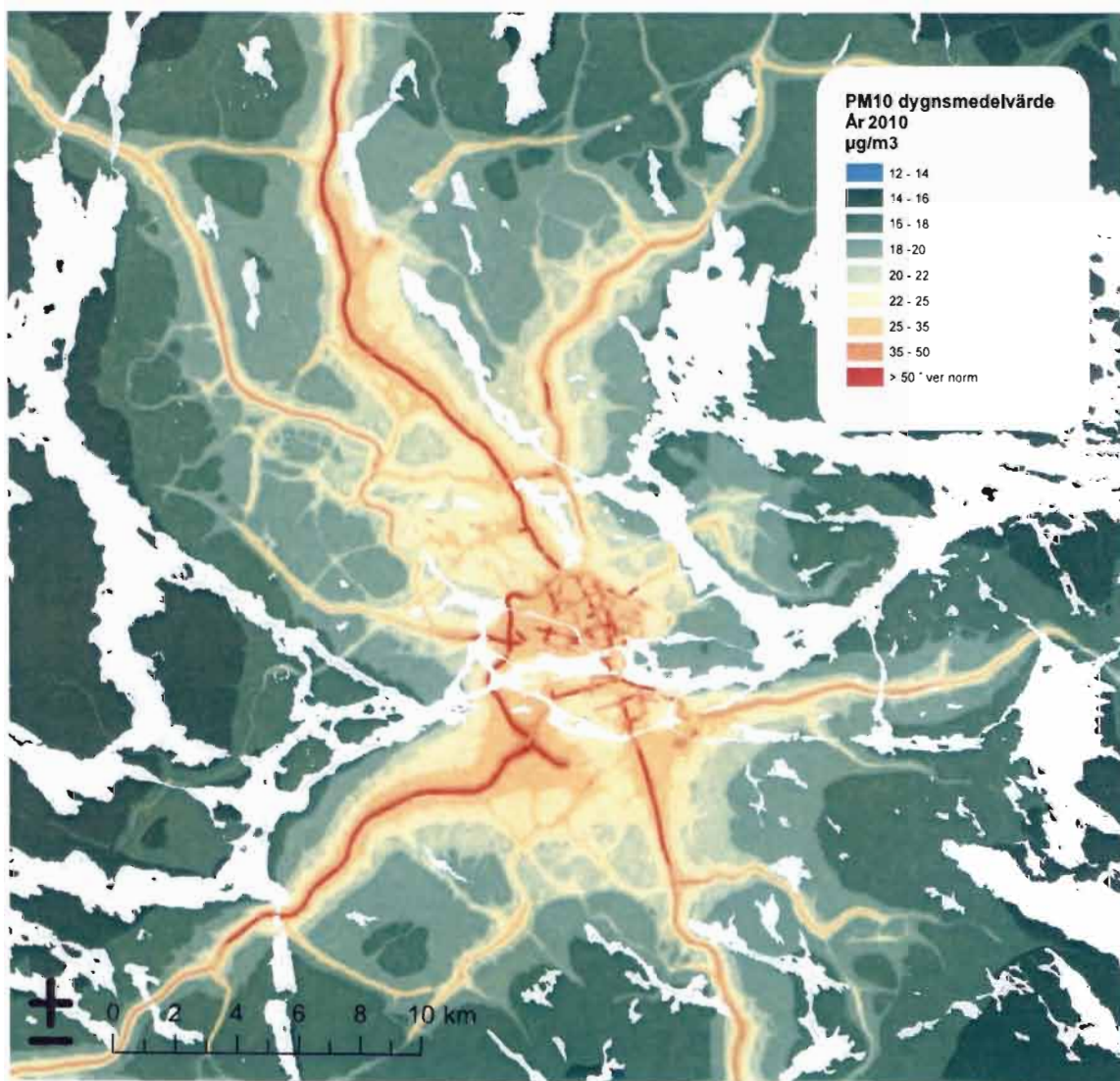
Storleken på koldioxidutsläppen är beroende av den totala användningen av fossila bränslen. Här är det i första hand det totala trafikarbetet i hela länet respektive nationellt som har betydelse, liksom det totala resandet och transportarbetet inklusive flyg, båt m.m.

För att nå klimat-, miljö- och energimålen måste Trafikverket och andra aktörer arbeta med alla

delar inom transportsystemet – en ökad energieffektivitet krävs för fordon, väganvändning, byggande, drift och underhåll liksom en energieffektiv och transportsnål samhällsplanering, där tillgänglighet med kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik prioriteras och med en effektiv godshantering.

Normer för buller, kvävedioxid och partiklar överskrids längs delar av det primära vägnätet. Belastningen varierar i huvudsak med trafikmängd och hastighet. Särskilt partikelmängden (PM) är också relaterad till väder och årstidsförhållanden.

I Stockholms län finns ett åtgärdsprogram för att klara miljö kvalitetsnormen (MKN) för små partiklar (PM10) och kvävedioxid. I detta konstateras att trafiken måste minska för att klara MKN för luft. Viktigt att påpeka här är att MKN är lagkrav, och att ännu lägre halter behöver åstadkommas för att nå målen för god luftkvalitet.



Figur 2.9. PM10 2010, dygnsmedelvärde mikrogram/m³. Rött illustrerar överskridande av miljö kvalitetsnorm (MKN) över 50 mikrogram/m³. Gult indikerar att MKN kan överskridas. Måltalet ur hälsosynpunkt är 30 mikrogram/m³.

3. Möjligheter att göra vägtrafiken mer effektiv



Många trafikslag måste samsas om det trånga gatuutrymmet – gående och cyklister, varudistributionen, buss- och biltrafiken.

3.1 Växande köer och brist på alternativa vägar

I högtrafik överstiger efterfrågan den tillgängliga kapaciteten på delar av det primära vägnätet. Det leder till att köer uppstår och trafiken flyter mycket långsamt. En sådan trafiksituation minskar den faktiska kapaciteten på dessa delar av vägnätet, dvs. antalet fordon som kan hanteras per tidsenhet minskar. Restiderna ökar därmed ytterligare. På grund av överbelastningarna i Stockholmsregionens centrala vägnät är restiderna i många relationer två till tre gånger längre i högtrafik än i lågtrafik.

Tillfälliga störningar i vägsystemet får större konsekvenser, när systemet ligger nära överbelastning. Även en mindre störning kan då få stora konsekvenser, eftersom överbelastningarna medför att det krävs en förhållandevis lång tid för återhämtning innan flödena är normala igen. Det primära väg-

nätet är därför mycket känsligt för störningar. En snabb störningshantering på det primära vägnätet är därmed viktig, för att effekterna av en olycka eller stillastående fordon inte ska påverka hela regionens vägsystem.

Det finns även begränsade möjligheter att leda om trafiken på det primära vägnätet vid en störning. Det primära vägnätet är betydligt mer kapacitetsstarkt än alternativa vägar. När längre köer uppstår på en led är alternativa vägar ofta också trängseldrabbade, vilket försvårar användningen av ett omledningsvägnät. För vissa primära vägar, exempelvis Essingeleden, saknas också rimliga alternativ, vilket gör sårbarheten i regionens transportsystem oacceptabelt stor.

VAD HÄNDER NÄR DET BLIR TRÄNGSEL I TRAFIKEN?

Trängsel → Hastigheten sänks → Köbildning → Lokal och regional trafik påverkas

Fordonen på vägarna konkurrerar om utrymme. Varje tillkommande fordon tar plats för något annat och bidrar till ökad trängsel. Vid trafikplatser, på ramper etc. är det mer komplicerat när fordon ska anpassa sig till varandra. Trängseln ökar, köer bildas och sprids och efter ett tag är de så långa att de växer in andra trafikplatser och in på angränsande vägvsnitt.

Trafiken konkurrerar även geografiskt. Om en anslutande väg till huvudvägnätet ges ökad kapacitet ökar trängseln även på huvudvägnätet. Trängseln och kötiden ökar för trafik som ansluter från andra påfarter eller för dem som redan finns på vägen och systemet blir ineffektivt.

3.2 Trängseln leder till undertryckt efterfrågan

Förlängda restider och osäkerhet om restider på grund av bristande framkomlighet i högtrafik innebär stora kostnader för såväl samhället som den enskilde. Enkäter och utförda uppföljningar av ruttval visar att trafikanter accepterar förlängda restider upp till 25–50 procent under högtrafik. Eftersom restidsförlängningen ofta blir större än så, är konsekvenserna påtagligt negativa, både för den enskilde och för samhället.

Den stora trängseln och störningarna i trafiken leder till en betydande undertryckt efterfrågan på framkomlighet med bil, särskilt i de centrala delarna och i högtrafik. Undertryckt efterfrågan innebär att det finns behov och önskemål att utföra resor som idag inte görs. Eller så sker dessa vid annan tidpunkt eller med annan start- och målpunkt än vad som skulle varit fallet om vägnätet erbjudit en rimlig framkomlighet. Om det vore smidigare att åka bil till eller igenom regionkärnan i högtrafik skulle fler göra det – trängseln bidrar alltså till att dämpa efterfrågan.

Ett visst ändrat beteende kan vara önskvärt ur samhällets perspektiv, trängseln har en positiv styreffekt, men det finns också undertryckt efterfrågan som både är negativ för den enskilde och för samhället. Genom att genomföra åtgärder som väl utformade trängselskatter, regleringar, mer effektiv användning, förbättrad störningshantering eller infrastrukturutbyggnader kan de negativa effekterna av trängseln minskas.

I centrala och halvcentrala förortsområden i regionen finns betydande brister i framkomlighet och en undertryckt efterfrågan. För de yttre delarna av regionen och under annan tid än högtrafik är kapaciteten däremot inte begränsande på samma sätt. Det är därför i första hand andra faktorer som kommer att styra trafikutvecklingen i dessa delar.

3.3 En god regional tillgänglighet bör vårdas

Fungerande vägtrafik ger stor samhällsnytta

Ett väl fungerande transportsystem med korta restider och förutsägbar restid är en förutsättning för att varor och tjänster ska kunna produceras på ett effektivt sätt, men också för att skapa välfärd och en meningsfull fritid för medborgarna. Stockholmsregionen är landets största regionala marknad, vilket innebär att den svenska arbetsmarknaden och näringslivet här är som mest specialiserad och rymmer flest branscher. Regionen har därmed en viktig funktion för hela landets ekonomi.

Denna storleksfördel bygger till stor del på en regional närbarhet, att olika specialiserade verksamheter kan samverka eller konkurrera i vardagen. Viktiga förutsättningar för ökad specialisering och branschbredd. Förlängda restider i det regionala vägnätet, när närbarheten behövs som bäst, minskar dessa unika fördelar. Regionens uppdelning i en nordlig och en sydlig regionhalva med några få förbindelser över Saltsjö-Mälarsnittet ökar också sårbarheten kraftigt.

Vägtrafiken är mer flexibel än andra trafikslag och erbjuder möjlighet till transport av gods och kompetens från dörr till dörr på ett sätt som inga andra trafikslag kan göra. Eftersom den regionala tillgängligheten, möjligheten att nå regionala målpunkter, är viktig för den regionala ekonomin är möjligheten att erbjuda en väl fungerande vägtrafik också mycket viktig i detta sammanhang.

Vägtrafikens storlek bör vara ett medvetet val

Som anges ovan finns det mycket goda motiv till att ge vägtrafiken ett visst utrymme i en storstad. Om ekonomin i regionen ska kunna utvecklas kan detta utrymme också behöva öka. Vad som också måste vägas in är att regionens befolkning och ekonomi har växt kraftigt under lång tid och att tillväxten fortsätter.

Vägtrafikens nackdel är samtidigt särskilt uppenbar i en tät region genom att den är mindre yt- och

energieffektiv än väl använd kollektivtrafik, cykeltrafik eller tunga transporter på järnväg. Miljöpåverkan är också större från vägtrafiken.

Möjligheten att nå samhällsmål och få en bättre fungerande trafik är i hög grad beroende av att planeringen av det regionala transportsystemet och stadsbyggandet samordnas och att det finns en samverkan vid utformning av olika lösningar och åtgärder. Det är en nödvändig förutsättning för att vägsystemet ska kunna användas mer effektivt och att framkomligheten blir mer tillförlitlig.

En ökad framkomlighet för vägtrafiken kan skapas genom att efterfrågan att använda bil minskas, t.ex. genom trängselskatter eller trafikreglering. Men sådana åtgärder påverkar bara tillgänglig-

heten marginellt och kan vara tveksamma som enda åtgärd om det begränsar förutsättningarna för regionens utveckling.

Det är därför viktigt att regionala planeringsorgan och kommuner medvetet avväger och långsiktigt beslutar om vad som är en rimlig nivå på den regionala vägtrafikens storlek, med hänsyn till såväl positiva som negativa effekter. En sådan avvägning ger stöd inför beslut om åtgärder som vägutbyggnader, trafikreglering och hur alternativa färdmedel ska utvecklas. En annan viktig fråga att ta ställning till är vad vägtrafiken ska användas till när utrymmet är begränsat, dvs. grunden för hur en reglering av den tillgängliga kapaciteten ska ske.



Krav på god boendemiljö och konkurrens om utrymmet tvingar ner trafiken i underjorden. Det är särskilt viktigt att trafiken i tunnlar rullar.

4. Effektivare trafik ger ökad framkomlighet



Transportsystemet måste bli effektivare när regionen växer och konkurrensen om utrymmet blir allt starkare.

Som konstaterats i kapitel 3 måste en framkomlig och effektiv trafik ses som en del av den samlade stadsutvecklingen och ett sammanhållet transportsystem. Trafikverkets och regionens arbete för att förbättra framkomligheten utgår från följande huvudsakliga förhållningssätt, som utvecklas vidare i detta kapitel:

- Trafiken ska rulla
- Effektiv användning
- Sammanhållen region
- Anpassa kapaciteten

4.1 Trafiken ska rulla

Acceptera lägre hastighet men restiderna ska vara förutsägbara

Det är viktigt att trafiken på det primära vägnätet "rullar". När fordonen blir stående stilla i allt längre köer blir ingen transport effektiv. Genom att undvika de större köbildningarna på de centrala delarna av vägsystemet kan den praktiska kapaciteten höjas påtagligt. Om genomgående trafik inte kan hålla en hastighet på minst 30–40 km/tim blir köerna alltför långa och sprids till angränsande delar av vägnätet, se faktaruta.

Tiden för en viss resa kan variera med bland annat tidpunkt och läge, men när man väl befinner sig i trafiksystemet bör restiden vara rimligt förutsägbar. Sambandet mellan medelrestid och restidsvariation är dock mycket starkt, och det finns få åtgärder som förbättrar restidsvariationen men inte medelrestiden.

VILKEN HASTIGHET ÄR OPTIMAL FÖR ATT UNDVIKA KÖER?

Det finns betydande vinster om trafiken på de belastade stadsmotorvägarna kan hålla en jämn hastighet på lägst ca 30-40 km/tim. Kapaciteten på trafiklederna minskar vid hastigheter under 60 km/tim. Vid hastigheter under ca 30-40 km/tim bildas större köer som även får effekter för angränsande stråk. Om hastigheten är jämn används kapaciteten i nätet mer effektivt och restiderna blir betydligt mer förutsägbara. Även från miljösynpunkt är det positivt om ryckig kökörning kan undvikas. Slutsatsen är att det primära vägnätet inte bör ta emot så mycket trafik att hastigheten sjunker under 30-40 km/tim.

För större trafikleder är den optimala hastigheten ca 70 km/tim med hänsyn till den praktiska kapaciteten. Flödena är då effektiva, samtidigt som trafiksäkerheten och energieffektiviteten är god. Möjligheten att hålla en ännu högre hastighet har begränsat värde för flertalet transporter i storstadsregionen, eftersom de mestadels är relativt korta. Med hänsyn till luftkvalitet, buller och trafiksäkerhet finns fördelar med en något lägre hastighet. Sannolikt är 60 km/tim en optimal hastighet på stadsmotorväg genom tätbebyggda områden.

4.2 Effektiv användning

Prioritera framkomligheten för kapacitetsstarka färdmedel

I den allt tätare regionen måste framkomligheten i vägtrafiken prioriteras tydligare. Prioriterad trafik ska ha en god och förutsägbar framkomlighet. Det gäller i första hand busslinjer med stort resande, nyttotrafik och arbetspendling i relationer, där kollektivtrafiken saknar förutsättningar att vara ett konkurrenskraftigt alternativ. Under högtrafik kan inte alla erbjudas samma goda framkomlighet.

Det är också möjligt att öka fyllnadsgraden i fordonen. Ökat resande i kollektivtrafiken, samåkning och smart distributionstrafik är exempel på detta. Stockholms stad använder i sin framkomlighetsstrategi begreppet "kapacitetsstarka färdmedel" och avser då kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik samt godsfordon med hög beläggning.

Styra och reglera för effektiv och fördelad framkomlighet

Genom att styra och reglera trafiken kan framkomligheten hållas uppe, trots mycket stor efterfrågan. Trängselskatten är ett exempel på ett mycket effektivt styrmedel. Genom att ta betalt för passage i den dimensionerande flaskhalsen kan framkomligheten upprätthållas. Parkeringsavgifterna är ett annat starkt styrmedel. Som komplement till betalssystem kan reglering av flöde vid påfarter användas.

Beroende på trafikutvecklingen i regionen finns möjligheter att utveckla trängselskattesystemet. Åtgärder som studerats i olika sammanhang är betalningsnätt på innerstadsbroarna eller ytterligare betaltzoner längre ut i regionen. Även möjligheten att variera trängselskatten med t.ex. årstidsvariation har diskuterats.

En grundförutsättning för samhällsekonomisk effektivitet är att betalningsnätten placeras i flaskhalsarna och därmed bidrar till att förbättra framkomligheten och minska restiderna. En annan grundläggande faktor är förståelsen och acceptansen för systemet samt att detta är utformat så att det inte uppfattas som orättvist eller snedvridande.

Att helt styra bort trängseln för att hålla trafiken rullande är i regel inte samhällsekonomiskt rimligt, eftersom kostnaden för den bortstyrda trafiken riskerar att bli högre än restidsvinsterna för kvarvarande trafik. Däremot är en viss styrning, som ger en "rimlig" och "rätt" placerad kö, effektiv och bidrar till att begränsa efterfrågan. Olika styrsystem har skilda effekter och genom att kombinera dessa kan effekten optimeras.

Avväg framkomlighet mellan lokal och regional trafik

Avvägning av kapacitet måste även göras i förhållande till de lokala näten och stadsdelarnas möjlighet att ta emot trafik, parkering m.m. Samspelet mellan regional och lokal trafik är känsligt. Det är en vanlig ambition att begränsa genomfartstrafiken i bostadsområden och leda den till större trafikleder. Omvänt kan större mängder lokal trafik på de regionala stråken bidra till ökad trängsel, som begränsar framkomligheten i vidare områden.

Det övergripande nätet bör ha en god framkomlighet, så att det kan bidra till fungerande regionala samband och till att avlasta de lokala näten från genomfartstrafik. Framkomligheten på lokala nät bör samtidigt vara tillräcklig, så att trafik av lokal karaktär inte söker sig ut på regionala näten.

4.3 Sammanhållen region

Förändra transportsystemet efter nya förutsättningar

Regionens tillväxt och ökade täthet skapar förutsättningarna för transportsystemet.

Tillväxten är stark i hela regionen. I de centrala delarna förtätas innerstaden samtidigt som den täta stadsbygden växer utåt. I både inre och yttre förortskommuner sker en stark tillväxt och särskilda satsningar görs för att bygga och utveckla regionala stadskärnor som t.ex. Barkarby, Kista och Flemingsberg. Tunnelbaneutbyggnaden är en stark drivkraft för ökat bostadsbyggande. Citybanan och den kommande Förbifart Stockholm bidrar till att binda samman regionen och ger lägesfördelar för nya områden.

Trafikens och trafikledningens funktion förändras med detta. Konkurrensen om marken blir större, risken för miljöstörningar ökar, efterfrågan på tillgänglighet och framkomlighet ökar både för nyttotrafik och personresor. Samtidigt ger den ökade tätheten möjlighet att finna mer effektiva lösningar, där transportslagen samverkar i allt högre utsträckning.

Vägnätets fortsatta utveckling och anpassning ska samspela med en transporteffektiv regionstruktur. Användning och utveckling av vägnätet måste utgå från och successivt anpassas till ändrade förutsättningar.

Minska vägtrafiken i regionkärnan

Tillgänglighet i den expanderande centrala regionkärnan skapas i första hand genom kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik samt med citylogistik.

Biltrafiken bör begränsas för att ge ökat utrymme åt kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik och nyttotrafik. Förutsatt ett tätt stadsbyggande i regioncentrum, lämpligt utformade styrmedel och en utbyggd kollektivtrafik finns förutsättningar för att minska den privata bilanvändningen per person i regionens centrala delar. Samtidigt ökar befolkningen särskilt snabbt i denna del av regionen, vilket naturligt bidrar till ökat resande.

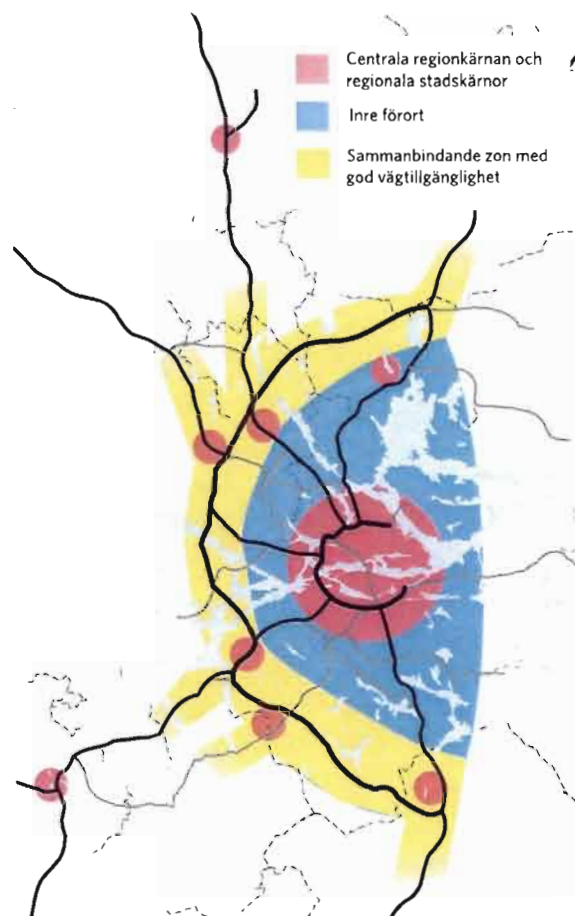
Satsa på kapacitetsstark spårtrafik i inre förort

I området närmast regioncentrum, Stockholms ytterområden och närmast angränsande kommuner skapar kapacitetsstark kollektivtrafik god tillgänglighet mot regioncentrum från flertalet områden. Trängselskatt och trafikstyrning ger tillsammans med utbyggnaden av Förbifart Stockholm förutsättningar för rimlig framkomlighet på väginfarterna och ökar möjligheten att prioritera och förbättra framkomligheten för buss- och nyttotrafik. Tillgängligheten mellan områdena tvärs de radiella förbindelserna behöver i många fall förbättras.

Cykeltrafiken har förutsättningar att utvecklas som komplement till kollektivtrafiken i vissa relationer.

Regionala stadskärnor ges särskilt god tillgänglighet

När Förbifart Stockholm är färdigställd kommer den tillsammans med Södertörnsleden och Norrortsleden att avlasta inre delar av vägnätet och bidra till god tillgänglighet på väg mellan de södra och norra länshalvorna och omgivande län, vilket är särskilt betydelsefullt för den tyngre godstrafiken. För arbetspendlingen mot regioncentrum har spårtrafiken stor betydelse. De regionala stadskärnorna har särskilt god tillgänglighet med lägen vid den radiella spårtrafiken och invid de större tvärgående lederna. Förutsättningarna för kollektivtrafikresande i de regionala kärnorna bör tas tillvara genom attraktiva kopplingar mellan de lokala gång- och cykelstråken och kollektivtrafikens hållplatser och stationer. Också mellan de regionala stadskärnorna bör kollektivtrafiken få god framkomlighet genom väl fungerande och prioriterade anslutningar vid förbifartens/tvärledens trafikplatser.



Figur 4.1. En sammanhållen och vidgad region. I RUFSS 2010, den regionala utvecklingsplanen, anges huvuddragen i markanvändningen och utvecklingen av transportsystemet.

4.4 Anpassa kapaciteten

Vid utformning av det primära vägnätet bör främst de funktionella behoven vara vägledande. Det är viktigt att utforma väganläggningarna med tillräckligt god kapacitet för prioriterade trafikströmmar, men även nödvändigheten att begränsa skilda flöden måste övervägas.

Viktiga frågor att belysa är hur behovet av tillgänglighet och framkomlighet i vägsystemet kan tillgodoses med olika typer av åtgärder samt hur en möjlig åtgärd på en väglänk eller trafikplats påverkar vägsystemet i övrigt. Prognoser kan vara ett stöd i det arbetet men bör inte vara direkt dimensionerande.

De större utbyggnader som planeras kommer att ge utrymme för viss trafikökning, vilket också ger stor nytta med tanke på den stora befolkningsökningen.

Acceptera att det inte går att bygga ikapp efterfrågan

Ökad vägkapacitet kan motiveras för att lindra effekterna av vissa flaskhalsar i vägsystemet eller för att stärka framkomligheten eller tillgängligheten som komplement till andra åtgärder. Ökad vägkapacitet förbättrar tillgängligheten, men det leder i ett trafiksystem med stor efterfrågan också till ökad trafik och till att köer uppstår på nya platser.

Det är varken möjligt eller önskvärt att bygga ikapp efterfrågan. Det är inte möjligt på grund av dels vägtrafikens behov av utrymme, dels kostnaderna för den stora mängden anläggningar som skulle behövas. Det är heller inte önskvärt av hänsyn till miljö och strävan efter ett attraktivt stadsbyggande.

När man bedömer vilka brister som ska åtgärdas måste man väga in hur det övriga vägsystemet påverkas men också i vilken utsträckning som efterfrågan på tillgänglighet kan tillgodoses med kollektivtrafik och, som komplement till denna, med gång- och cykeltrafik.

Den inre delen av trafiksystemet är dimensionerande för infarterna

Det primära vägnätet är ett sammanhängande system, där åtgärder som genomförs måste vägas mot kapacitet och framkomlighetsbehov i det övriga systemet. På det primära vägnätet i eller i anslutning till regionkärnan finns ett flertal länkar som bör ses som dimensionerande. Det finns också en stor, av trängsel undertryckt, trafik och det är rimligt att tro att efterfrågetrycket också i fortsättningen kommer att vara stort för detta vägsystem.

En slutsats är därför att det inre motorvägsystemet – Södra länken, Essingeleden, Norra länken och anslutande leder – till stor del är färdigbyggt och att kapaciteten på detta även framöver kommer att

vara mycket högt utnyttjad. Det är därför olämpligt att öka trafiktrycket på dessa länkar genom att öka flödena i riktning mot de större flaskhalsarna.

En östlig förbindelse är en möjlig framtida utbyggnad, som med anpassning av avgifter och vissa anslutningar kan bidra till ökad tillgänglighet och delvis avlasta övrigt vägnät. Den grundläggande slutsatsen kvarstår – att inte öka trycket på det inre motorvägsystemet – även med en eventuell framtida östlig förbindelse.

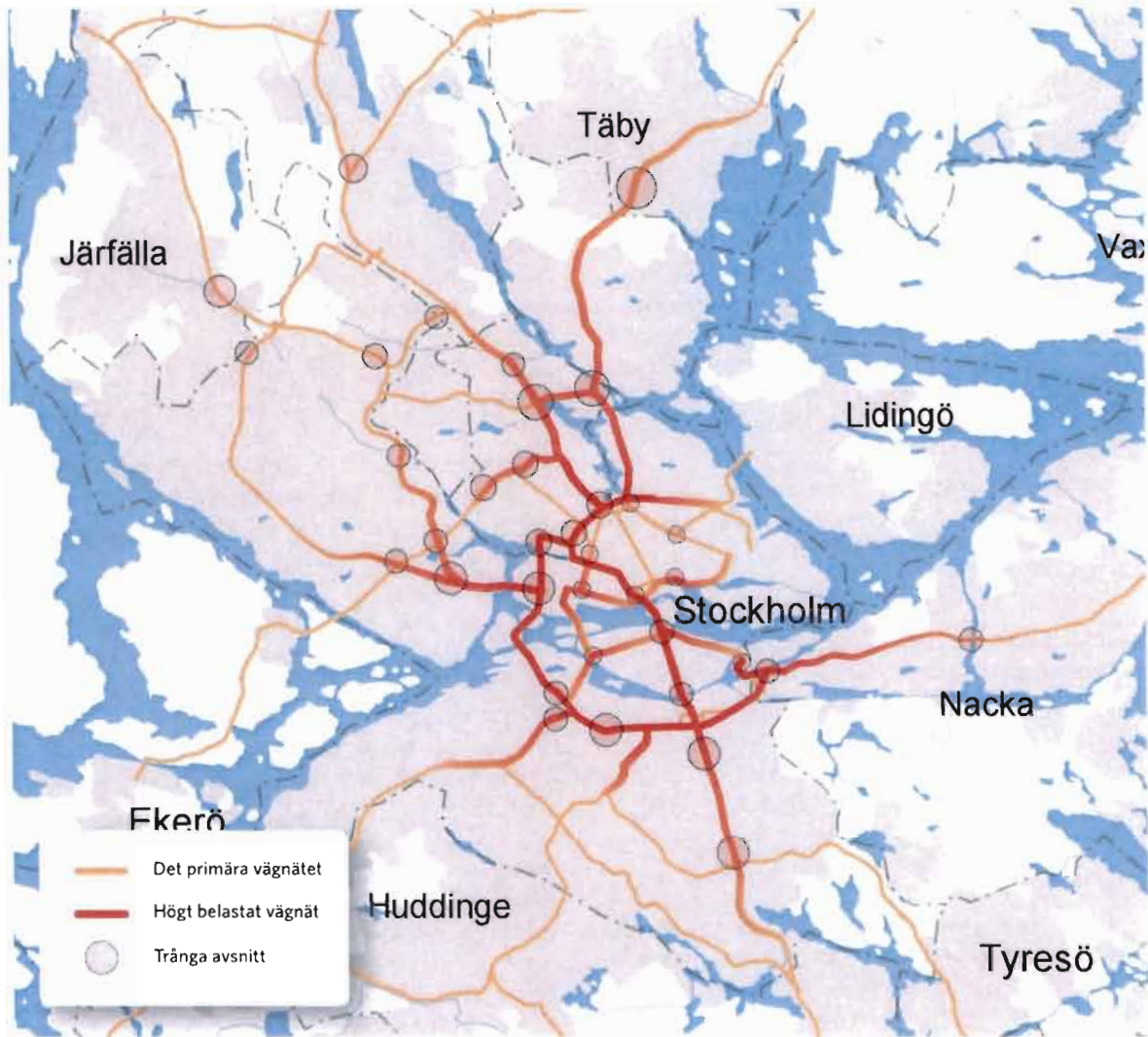
Kapaciteten bör vara störst nära regioncentrum, och på avfarter bör kapaciteten vara så stor att framkomligheten kan upprätthållas för huvudströmmen.

Förbifarten avlastar i nord-sydlig riktning och tillför ny kapacitet till vägsystemets yttre delar

På sikt ger utbyggnad av Förbifart Stockholm/ Yttre tvärleden och, på längre sikt, en möjlig framtida utbyggnad av en östlig förbindelse, ny kapacitet och bättre tillgänglighet, framför allt i de nord-sydliga relationerna. Dessa leder kommer att avlasta och delvis förändra riktningen på flöden också på befintliga delar av det centrala motorvägsystemet.

Det innebär att den nord-sydliga kapaciteten ökar avsevärt, vilket bidrar till att regionen binds samman bättre och att det centrala vägsystemet avlastas. Samtidigt förbättras tillgängligheten och resandet mellan norr och söder kan öka, även under högtrafik. Det kommer att leda till att trängsel-skattesystemet behöver förändras. Men även med förbifarten kommer det finnas köer kvar i systemet och fortsatt behov av styrande åtgärder.

Karaktern på trafiken kan också till viss del komma att förändras, bland annat när tyngre genomfartstrafik ges andra möjligheter till vägval. Utanför Yttre tvärleden finns större förutsättningar att tillgodose efterfrågan på vägkapacitet.



Figur 4.2. Flaskhalsar och belastade sträckor i högtrafik ca 2015-2020. Vägnät som inte kan belastas ytterligare utan effekt för framkomligheten.

5. Inriktningar för en effektivare vägtrafik



Viktiga inriktningar för en effektivare trafik och en bättre livsmiljö är att prioritera busstrafikens framkomlighet, hålla genomfartstrafik borta från de lokala vägnäten och ge bättre utrymme för gående och cyklister i trafikmiljön.

Om trafiken ska fungera mer optimalt måste flera aktörer samverka. Vissa avvägningar och genomförandefrågor har Trafikverket mandat att hantera som infrastrukturhållare, medan andra kräver samförståndslösningar, framför allt med kommunerna.

Det måste finnas ett samförstånd mellan aktörerna om samhällsbygget och hur användningen av vägnätet ska prioriteras. För att vägtrafiken ska flyta väl och fungera effektivt som system måste vissa trögheter, som avgifter och prioriterande styrning, införas. I viss utsträckning kan "rätt" placerade köer ha en sådan funktion, annars blir efterfrågan och belastningen alltför stor. Slutligen måste trafikanterna stödjas att agera smart, samtidigt som beredskapen är stor att hantera störningar som uppstår.

Vinsten med att förbättra användningen av vägsystemet kan då bli mycket stor.

I detta framkomlighetsprogram har tio inriktningar formulerats med stöd av de förhållningssätt som vi redogjorde för i kapitel 4. De presenteras nedan utan inbördes ordning. För varje inriktning redovisas vilka principer som Trafikverket arbetar efter.

1. Prioritera kollektivtrafikens framkomlighet

På det primära vägnätet ska framkomligheten för stombusstrafiken och annan busstrafik av likvärdig betydelse prioriteras. Tillgängligheten till större bytespunkter och målpunkter bör vara särskilt god för busstrafik. Större infartsparkeringar bör lokaliseras så nära resans startpunkt som möjligt. Kollektivtrafiken ska kunna hålla en jämn hög hastighet för att vara konkurrenskraftig.

Trafikverket samverkar med Trafikförvaltningen SLL och berörda kommuner för att säkerställa god bussframkomlighet.

Principer för att prioritera kollektivtrafikens framkomlighet:

- I första hand genomförs generella åtgärder för framkomlighet och prioritering av trafik med regional uppgift så att dessa även gynnar busstrafiken.
- De hastigheter som anges som målnivåer i stommåtsutredningen ska normalt kunna hållas. Om busstrafik återkommande drabbas av köbildning bör särskild prioritering prövas.
- Vid behov av busskörfält kan i vissa fall även övervägas att tillåta annan trafik (nyttotrafik) så att ett jämnt och effektivt utnyttjande av alla körfält åstadkoms.

2. Prioritera nyttotrafikens framkomlighet

För nyttotrafiken är det generellt viktigt att regional trafik har god framkomlighet på det primära vägnätet.

För tyngre godstrafik har framkomligheten på det övergripande nätet med anslutning till hamnar och större terminaler särskild betydelse. Effekter av godstrafikkörfält och gods i kollektivtrafikkörfält bör utredas.

Koncept för distributionstrafik behöver utvecklas gemensamt av länets offentliga aktörer i samverkan med näringslivet. Exempelvis bör kraven på angöring till fastigheter förtydligas, fler offentliga aktörer behöver samordna den egna upphandlingen av varor och "off peak-leveranser" utnyttjas mer frekvent. Olika varugrupper kräver olika logistiska upplägg.

Princip för att prioritera nyttotrafikens framkomlighet :

- Nyttotrafiken ska ha god framkomlighet förbi Stockholm samt till och från terminalområden.

3. Prioritera effektiva transporter i samhällsbyggandet

Den växande befolkningen och de många byggprojekten har stor påverkan på trafiksituationen. Stora krav ställs på planering och samordning för att begränsa trafiktillväxten och ge möjlighet till god framkomlighet. Trafikverket stödjer den inriktning som länets kommuner till stor del arbetar med för att utveckla god tillgänglighet med

kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik.

Styrmedel som parkeringstal, avgifter m.m. bör ses över för både befintlig och tillkommande bebyggelse.

I samråd med kommunerna driver och stödjer Trafikverket arbetet med att prioritera effektiva transporter i samhällsbyggandet genom följande principer:

Principer för att prioritera effektiva transporter i samhällsbyggandet :

- Verksamheter som alstrar stora mängder vägtrafik bör inte lokaliseras i regionens centrala delar eller i direkt anslutning till det inre motorvägsystemet eller dess anslutningar.
- Inför alla större trafikinvesteringar och stadsbyggnadsprojekt ska trafikanalyser genomföras i en tidig fas av planeringsarbetet.
- Ny bebyggelse bör utformas med prioritet för kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik och nödvändig nyttotrafik. Det innebär bland annat att inköp och aktiviteter i vardagslivet bör kunna ske utan tillgång till egen bil. Regionala cykelstråk byggs ut enligt regionalt cykelprogram.
- Vid sidan av trängselskatten är parkeringstal, parkeringsavgifter, avstånd till parkering m.m. kraftfulla styrmedel som kan påverka bilanvändningen och bör användas, särskilt för centralt belägna målpunkter och målpunkter med god kollektivtrafik eller där det finns möjligheter att förbättra kollektivtrafiken.
- Även andra åtgärder som bidrar till effektiv användning av transportsystemet bör genomföras. I *Handlingsplan för mobility management i Stockholms län* redovisas arbetssätt och huvudsakliga åtgärder per stråk.

4. Styra och fördela för en effektiv användning av vägkapaciteten

På det primära vägnätet prioriteras förutsättningarna att hålla jämn hastighet och förutsägbar restid framför högre hastighet. Genom att även i högtrafik hålla trafiken på det primära nätet rullande, minst ca 30–40 km/tim, ökar kapaciteten och tillförlitligheten.

Genom en kombination av ekonomiska styrmedel, medveten utformning och anpassad och smart styrning, samtidigt som kollektivtrafiken utvecklas, kan användningen av vägnätet effektiviseras. Framtida utformning av trängselskatten bör utredas parallellt med övriga frågor av övergripande

betydelse för trafiksystemets utformning.

Dessa åtgärder kräver samverkan mellan flera parter.

Principer för att styra och fördela vägnätets användning:

- Framkomligheten ska fördelas på ett effektivt sätt mellan geografiska sektorer och mellan inre och yttre delar av regionen.
- Köer som uppstår ska inte störa flöden på andra delar av det primära vägnätet. Särskilt viktigt är att det inte uppstår stillastående trafik i tunnlarna.
- Aktiv styrning av trafikflöden införs vid behov för att säkra framkomligheten för trafik på det primära vägnätet. Styrningen avvägs så att köer som uppstår på anslutande vägar begränsas till påfartsramper och så att de inte hindrar trafik på de lokala vägnäten.

5. Styr till rätt hastighet

Den skyltade maximala hastigheten på vägarna har betydelse för såväl trafiksäkerhet, framkomlighet som miljö. Genom att variera hastigheten kan målpuffyllelsen öka. Beslut om varierande hastighet kan fattas av länsstyrelsen. Varierande hastighet gäller bestämda sträckningar och variationen kan vara tids- eller flödesstyrd. Särskilda föreskrifter ska finnas för hur hastigheten ska varieras.

Varierande hastighet ska skyltas med vanligt hastighetsmärke (röd ring), vid varierande hastighet görs skyltningen elektroniskt. Varierande hastighet ska inte förväxlas med den rekommenderade hastighet (utan röd ring) som anges via kövarningssystemet.

Genom harmoniserad hastighet och därmed kortare avstånd mellan fordonen kan tidpunkten, då kapaciteten är fullt utnyttjad med växande köer som följd, fördröjas.

Principer för varierande hastighet:

- Sänkning av skyltad hastighet vid höga flöden. Effekten är störst i början av högtrafiktiden innan köbildning börjat.
- Säsongsstyrd sänkning av hastigheten för att minska halten av luftföroreningar (partiklar).

6. Anpassa och utforma vägsystemets länkar för god funktion

Åtgärder som genomförs i det primära nätet måste vägas mot behovet av god framkomlighet och effektiv kapacitetsutnyttjande på respektive länk men också mot effekterna på vägsystemet som helhet.

Ökad vägkapacitet kan motiveras för att begränsa störningar som orsakas av flaskhalsar eller för att stärka framkomlighet och tillgänglighet som komplement till andra åtgärder.

Principer för att avväga kapacitet och funktion på vägsystemets länkar:

- Trafiksystemet utformas så att trafik mellan yttre regiondelar ges alternativ samt så att infarterna och det inre motorvägsystemet inte belastas av trafik utan mål i den inre regionkärnan.
- Kapaciteten på infarter mot regioncentrum och det inre motorvägsystemet dimensioneras långsiktigt utifrån vad vägnätet i regioncentrum kan hantera.
- Fysiskt utrymme reserveras för att kunna genomföra åtgärder enligt gällande planer och redovisade långsiktiga intressen. För vägar av riksintresse ska precisering av framtida behov göras.

7. Prioritera framkomligheten för trafik på det primära nätet

Framkomligheten på det primära vägnätet ska vara god. Vid bristande kapacitet ska normalt trafiken på det primära vägnätet prioriteras. Särskilt viktigt är att frekvent kollektivtrafik och nyttotrafik har god framkomlighet. Trafiksystemet utformas och regleras så att fördröjning i restid fördelas mellan inre och yttre regiondelar samt mellan sektorer.

Trafikverket samverkar med kommunerna för bättre framkomlighet i det primära nätet.

Principer för att prioritera framkomligheten på det primära nätet:

- Trafikplatser ska utformas med prioritet för regional trafik och trafik på det primära vägnätet.
- Trafikplatser på stadsmotorvägar och särskilt deras avfarter ska ha tillräcklig kapacitet för att undvika att köer uppstår som blockerar huvudströmmen.
- Vid behov anpassas körfält, ramper och signalanläggningar för att prioritera framkomligheten för trafik på det primära vägnätet.

8. Värna framkomligheten när regionen utvecklas

På det primära vägnätet (såväl statligt som kommunalt) ska särskilt den regionala framkomligheten värnas, liksom vägarnas funktion och behoven av framtida utveckling. Utanför det primära vägnätet ska ökad hänsyn tas till lokala intressen.

Bebyggelsefritt avstånd, inom vilket det krävs tillstånd för ny bebyggelse, regleras med stöd av väglagen. Fredandet av tillräckligt avstånd mellan väg och bebyggelse är också viktigt för den framtida framkomligheten för bil, kollektivtrafik och cykeltrafik. Tillstånd för ny bebyggelse förutsätter kunskapsunderlag som också tar hänsyn till framtida anspråk för berört stråk.

För att värna tillgängligheten i stadsbyggandet arbetar Trafikverket i samverkan med länets kommuner.

Principer för att värna framkomligheten i stadsbyggandet:

- Vid byggande i anslutning till det primära vägnätet ska hänsyn tas såväl till säkerhet och miljö som till framtida behov av utrymme för trimning eller utbyggnad av väg eller cykelbana.
- Ytterligare anslutning av lokal trafik i trafikplatser på det primära nätet ska inte ske om det påverkar framkomligheten negativt för trafik på primärt vägnät.
- Vägnät med i huvudsak lokal funktion, för vilket kommunerna är väghållare, utformas och dimensioneras för att hantera trafik av lokal karaktär.
- Vissa strategiska stråk har även funktion som omledningsväg. Funktionen bör säkerställas, t.ex. genom avtal mellan Trafikverket och berörd kommun.

9. Samverka för att förebygga och begränsa planerade och i förväg kända störningar

Trafikstörningar som uppstår av i förväg kända aktiviteter ska förebyggas – större byggen, väg- och spårarbeten, evenemang m.m. Detta arbete sker i samverkan och koordineras med aktörerna inom storstadsplaneringen. Större vikt ska läggas på att minimera effekterna av planerade störningar, exempelvis genom arbete under nätter och helger. Kostnaden för skiftarbete m.m. bör i högre grad ställas mot trafikantkostnaden. Likaså bör hårdare krav ställas på de olika projekten för trafikens funktion under byggtiden.

Principer för att förebygga och begränsa störningar:

- Trafikstörande arbeten ska så långt som möjligt undvikas eller begränsas under högtrafiktid.
- Alla trafikstörande arbeten och upplåtelse på det primära nätet (alla trafikslag) samt transporter i samband med större evenemang ska samordnas internt och med andra infrastrukturhållare för att minimera störningarna.
- Samordnad information ska lämnas till trafikanterna om trafikstörningar och avvikelser.

10. Förebygga och hantera oplanerade störningar snabbt

Trafikledningen ska ha hög beredskap och resurser för att förebygga och snabbt hantera störningar som uppstår.

Fordonens hastighet på det primära vägnätet bör i rusningstrafik normalt inte underskrida 30–40 km/tim. Trafikutformning, störningshantering och regelverk ska samverka.

Det ska finnas i förväg uppgjorda strategier för vilka trafikströmmar som ska prioriteras vid störning. Resurser för vägassistans, trafikstyrning och trafikinformation ska riktas, så att de sammantaget ger störst effekt för störningshanteringen. Det operativa arbetet sker i samverkan inom Trafik Stockholm.

System för trafikledning gällande trafikstyrning och trafikinformation ska utvecklas i samverkan mellan Trafikverket och kommunala väghållare.

Principer för att hantera störningar:

- Stärk förmågan att förebygga och hantera störningar med stöd av utvecklad trafikledningsfunktion och intelligenta transportsystem (ITS) och vägassistans.
- Undvik stillastående trafik i tunnlår.
- Prioritera kollektivtrafikens framkomlighet och trafik i det primära vägnätet.
- Prioritera trafikströmmar i den riktning som avvecklar köerna.

6. Så kan vägnätet och dess användning utvecklas



Det måste finnas beredskap för att leda om trafiken vid både planerade störningar, som t.ex. ombyggnader, och vid oplanerade, som t.ex. olyckor.

Arbetet för att förbättra framkomligheten och öka effektiviteten omfattar många åtgärder. Förhållningssätten i kapitel 4 och inriktningarna i kapitel 5 ska appliceras på trafikplatser, i stråk och sektorer men också kopplas till stadsbyggandet.

I det här kapitlet beskrivs några mer betydande åtgärder. Vissa är beslutade eller pågående, medan andra är sådana som Trafikverket anser bör ingå i ett övergripande arbete för ökad effektivitet och framkomlighet och där Trafikverket arbetar för att finna samsyn med andra aktörer i länet.

Vid sidan av detta genomför Trafikverket och andra aktörer kontinuerligt en stor mängd andra insatser som bidrar till att förbättra framkomligheten. Exempel på åtgärder är utbyggnad av cykelstråk, trimning av vägsystemet, trafikkoordinering, varierande hastighet eller särskilda projekt som Resval sydost och Mobility management. Trafikverkets avsikt är att ta fram en särskild plan för åtgärder som genomförs i ett kortare perspektiv – *Handlingsplan Storstad*.

6.1 Planerade utbyggnader och ändrad trängselskatt – beslutat

Beslut om utbyggnad av infrastrukturen har tagits genom investeringsplanerna för 2014–2025. I *RUFS 2010* anges även en mer långsiktig inriktning för infrastrukturens utveckling.

Satsningar i närtid

Från 2016 höjs trängselskatten över befintliga snitt, samtidigt som trängselskatt införs på Essingeleden. Under perioden fram till 2016 kommer Norra länken att öppna. I samband med detta görs även trimningsåtgärder på E4. Citybanan öppnar för trafik 2017.

Norra länken, Essingeleden och Södra länken avlastar den inre regionkärnan från genomfarts trafik, samtidigt som de länkar trafiken mellan infarterna och stadsdelarna.

Möjligheten för det inre vägsystemet att ta emot mer trafik är ytterst begränsad, liksom förutsättningarna att öka kapaciteten. Samtidigt är det viktigt att undvika omfattande köbildningar. Trängselskatt på Essingeleden kommer att avlasta Essingeleden och öka framkomligheten. Belastningen på Norra länken och Södra länken kommer att vara fortsatt hög.

På längre sikt

Kring 2026 öppnar Förbifart Stockholm, parallellt byggs Tvärförbindelse Södertörn ut, vilket ger trafiksystemet en delvis annan struktur. Tillsammans bildas då en yttre tvärled som ger förbifartstrafiken och den tyngre godstrafiken en sammanhängande led. I samband med Förbifart Stockholm sker även kompletterande åtgärder på angränsande delar av det primära vägnätet. Essingeledens uppgift som förbifart förändras därmed till att mer binda samman regionens inre delar.

Samtidigt sker även en stor mängd andra utbyggnader av infrastruktur, bland annat den fortsatta utbyggnaden av fyrspår på Mäljarbanan, vilket tillsammans med Citybanan kommer att göra det

möjlig att utöka pendeltågstrafiken. Fram till ca 2025 genomförs utbyggnad av fyra tunnelbanegrenar – till Nacka, Barkarby, Solna samt som förstärkning av linjerna till Söderort. Utvecklingen av pendeltåg och tunnelbana tillsammans med annan kollektivtrafik ökar förutsättningarna att avlasta vägsystemet från framför allt arbetsresor i radiell riktning.

För perioden efter 2025 diskuteras ytterligare åtgärder. I den nationella planen för 2014–2025 avsätts medel för planeringsarbete för en östlig förbindelse. Om den genomförs kommer den att binda samman den inre ringen. Trafikverket har vidare getts i uppdrag att utreda förutsättningar för och konsekvenser av att förlägga Huvudstaleden i tunnel.

Om och när den östliga förbindelsen byggs kommer den att ytterligare avlasta Essingeleden och centrala Stockholm samt förbättra tillgängligheten i de östra delarna av regioncentrum. Men fortfarande kvarstår dimensionerande flaskhalsar på de södra och norra länkarna, även om flödena förändras. Vid ett genomförande kommer även trimningar i de anslutande systemen att behöva göras.

6.2 Förbättrad framkomlighet för stom- och direktbussar – pågående utredning

Busstrafik som är viktig för arbetspendlingen bör ha prioriterad framkomlighet. På det primära vägnätet bör i första hand stombusstrafik och direktbusslinjer ges prioritet.

Trafikförvaltningen har i *Stomnätsplan för Stockholms län* lagt fast hur stombusstrafiken i länet bör utvecklas. Trafikförvaltningen och Trafikverket studerar för närvarande i samverkan med berörda kommuner i länet hur framkomligheten för stombusstrafik och direktbussar kan förbättras.

I stomnätsplanen anges en målstandard för medelhastighet och hållplatsavstånd enligt tabell 6.1.

Typ av väg och bebyggelsestruktur	Skyltad hastighet	Minsta medelhastighet inkl. hållplatsstopp	Minsta hållplatsavstånd i medeltal
Innerstad/ tät stadsstruktur	30 km/tim	20 km/tim	500 m
Huvudgata/ tätbebyggt område	50 km/tim	30 km/tim	1 000 m
Genomfartsled	70 km/tim	45 km/tim	1 700 m
Motorväg	90–110 km/tim	65 km/tim	5 000 m

Tabell 6.1. Målstandard för medelhastighet och hållplatsavstånd. Källa: Stomnätsplan för Stockholms län



Figur 6.2 Stombussar enligt stornätsplan (rött). Stråk med stor andel direktbussar (blått).

FAKTA: BUSSPRIORITERING

Särskild prioritet för buss kan uppnås genom följande bland annat åtgärder:

- Särskilda körfält, i normalfallet 3,5 m.
- Dynamiska körfält vid behov/störning. Busstrafik ges prioritet fram till flaskhals, undanträngningen för annan trafik blir då liten. Styrts genom körfältssignaler.
- Busstrafik ges prioritet fram till trafiksignal.
- Prioritering på ramp. Dubbla körfält och påfartsreglering.
- Vanlig signalprioritering.
- Prioritering av drift och underhåll.
- Vid arbete på väg bör buss generellt ges särskild prioritet (kräver länsstyrelsebeslut).

6.3 Bättre stöd och information till trafikanterna - fortsatt utveckling

Kraven på trafikledningen kommer kontinuerligt att öka, bland annat när det gäller trafikinformation, störningshantering och aktiv trafikstyrning.

Inom Trafikverket pågår flera arbeten som syftar till att utveckla dessa områden. Av mer omfattande karaktär är regeringsuppdraget *Strategier och handlingsplan ITS* och arbetet med utvecklingsprojektet *Modern vägtrafikledning*. På regional nivå i Stockholmsregionen tas *Handlingsplan Storstad* fram.

Utveckla informationen till trafikanterna

Informationen till trafikanterna bör utvecklas både vad gäller generella förutsättningar för transport och resor och vad gäller nuläget, störningar m.m.

Informationen har flera syften:

- * Att underlätta att göra val av effektivt transportsätt och tidpunkt för resa.
- * Att ge stöd för beslut vid störning, att eventuellt avstå resa, välja annan restid, välja annat transportsätt eller att välja annan färdväg.

En väl fungerande information underlättar för trafikanten och kan påverka trafiken, inte minst vid störda situationer. Väl fungerande information när det gäller både aktuellt läge och trafiksystemets funktion i stort påverkar människors acceptans och förståelse för styrning och reglering som införs för att förbättra framkomligheten.

Informationen når trafikanterna via en mängd kanaler. Enskilda företag levererar även egen information via t.ex. mobilappar. Trafikverket/Trafik Stockholm tillhandahåller grunddata till olika leverantörer av information till kund.

I det fortsatta arbetet bör förmågan att ge trafikinformation om de olika trafikslagen och via skilda kanaler utvecklas. Utvecklingen går mot TDM (Traffic Demand Management), såsom det fungerar i många storstäder t.ex. London. Målet är att kunna ge en kontinuerlig bild av trafikläget, framkomligheten med skilda trafikslag, restider, omledningar, ersättningstrafik m.m.

Utveckla trafikledningsfunktion och informationstekniker

För att utveckla förmågan att styra och stödja trafikanterna bör utveckling ske på flera nivåer:

- * Den strategiska förmågan hos trafikledningen att ge information utifrån uppgjorda strategier.

- * Den praktiska förmågan att hantera störda lägen genom samverkan med blåljusmyndigheter, vägassistans m.m.

Trafikverket/Trafik Stockholm ska ta fram en plan för ett sådant arbete. Viktiga delar i detta är att öka förmågan att tolka historiska data, användning av trafikmodeller och trafiksimuleringar för olika trafiksituationer samt att utforma strategier för att hantera olika situationer.

Fortsatt införande av intelligent trafikstyrning

Fortsatta investeringar bör göras för att öka förmågan att stödja och styra trafikanterna i trafiksystemet.

Prioriterade funktioner i närtid:

- * Trafiklednings- och kövarningssystem (MCS-system) samt resurser för vägassistans utvecklas. Detta prioriteras för länkar i vägnätet med mycket höga trafikflöden och är en förutsättning för att omvandla vägen till körfält.
- * Bygg ut påfartsreglering enligt avsnitt 6.4 nedan.
- * Trafikledning ges möjlighet att styra signaler, påfartsreglering m.m.

För att successivt stärka förmågan att informera trafikanterna och styra trafiken bör ett brett och mer långsiktigt utvecklingsarbete bedrivas, bland annat inom följande områden:

- * Att kontinuerligt kunna ge en bild av och kommunicera det samlade trafikläget för de olika trafikslagen via egna kanaler eller i samverkan med privata informationskoncept.
- * Att förutsäga trafikutvecklingen i närtid med stöd av prognosverktyg och utvecklade scenarier.
- * Att koppla kunskapen – trafikbild, trafikprognos och trafikscenarier – med en aktiv styrning av trafiksystemet, inklusive möjlighet att styra med miljödata.
- * Att utveckla avtal om samverkan med andra väghållare samt juridiska mandat för aktiv trafikledning.

Följ upp data om framkomligheten

Det är väsentligt att Trafikverket följer upp och dokumenterar data om framkomlighet och restidsutveckling. Detta sker idag i huvudsak genom datainsamling i MCS-systemet, vilket idag enbart är uppbyggt för en del av systemet.

6.4 Styrning och påfartsreglering - förslag för dialog

Avväga styrning och reglering

Framkomligheten och effektiviteten i trafiken kan förbättras genom styr- och regleråtgärder. De två huvudsakliga medlen är ekonomisk styrning (främst trängselskatten) och trafikreglering. Medlen har lite olika effekter och genom att koordinera dem kan nyttan öka. I alla steg måste avvägning ske av vilka effekter som önskas, hur nyttan fördelas och vilken acceptans som finns.

Genom intelligenta transportsystem, ITS, finns ökade möjligheter att styra trafikströmmarna smart och anpassa flöden, hastigheter m.m. efter aktuell trafikinformation. I Stockholmstrafiken finns trafikledningssystem på E4 och E18 samt i de stora tunnlarna.

Påfartsreglering kan öka tillförlitligheten i systemet

Genom kombination av flera åtgärder kan den samlade effekten förbättras ytterligare. Med styrning av trafiken på trafikledens påfartsramper i riktning mot de trånga snitten i trafiksystemets inre delar kan kapaciteten på trafiklederna utnyttjas bättre. Tillsammans med harmonisering med varierande hastighet kan påfartsregleringen bidra till att den samlade kötiden begränsas samt att ett sammanbrott i trafikflödet fördröjs eller förhindras.

Framkomligheten bör avvägas så att den fördelas på ett rimligt sätt i regionen. Tidsfördröjning vid köbildning bör i ett optimalt utformat system vara likvärdig på de olika infarterna, men den bör också vara fördelad mellan trafikanter som påbörjar sin resa långt in respektive längre ut på en infart. Den i de flesta fall mycket goda kollektivtrafikförsörjningen i de mer centrala delarna bör kunna bidra till att trafikanterna accepterar att biltrafiken i riktning mot centrum fördröjs något.

I Stockholmstrafiken finns påfartsreglering på några av påfarterna till Essingeleden. I flera europeiska storstäder, bland annat München, Amsterdam och Rotterdam, finns utvecklade system och stora erfarenheter av effekterna av sådan styrning.

SYFTET MED PÅFARTSREGLERING

- Belastningen i de större flaskhalsarna kan begränsas, samtidigt som effektivitet och praktisk kapacitet för huvudflödet kan ökas något. Antalet tillfällen och tiden med köbildning och hastigheter under 30-40 km/tim kan minskas. Restiderna blir mer tillförlitliga och sammantaget lägre för trafikanterna.
- Ger jämnare fördelning av fördröjningar mellan påfartsflöde och motorvägsflöde. En fördelning av förseningseffekter kan ske mellan sektorernas inre och yttre delar men också i viss mån mellan olika infartsleder. Det minskar smittrafik på lokala vägnät och kan därmed bidra till bättre lokal miljö.



Trängselskatt och varierande hastighet är viktiga styrmedel för en effektivare vägtrafik.

Studera hur ett system med påfartsreglering kan utformas

Trafikverket anser att utformning och strategi för att införa ett system med påfartsreglering bör studeras. Arbetet måste ske i samverkan med berörda väghållare och i samråd med berörda kommuner i respektive geografisk sektor. Inför ett eventuellt

genomförande bör kommunikation ske med trafikanter och intressegrupper.

I figur 6.3 visas stråk där ett system med påfartsreglering skulle kunna ge positiva effekter enligt en första bedömning.



Figur 6.3. Stråk som övervägs för påfartsreglering.

VÄGLEDANDE KRITERIER VID UTFORMNING AV SYSTEM FÖR PÅFARTSREGLERING

- Påfartsregleringen bör avvägas så att det även i fortsättningen kvarstår en del trängsel/nedsatt hastighet i huvudstråket. Annars gynnas långväga resenärer för mycket och det finns risk för överflyttning från t.ex. pendling med pendeltåg till ökad bilpendling mot centrala staden.
- Påfartsregleringens effekter för den lokala trafiken måste begränsas så att köppbyggnad enbart sker på rampen och så att den lokala trafiken inte störs. Det ställer krav på smart styrning och reglering av styrningens bromsande effekt.
- Styrningen måste utformas så det enbart är trafik i riktning mot de större flaskhalsarna på det centrala motorvägssystemet som bromsas. Exempelvis bör inte tvärgående trafik, som sammanbinder stadsdelar i de halvcentrala banden, påverkas.
- Busstrafikens framkomlighet ska ges särskild prioritet. Generellt innebär det att frekvent busstrafik bör ha särskilda körfält på ramperna.

7. Vad kan vi göra nu och vad måste diskuteras vidare



Genom noga planerade och strategiska insatser från regionens alla parter kan samverkande åtgärder i trafikmiljön bidra till att öka framkomligheten i vägtrafiken.

7.1 Stora vinster möjliga för många

Ett konsekvent genomförande av de inriktningar och åtgärder som föreslås i programmet kommer att leda till ett mer framkomligt, mer tillförlitligt och bättre utnyttjat vägsystem. Det stora flertalet trafikanter kommer att vara vinnare i restid och tillförlitlighet.

Med konsekvent genomförd planering, vissa strategiska utbyggnader eller trimningar, prioriterad användning av vägnätet, effektiv styrning och störningshantering kommer måluppfyllelsen att öka. Trafiken blir mer effektiv och kapaciteten nyttjas bättre. En rullande trafik ger också fördelar ur miljösynpunkt. Även för den lokala trafiken och bostadsmiljön bör detta i de flesta fall innebära fördelar, eftersom trafiken söker sig fram på lokalnätet om de större lederna inte är framkomliga.

Detta bör kunna uppnås, samtidigt som

vägtrafikens andel av trafikarbetet minskar och då i första hand i regionens centrala delar.

Det är viktigt att Trafikverket blir mer konsekvent i sitt arbete, och det är också ett av programmetts huvudsyften. Av programmet framgår vad Trafikverket avser att göra i egenskap av infrastrukturhållare och som väghållningsmyndighet.

Vi kommer i vårt arbete att värna framkomligheten på det primära vägnätet, trimma och bygga ut strategiska delar men också i många fall hävda att vägnätet inte bör ges mer kapacitet. Men det innebär också att vi inte fullt ut tillfredsställer efterfrågan på vägtrafik på det primära vägnätet. Detta är ett medvetet val som ställer krav på prioritering av framkomligheten men också att andra alternativ, framför allt kollektivtrafiken, behöver utvecklas.

Detta räcker dock inte för att nå målen om begränsade utsläpp av klimatgaser. I programmet anges vilken typ av åtgärder som krävs men enbart

en del av dessa faller inom ramen för programmet.

Självklart rymmer även de förslag som läggs fram i programmet konflikter av skilda slag – alla är inte alltid vinnare i alla sammanhang.

Vi har anledning att fördjupa analyser och studera konsekvenser av olika insatser. Hur långt vi kommer i måluppfyllelse beror på vilka insatser som genomförs. Möjligheterna att uppnå de skilda målen bör studeras i ett sammanhang. Detta kan lämpligen göras som en del av det kommande arbetet med revidering av den regionala utvecklingsplanen (RUFs). I samband med detta anser Trafikverket att flera av de övergripande frågorna som berörs i framkomlighetsprogrammet bör ges en bredare belysning.

7.2 Frågor att diskutera vidare för att nå samsyn

Det mesta som föreslås i programmet genomförs i större eller mindre omfattning redan idag, men åtgärderna genomförs inte alltid konsekvent eller i full samordning mellan aktörerna.

Ett mer genomgripande genomförande av förslagen kräver en bred samsyn, mångas agerande och en omfattande acceptans för att vara möjliga att genomföra.

I det fortsatta arbetet bör frågor av följande karaktär diskuteras och fördjupas.

Vilken omfattning ska vägtrafiken ha? Hur tillgänglig ska Stockholmsregionen vara?

I programmet ger Trafikverket sin syn på möjligheter att utveckla kapaciteten på vägnätet. För de inre delarna av regionen anger vi vissa begränsningar när det gäller möjligheten att utveckla vägkapaciteten medan förutsättningarna att erbjuda ökad kapacitet är större för yttre delar.

Vägtransportssystemet erbjuder med sin flexibilitet en tillgänglighet för såväl personer som gods som har stor betydelse för näringsliv och samhälle. Med växande befolkning och ekonomi ökar efterfrågan på transporter och på ett utvecklat vägnät. Positiva och negativa effekter av ökande vägtransporter bör vägas mot varandra.

I programmet försöker vi sätta in dessa frågor i sitt sammanhang tillsammans med en stor mängd andra frågor som bör avvägas parallellt. Huvuddelen av det här programmet ägnas också åt att redovisa hur det befintliga vägsystemet kan användas mer effektivt så att framkomligheten kan förbättras.

Men det finns också anledning att på en övergripande nivå avväga vilken omfattning vägtrafiken ska ha.

Trafikverket anser att frågor om framkomlighet och utveckling av tillgänglighet inte bör hanteras för varje enskild situation utan bör ges en vidare och systemorienterad belysning. Vi ser fördelar i om dessa frågeställningar lyfts fram och diskuteras i ett sammanhang.

Regionala planeringsorgan och kommuner bör medvetet avväga och långsiktigt besluta om hur tillgänglig regionen ska vara och vad som är en rimlig nivå på vägtrafikens storlek.

Hur mycket kan och bör vi styra för att få en mer effektiv trafik?

Det är möjligt att styra och fördela framkomligheten. Genom att begränsa belastningen på de största flaskhalsarna kan mer omfattande trafikstörningar eller infarkter undvikas. Det stora flertalet trafikanter blir vinnare på sådan reglering om den genomförs väl. Man kan få köa några minuter extra på en del av resan eller betala en avgift för att sedan tjäna in detta i total restid.

Trängselskatt, påfartsreglering och utformning av korsningar och trafikplatser är exempel på sådana åtgärder. Även idag är trafiken styrd, delvis medvetet genom trängselskatt och val av utformning, delvis oavsiktlig som t.ex. när Södra länkens tillfarter stängs av.

Ett annat steg är att förbättra framkomligheten för busstrafiken. Detta kan i många fall göras smart med begränsad påverkan på övrig trafik. Men för att det ska bli effektivt krävs en smidig, snabb och väl fungerande busstrafik som många väljer att använda.

Om en mer omfattande styrning ska genomföras behövs en bred acceptans och aktiv medverkan av olika aktörer, främst alla väghållare – det krävs en bred samsyn. Även de lokala vägnäten påverkas av denna typ av åtgärder. Nyckelfrågan är att kunna styra och utforma så att konsekvenserna blir sammantaget positiva för samhället och acceptabla för dem som berörs.

Hur ser en "effektiv fördelning" av framkomligheten ut?

Som en del i att ta fram ett program för att styra mot effektiv trafik bör diskuteras hur en "effektiv fördelning" ser ut.

Åtgärder som görs längs ett infartsstråk påverkar många trafikanter. Om trafikanter med startpunkt nära morgonens primära mål i regioncentrum ges god framkomlighet upp på det primära vägnätet tenderar de som har längre resväg att bli stående länge i kö. Den omvända situationen kan uppstå om styrning eller reglering utförs med så stor styrka att köer helt uteblir. Då kan de mer långväga resenärerna ges mer eller mindre fri fart mot regioncentrum (åtminstone hypotetiskt), vilket även givetvis skulle påverka kollektivtrafikresandet negativt.

Ett annat planeringsfall avser samspelet mellan regionalt och lokalt vägnät. Normalt finns viss trafik av lokal karaktär på det regionala nätet och omvänt har även det lokala nätet vissa trafikuppgifter av regional karaktär. Men om det lokala vägnätet ges alltför låg kapacitet motas sådan trafik ut mot det primära nätet. I de fall kapaciteten på detta är otillräcklig bidrar sådan trafik till köuppbyggnad och låg effektivitet på det övergripande nätet till nackdel för en större mängd trafikanter. Det omvända kan också gälla i de fall det primära nätet har för låg kapacitet. Då kan genomfartstrafiken och trängseln på ett lokalt nät öka med risk för störning i bostadsområden.

Trafiken är alltid mer eller mindre styrd. Frågan om vad som är effektivt med goda effekter för flertalet bör studeras och diskuteras i samverkan mellan aktörerna.

Refererade rapporter

Kapacitetsutredning för transportsystemet, Trafikverket 2012

Nationell plan för transportsystemet 2014 - 2025, Trafikverket, fastställd av regeringen 2014

Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2014-2025, Länsstyrelsen 2014

Fossilfrihet på väg, SOU 2013:84

RUFS 2010, regional utvecklingsplan för Stockholms län, Regionplanenämnden SLL och Länsstyrelsen 2010

Regional inriktning för transportsystemets utveckling i Stockholms län, Länsstyrelsen 2012

Framkomlighetsstrategin, Stockholms stad 2012

Program för förbättring av framkomligheten för vägtrafiken i Solna, Solna stad 2012

Handlingsplan för Mobility Management i Stockholms län, Trafikverket 2012

Funktionellt prioriterat vägnät - remiss, Trafikverket 2014

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län, Trafiknämnden SLL 2012

Stomnätplan för Stockholms län, Trafikförvaltningen SLL 2014

Behovsanalys och åtgärdsvalsstudie, Förbättrad framkomlighet i stomnätet

Delrapport 1, Trafikförvaltningen SLL och Trafikverket 2014

Klimat- och energistrategi för Stockholms län, Länsstyrelsen 2013

Åtgärdsprogram för att nå miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid och PM10 i Stockholms län - remiss, Länsstyrelsen 2012

Bilder

Bildarkivet.se

Mostphotos

Roland Magnusson

Shutterstock (Michael Bednarek)

Trons

Trons & Palm

Mikael Ullén

Kerstin Ericsson

Erik Bäckwall

Kenneth Hellman



Kommunstyrelsen

5

KS § XX

Dnr. 2015/72.

Svar på remiss från Trafikverket - Funktionellt prioriterat vägnät

Trafikverket har tagit initiativ till att peka ut vilka vägar som är viktigast för nationell och regional tillgänglighet. Detta vägnät kallas för funktionellt prioriterat vägnät. Det förslag som skickas på remiss är framtaget av Trafikverket i dialog med länsplaneupprättarnas tjänstemän.

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge människor och gods en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Kommunledningarna för Södertörnskommunerna har därför kommit överens att utarbeta ett gemensamt remissvar på rapporten.

Representanter från Södertörnskommunerna har utarbetat ett gemensamt förslag till remissvar daterat 2015-09-07 på rapporten som avses att godkännas av samtliga Södertörnskommuner.

Ärendet beskrivs i tjänsteskrivelse från kanslienheten daterad 2015-09-07.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar anta Södertörnskommunernas yttrande över Funktionellt prioriterat vägnät som eget remissyttrande.

Beslutsexpediering:

Arkiv

Trafikverket

.....
Ordf. sign.

.....
Just. sign.



Kommunstyrelseförvaltningen

Jan Lorichs

Planeringsstrateg

Kommunstyrelsen

Remissvar Funktionellt prioriterat vägnät

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar anta PM Södertörnskommunernas yttrande över Funktionellt prioriterat vägnät som eget remissyttrande.

Ärendet

Trafikverket har tagit initiativ till att peka ut vilka vägar som är viktigast för nationell och regional tillgänglighet. Detta vägnät kallas för funktionellt prioriterat vägnät. Det förslag som skickas på remiss är framtaget av Trafikverket i dialog med länsplaneupprättarnas tjänstemän.

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge människor och gods en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Kommunledningarna för Södertörnskommunerna har därför kommit överens att utarbeta ett gemensamt remissvar på rapporten.

Representanter från Södertörnskommunerna har utarbetat ett gemensamt förslag till remissvar daterat 2015-09-07 på rapporten som avses att godkännas av samtliga Södertörnskommuner.

Mats Carlsson
Kommundirektör


Jan Lorichs
Planeringsstrateg

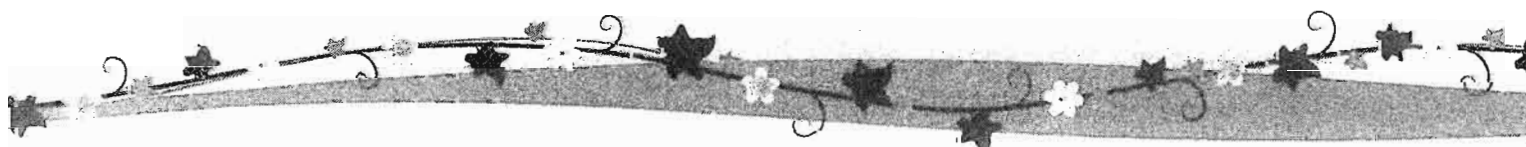
Bilagor

1. PM Södertörnskommunernas yttrande över rapporten Funktionellt prioriterat vägnät

Delges

Arkiv

Trafikverket (funktionelltprioriteratvagnat@trafikverket.se)



Södertörnskommunernas yttrande över Funktionellt prioriterat vägnät

Trafikverket har tagit initiativ till att peka ut vilka vägar som är viktigast för nationell och regional tillgänglighet. Detta vägnät kallas för funktionellt prioriterat vägnät. Rapporten beskriver vad ett funktionellt prioriterat vägnät är, vad det omfattar och hur det kan användas i olika planeringssituationer. På karta redovisas förslag till utpekade funktionellt prioriterade statligt vägnät i Stockholmsregionen.

Södertörnskommunerna har höga ambitioner

Södertörn: en halv miljon människor och fyra regionala stadskärnor

Södertörnskommunerna med drygt 450 000 invånare är viktiga aktörer i förverkligandet av Stockholmsregionens utvecklingsplan, RUFS 2010. Södertörnskommunerna arbetar för att skapa nya, attraktiva stadsmiljöer där fyra regionala stadskärnor, Flemingsberg, Kungens kurva-Skärholmen, Haninge och Södertälje, bidrar till att stärka och utveckla södra Stockholmsregionen. Södertörns befolkningsutveckling är kraftig. Om Södertörn vore ett eget län skulle vi vara det fjärde största länet i Sverige och även ha haft den fjärde största befolknings-tillväxten 2014.

Södertörn satsar på ökad tillväxt

Vi har i enlighet med RUFS 2010 viktiga näringslivssatsningar framför oss och en stor del av kommande bostadsexploateringar kan ske genom förtätning i goda kollektivtrafiklägen. Kommer prioriterade infrastruktursatsningar på plats ligger vårt åtagande fast att skapa förutsättningar för 65 000 bostäder och 110 000 arbetstillfällen fram till år 2030. Utgången av den pågående Sverigeförhandlingen kan innebära en ytterligare ökning av bostäder och arbetstillfällen på Södertörn.

Vår vision, våra mål och våra strategier avspeglas i RUFS 2010

Infrastruktur och trafik har inget egenvärde utan är medel för att uppnå övergripande visioner och mål för samhällets utveckling. Vår vision, våra mål och våra strategier för hur Stockholmsregionen inklusive Södertörn ska utvecklas avspeglas i RUFS 2010. Södertörnskommunerna planerar i enlighet med RUFS 2010 för en utbyggnad av de fyra regionala stadskärnorna med fler arbetsplatser, fler bostäder och förbättrade möjligheter till utbildning - vilket i sin tur möjliggör en avlastning av Stockholms innerstad. Nya målpunkter och tvärförbindelser skapar även ett robustare system som bättre tål störningar.

Södertörnskommunernas synpunkter på Funktionellt prioriterade vägnät

För att Södertörnskommunerna ska kunna växa i enlighet med RUFS 2010 måste också den statliga infrastrukturen följa med för god tillgänglighet

Södertörnskommunerna har sedan länge dragit de principiella slutsatser som är relevanta även för frågan om funktionellt prioriterade vägar. Det är slutsatser som också ligger till grund för utvecklingen av regionens transportinfrastruktur i RUFSS 2010.

- För att Södertörnskommunerna ska kunna växa i enlighet med RUFSS 2010 måste också infrastrukturen följa med.
- Brister i transportsystemet begränsar möjligheterna att bygga nya bostäder och verksamheter. Detta begränsar i sin tur tillväxten i vår regiondel och leder därmed till svårigheter för Stockholmsregionen att nå sina utvecklingsmål (RUFSS 2010).
- I nuläget är tillgängligheten till och mellan de regionala stadskärnorna Kungens kurva – Skärholmen, Flemingsberg, Haninge centrum och Södertälje otillräcklig, vilket gör att deras möjligheter att utvecklas som attraktiva alternativ till centrala Stockholm inte är så goda om de annars skulle vara.
- Kommunikationerna mellan de tre stora kommunikationsstråken i södra Stockholmsregionen är bristfälliga för gång-, cykel- och kollektivtrafik, gods och personbilar. Vägnätet är hårt belastat och trafiksäkerheten är låg.
- På Södertörn finns viktiga målpunkter för godstrafiken. Genom utbyggnaden av den nya storhamnen i Norvik och oljehamnen i Södertälje kommer godsflödena att öka ytterligare. Utvecklingen av industriområdet Stockholm syd (Almnäs i Södertälje och Mörby i Nykvarn) medför också ökade godsflöden.

Generella synpunkter

Södertörnskommunerna anser att det är bra att Trafikverket tar fram ett samlat funktionellt prioriterat vägnät för tillgänglighet. För att materialet ska bli användbart för alla parter behöver avgränsningar och begrepp vara tydliga. I förslaget är det inte helt klart vad begreppet tillgänglighet inbegriper. Bland annat nämns i remissen bärighetsvägnätet, turismvägnätet och prioriterade vägnätet för personer med funktionsnedsättning.

Parallellt med denna remiss har kommunerna i Stockholmsregionen även Framkomlighetsprogram för Storstockholm på remiss. Dessa båda underlag behandlar delvis samma frågor men utifrån det statliga och kommunala vägnätet (Framkomlighetsprogrammet) respektive enbart de statliga vägarna (Funktionellt prioriterat vägnät). Begreppen som används är olika vilket behöver förklaras tydligare vad som avses med tillgänglighet respektive framkomlighet. Det är angeläget att det klargörs hur de olika materialerna ska användas och hur de är avgränsade i förhållande till varandra.

Södertörnskommunerna är också frågande inför hur det funktionellt prioriterade vägnätet kopplar till nationella och regionala transportplaner liksom RUFSS 2010. Det behöver tydliggöras hur dessa hänger ihop och hur ändringar ska hanteras.

Synpunkterna nedan följer Trafikverkets önskemål om struktur på remissvaren.

Synpunkter på utpekade vägar samt dess indelning i funktioner

I remissförslaget finns inte väg 257 med i det funktionellt prioriterade vägnätet. Väg 257 utgör idag en tvärförbindelse mellan väg 73 i öst och E4 i väst. Södertörnskommunerna anser att väg 257 måste ingå i detta vägnät tills Tvärförbindelse Södertörn, väg 259, har byggts ut. Idag går tunga transporter på väg 257 som inte kan gå på väg 259 på grund av bärigheten av

Orlångsbron (BK2). Dessutom ingår väg 257 genom Västerhaninge och Tungelsta i rekommenderade vägar för transport av farligt gods, som sekundär transportled. Tills väg 259 är utbyggd bör väg 257 således fortsatt ingå i funktionellt prioriterat vägnät.

Södertörnskommunerna anser att även Flemingsberg ska knytas till det funktionellt prioriterade vägnätet. Flemingsberg är en viktig kommunikationsnod för Södertörn och regionala stadskärna. Flemingsberg utgör en viktig funktion för högre utbildning, näringsliv och hälso- och sjukvård. RUF 2010 pekar på behov av en kraftig utbyggnad av den högre utbildningen för att möta kommande behov och kompetenskrav. Flemingsberg har goda utvecklingsförutsättningar med universitet och högskola och fungerar som nav inom utbildning och forskning med upptagningsområde långt utanför regionens gränser.

Södertörnskommunerna anser att hänsyn måste tas till de viktigaste utpekade kollektivtrafiksatsningarna som framgår av landstingets (trafikförvaltningens) stamnätsplan.

Synpunkter på förhållningssättet

Södertörnskommunerna instämmer i Trafikverkets indelning av vägarna i funktioner för olika typer av transportbehov med syftet att bättre kunna tillgodose trafikanternas behov av att bevara eller höja tillgängligheten. Trafikverkets utgångspunkt är att ta fram ett sammanhängande, enhetligt och jämförbart utpekat vägnät för hela landet för att underlätta analyser och öka transparensen i kommande prioriteringar. Södertörnskommunerna anser att även vägar som är under utbyggnad bör ingå i det funktionellt prioriterade vägnätet. Det gäller Förbifart Stockholm, Tvärförbindelse Södertörn och del av väg 226 men det behöver då tydligt framgå vilka vägar som under tiden fyller funktionen (se ovan).

I exemplifieringen av funktionen ”vägar viktiga för långväga personresor” saknar Södertörnskommunerna flygplatser, hamnar och större stationer. Viktiga målpunkter finns nämnda men inte dessa centrala noder.

Södertörnskommunerna anser att det funktionellt prioriterade vägnätet även behöver pekas ut för gång- och cykeltrafik särskilt när de ansluter till viktiga noder. Det bör tydligt framgå hur de regionala cykelplanerna integreras i arbetet med det funktionellt prioriterade vägnätet. Där regionala cykelplaner finns framtagna bör dessa kartor redovisas för länet/regionen.

Sändlista Remiss Funktionellt prioriterat vägnät

Norrbotten

Länsstyrelsen i Norrbottens län
Kommunförbundet Norrbotten
Regionala Kollektivtrafikmyndigheten Norrbotten
Länstrafiken i Norrbotten
Norrbottnens läns landsting
Företagarna Norrbotten
Inlandsbanan AB
Luleå Hamn
Norrbottnens handelskammare
Piteå Hamn
Swedish Lapland
Sveriges Åkeriföretag Norr
Swedavia, Luleå Airport
Swedavia, Kiruna Airport
Arvidsjaur flygplats
Gällivare flygplats
Pajala flygplats
Bussbranchens Riksförening BD-län

Kommuner

Arjeplog
Arvidsjaur
Boden
Gällivare
Haparanda
Jokkmokk
Kalix

Kiruna
Luleå
Pajala
Piteå
Älvsbyn
Överkalix
Övertorneå

Västerbotten

Regionförbund Västerbotten
Länsstyrelsen i Västerbottens län
Västerbottens läns landsting
Kollektivtrafikmyndigheten Västerbotten
Länstrafiken i Västerbottens
Skellefteå airport
Vilhelmina flygplats
Umeå airport
Hemavan Tärnaby airport
INAB

NLC Storuman
Handelskammaren Västerbotten
Umeå Hamn
Skellefteå Hamn
Sveriges Åkeriföretag Norr
Företagarna Västerbotten
Västerbottens turism
Bussbranchens riksförening

Kommuner

Bjurholm

Ärendenummer
TRV 2014/72378
Ert ärendenummer
[Motpartens ärendeID NY]

Dokumentdatum
2014-10-29
Sidor
2(5)



TRAFIKVERKET

Dorotea

Lycksele

Malå

Nordmaling

Norsjö

Robertsfors

Skellefteå

Sorsele

Storuman

Umeå

Vilhelmina

Vindeln

Vännäs

Åsele

Jämtland

Region Jämtland

Länsstyrelsen i Jämtlands län

Kommuner

Berg

Bräcke

Härjedalen

Krokom

Ragunda

Strömsund

Åre

Östersund

Västernorrland

Länsstyrelsen i Västernorrlands län

Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Kommuner

Härnösand

Kramfors

Sollefteå

Sundsvall

Timrå

Ånge

Örnsköldsvik

Dalarna

Region Dalarna

Länsstyrelsen i Dalarnas län

Dalarnas kollektivtrafiknämnd

Kommuner

Avesta

Borlänge

Falun

Gagnef

Hedemora

Leksand

Ludvika

Malung

Mora

Orsa

Rättvik

Smedjebacken

Säter

Vansbro

Älvdalen

Gävleborg

Region Gävleborg

Stockholms län

Kommunförbundet Stockholms län

Länsstyrelsen i Stockholms län

Trafikförvaltningen SLL

Gotlands län

Region Gotland

Länsstyrelsen i Gotlands län

Uppsala Län

Regionförbundet i Uppsala län

Länsstyrelsen i Uppsala län

Kollektivtrafikmyndigheten i Uppsala län

Kommuner

Enköping

Heby

Håbo

Knivsta

Tierp

Uppsala

Älvkarleby

Östhammar

Västmanland

Länsstyrelsen i Västmanlands län

Kollektivtrafikmyndigheten i Västmanlands län

Kommuner

Arboga

Fagersta

Hallstahammar

Kungsör

Köping

Norberg

Sala

Skinnskatteberg

Surahammar

Västerås

Örebro län

Regionförbundet Örebro

Länsstyrelsen i Örebro län

Kommuner

Askersund

Degerfors

Hallsberg

Hällefors

Karlskoga

Kumla

Laxå

Lekeberg

Lindesberg

Ljusnarsberg

Nora

Örebro

Södermanland

Regionförbundet Sörmland

Länsstyrelsen i Södermanlands län

Kollektivtrafikmyndigheten i Sörmland

Kommuner

Eskilstuna

Flen

Gnesta

Katrineholm

Nyköping

Oxelösund

Strängnäs

Trosa

Vingåker

Östergötland

Regionförbundet Östsam

Länsstyrelsen i Östergötlands län

Kollektivtrafikmyndigheten i Östergötland

Kommuner

Boxholm

Finspång
Kinda
Linköping
Mjölby
Motala
Norrköping
Söderköping
Vadstena
Valdemarsvik
Ydre
Åtvidaberg
Ödeshög

Värmlands län

Region Värmland

Västra Götalands län

Västra Götalandsregionen
Kommunalförbundet Fyrbodol
Kommunalförbundet Skaraborg
Kommunalförbundet Sjuhärad
Kommunalförbundet Göteborgsregionen
Kollektivtrafiksekretariatet Fyrbodol
Kollektivtrafiksekretariatet Skaraborg
Kollektivtrafiksekretariatet Sjuhärad
Kollektivtrafiksekretariatet Göteborgsregionen

Hallands län

Region Halland

Jönköpings län

Regionförbundet Jönköpings län
Länsstyrelsen i Jönköpings län
Kollektivtrafikmyndigheten i Jönköpings län

Kommuner

Aneby
Eksjö

Gislaved
Gnosjö
Habo
Jönköpings
Mullsjö
Nässjö
Sävsjö
Tranås
Vaggeryd
Vetlanda
Värnamo

Kronobergs län

Regionförbundet Södra Småland
Länsstyrelsen i Kronobergs län
Kollektivtrafikmyndigheten i Kronoberg

Kommuner

Alvesta
Lessebo
Ljungby
Tingsryd
Uppvidinge
Växjö
Älmhult

Kalmar län

Regionförbundet Kalmar län
Länsstyrelsen i Kalmar län
Kollektivtrafikmyndigheten i Kalmar län

Kommuner

Borgholm
Emmaboda
Hultsfred
Högsby
Kalmar

Mönsterås

Mörbylånga

Nybro

Oskarshamn

Torsås

Vimmerby

Västervik

Blekinge län

Region Blekinge

Länsstyrelsen Blekinge län

Kollektivtrafikmyndigheten i Blekinge

Kommuner

Karlshamn

Karlskrona

Olofström

Ronneby

Sölvesborgs

Skåne län

Region Skåne

Länsstyrelsen i Skåne län

Skånetrafiken

Kommuner

Bjuv

Bromölla

Burlöv

Båstad

Eslöv

Helsingborg

Hässleholms

Höganäs

Hörby

Höör

Klippan

Kristianstad

Kävlinge

Landskrona

Lomma

Lund

Malmö

Markaryds

Osby

Perstorp

Simrishamn

Sjöbo

Skurup

Staffanstorp

Svalöv

Svedala

Tomelilla

Trelleborg

Vellinge

Ystad

Åstorp

Ängelholm

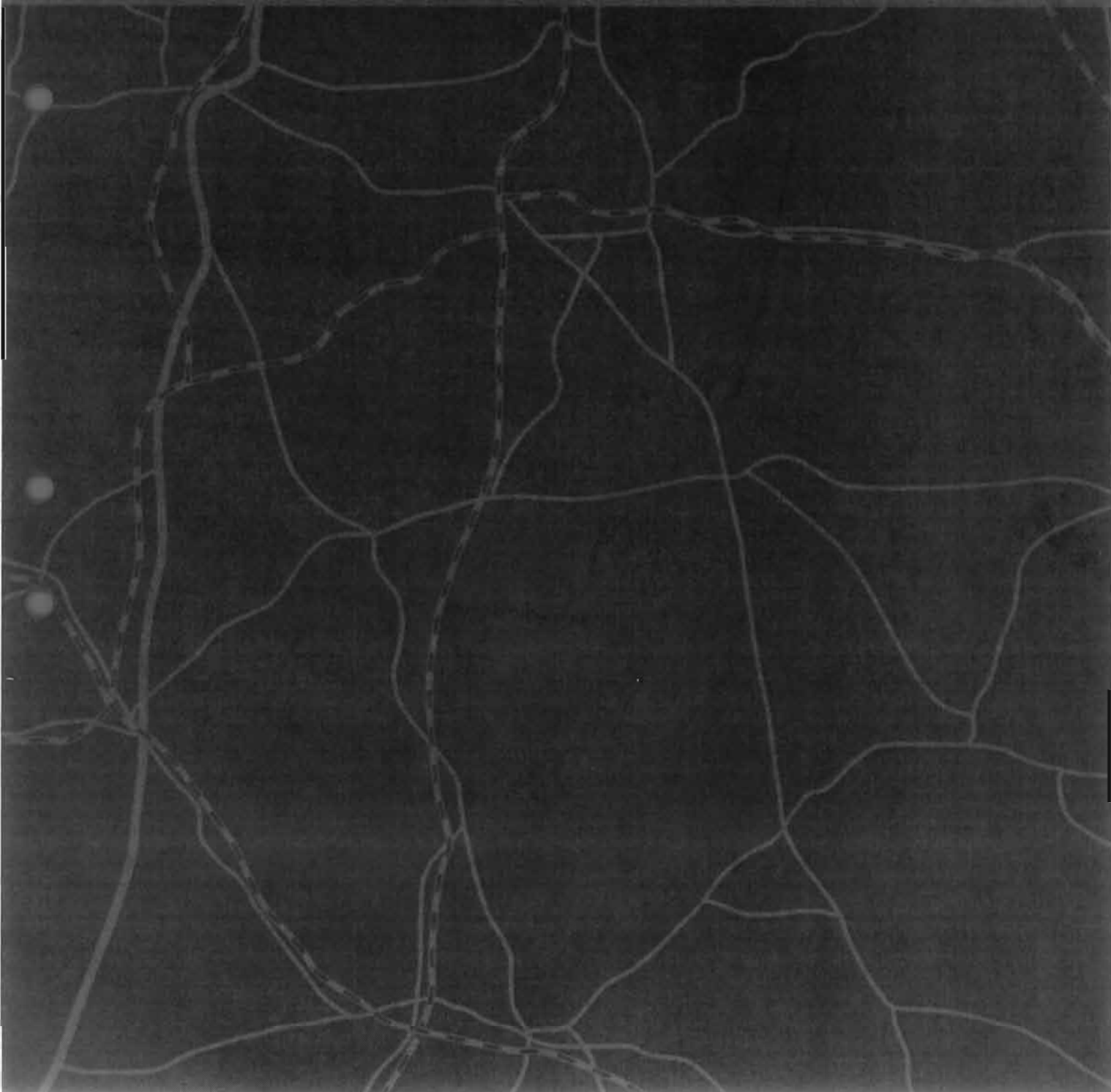
Örkelljunga

Östra Göinge

Rapport

Funktionellt prioriterat vägnät

oktober 2014



Trafikverket

Postadress: Röda vägen 1, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Funktionellt prioriterat vägnät, remiss

Dokumentdatum: 2014-10-10

Ärendenummer: TRV 2014/72378

Kontaktperson: Anna Fällbom/Anne-Karin Grönvold-Andersson, Trafikverket

Innehåll

INLEDNING	5
Bakgrund	5
Mål	5
VAD ÄR ETT FUNKTIONELLT PRIORITERAT VÄGNÄT?	6
Ett planeringsunderlag	6
Koppling till drift, underhåll och bärighet	6
Vägarnas indelning i skikt och funktioner	7
Vägarnas indelning i skikt	7
Vägarnas indelning i funktioner	7
Förhållningssätt till prioriterade vägar	10
Omfattning och avgränsning	10
Koppling till noder	11
Koppling till kommuncentrum	11
Gång- och cykelvägar	11
Ett nationellt enhetligt och sammanhängande nät	11
Fortsatt arbete	12
Omledningsvägnät	13
Bärighetsvägnät	13
Turistvägnät	13
FRAMTAGANDET AV FUNKTIONELLT PRIORITERAT VÄGNÄT	13
Rollfördelning	13
Arbetsprocess	13
Remissprocess	14
Beslutsprocess	15

Förvaltning	15
Tidplan	15
REMISSMATERIAL OCH LÄSHÄNVISNING	16
VÄGAR SOM INTE PEKAS UT	17
KOPPLING TILL ANDRA UTPEKADE NÄT	18
Översyn av befintliga utpekade nät	18

Inledning

Den här rapporten beskriver vad ett funktionellt prioriterat vägnät är, vad det omfattar och hur det kan användas i olika planeringssituationer. Den beskriver också processen för framtagande, remiss och beslut om det funktionellt prioriterade vägnätet.

Bakgrund

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge människor och gods en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet.

Det finns i dag en mängd olika utpekanden av vägnät, till exempel utpekade vägar för arbetspendling, för godstransporter och för personer med funktionsnedsättning. Dessutom är vägnätet indelat i vägkategorier utifrån väghållaransvar och standard och så vidare. Men det saknas ett gemensamt ställningstagande till vilka av våra vägar som är viktigast för tillgängligheten. Vi har i flera sammanhang behov av ett sådant samlat utpekat vägnät, exempelvis när vi beskriver brister och prioriterar åtgärder samt när vi gör hastighetsanalyser och pekar ut riksintressen.

Trafikverket har tagit initiativ till att peka ut vilka vägar som är viktigast för nationell och regional tillgänglighet. Det gör vi i samarbete med berörda aktörer, i första hand länsplaneupprättarna. Detta vägnät kallas för funktionellt prioriterat vägnät.

Trafikverket har tagit detta initiativ bland annat för att vi ska vara förberedda inför kommande åtgärdsplaneringar. Det behövs även som underlag i de regionala hastighetsanalyserna som ska tas fram från och med hösten 2014. Vi behöver också vara redo nästa gång Trafikverket ska göra en översyn av riksintressena. Det funktionellt prioriterade vägnätet kommer även att fungera som ett viktigt underlag i den löpande verksamheten, i samhällsplaneringens olika skeden, tidigt i diskussioner och vid svar på remisser.

Mål

Målet med det funktionellt prioriterade statliga vägnätet är att:

- skapa samsyn om vilket vägnät som är viktigast för nationell och regional tillgänglighet
- skapa en gemensam plattform för att främja grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet
- bidra till tydligare och mer sammanhållna prioriteringar (ensa och rensa bland tidigare utpekanden).

Utpekandet kommer att utgöra ett uppdaterat och samlat underlag för tillgänglighet.

Det funktionellt prioriterade vägnätet avser tillgänglighet för lastbilar, personbilar och bussar.

Vad är ett funktionellt prioriterat vägnät?

Ett planeringsunderlag

Det funktionellt prioriterade vägnätet är ett planeringsunderlag och ett sätt att förhålla sig till de prioriterade vägarna utifrån ett tillgänglighetsperspektiv.

Berörda aktörer pekar i samarbete ut vilka vägar som är viktigast för nationell och regional tillgänglighet och kommer överens om dessa vägars viktigaste funktioner. Det blir därmed en bra grund i andra verksamheter och projekt.

Trafikverkets utgångspunkt är att tillgängligheten ska prioriteras på de vägar som ingår i det funktionellt prioriterade nätet. Vi vill både värna om den tillgänglighet vägarna redan har och vid behov höja den. De transportpolitiska målen måste vägas mot varandra i varje enskild planeringssituation.

Vid användning av det funktionellt prioriterade nätet som underlag för olika projekt och verksamheter ska det kompletteras med analyser kopplade till alla de transportpolitiska målen samt med övrigt kompletterande underlag. Det utpekade nätet ersätter inte den vanliga (fysiska och ekonomiska) planeringsprocessen eller de nuvarande prioriteringsgrunderna, till exempel samhällsekonomisk lönsamhet, utan det utgör ett kompletterande underlag utifrån ett tillgänglighetsperspektiv.

Inom samhällsplaneringen finns flera aktörer som har olika mandat och ansvarsområden som påverkar transportsystemet. Syftet med det funktionellt prioriterade vägnätet är att alla berörda aktörer ska använda det som ett underlag i sin verksamhet.

Trafikverket kommer att använda det som ett viktigt kompletterande planeringsunderlag i en rad olika verksamheter och projekt. Det blir också ett underlag i dialoger med andra aktörer i samhällsplaneringens olika skeden och när vi svarar på remiss av till exempel kommunala planer. Det funktionellt utpekade vägnätet kan till exempel användas vid:

- prioritering av åtgärder enligt fyrstegsprincipen (investeringar, mindre åtgärder och drift- och underhållsåtgärder)
- beskrivning av behov och brister (utifrån de utpekade vägnätets funktioner)
- regionala hastighetsanalyser (inriktningen är att hastighetshöjande åtgärder ska ske på det prioriterade nätet)
- utpekande av riksintressen (underlag för vilka vägar som bör pekas ut och beskrivning av dessa).

Koppling till drift, underhåll och bärighet

När prioriteringen av drift- och underhållsåtgärder ses över ska det funktionellt prioriterade vägnätet användas som underlag. Det gör det möjligt att bättre anpassa

drift- och underhållsåtgärderna utifrån vägarnas viktigaste funktioner, eftersom det blir tydligare hur åtgärderna kan anpassas utifrån typ av trafik. Kraven på en väg blir olika till exempel om den är särskilt viktig för godstrafik eller för arbetspendling. Fortfarande kommer dock trafikflöden att vara den viktigaste utgångspunkten för prioritering av drift och underhåll. Drift- och underhållsåtgärderna på det lågtrafikerade och lågprioriterade vägnätet kommer inte att påverkas av att ett funktionellt prioriterat vägnät pekas ut, utan de förändringar som kan bli aktuella är justeringar och anpassningar inom det prioriterade vägnätet.

Trafikverket kommer att se över och uppdatera det utpekade bärighetsvägnätet. Viktiga näringslivsvägar som inte pekas ut som funktionellt prioriterade kommer att tas om hand inom ramen för det arbetet. Bärighetsvägnätet kommer att utgå från vilka vägar som är viktiga för godstransporter i det funktionellt prioriterade vägnätet, men det kommer att omfatta fler vägar. Det är bärighetsvägnätet som ligger till grund för fördelning av bärighetsmedel.

Vägarnas indelning i skikt och funktioner

Vägarna som pekas ut som funktionellt prioriterade delas in dels i tre skikt, dels utifrån sina viktigaste funktioner.

Vägarnas indelning i skikt

Vägarna som pekas ut sorteras in i tre skikt:

- nationellt och internationellt viktiga vägar
 - nationella stamvägar och TEN-T-vägar (nuvarande indelning frångås inte)
- regionalt viktiga vägar
 - vägar som binder samman län och funktionella regioner (till exempel arbetsmarknadsregioner) (i regel riksvägar, men det kan även vara länsvägar)
- kompletterande regionalt viktiga vägar
 - vägar som binder samman kommuncentrum och produktionsnoder inom regioner och län (i regel länsvägar, men det kan även vara riksvägar).

Indelningen av vägarna i de tre skikten kan skilja sig åt i olika delar av landet, på grund av länens och regionernas olika struktur och förutsättningar.

Vägarnas indelning i funktioner

Fyra funktioner har tagits fram som underlag för utpekandet av det funktionellt prioriterade vägnätet samt beskrivning av vägarna. Funktionerna avser vägarnas funktion utifrån ett tillgänglighetsperspektiv. En grund för bedömningen är att vägarna ska vara av nationell eller regional betydelse. Funktionerna överlappar varandra och en väg kan pekas ut utifrån en eller flera funktioner.

Utgångspunkten för vägarnas indelning i funktioner är de olika trafikanternas anspråk och behov, det vill säga vilka särskilda anspråk och behov som finns på olika vägar utifrån den trafik som är viktigast där. Syftet med indelningen i funktioner är att man bättre ska kunna tillgodose trafikanternas krav och behov vid till exempel drift och underhåll av vägen, analys av vägarnas brister och behov samt prioritering av åtgärder för att bevara eller höja tillgängligheten.

Funktionerna är följande:

De vägar som är viktigast för

- godstransporter
- långväga personresor
- dagliga personresor
- kollektivtrafik.

Följande aspekter ska beaktas vid utpekandet av vägarna:

- sammanhängande stråk
- ett trafikslagsövergripande perspektiv, till exempel genom kopplingar till noder och andra trafikslag
- internationella förbindelser
- nationell och regional utveckling och tillväxt.

Nedan beskrivs respektive funktion närmare.

Vägar som är viktiga för godstransporter

Funktionen ”viktiga för godstransporter” definieras enligt följande:

- vägar som är internationellt, nationellt och regionalt viktiga för långväga godstransporter
- vägar med kopplingar till nationellt och regionalt viktiga noder.

De vägar som pekas ut ska skapa ett sammanhängande regionalt och nationellt nät med kopplingar till viktiga målpunkter och noder.

Mindre vägar som är viktiga för enskilda företag eller som fungerar som matarvägar till större vägar och uppsamlingsplatser (till exempel sågverk) pekas inte ut som funktionellt prioriterade. Dessa vägar hanteras inom arbetet med bärighet och det reviderade nät för bärighet som ska tas fram.

Vägar som är viktiga för långväga personresor

Funktionen "viktiga för långväga personresor" definieras enligt följande:

- vägar som i regel har regionalt eller nationellt resande, över cirka 10 mil, till exempel
 - tjänsteresor
 - resor till centrala servicefunktioner, större handelsområden och sjukhus
- vägar som är viktiga för turistnäringen.
 - Utgångspunkten för utpekande av vägar som är viktiga för turistnäringen är tillgängligheten till stora turistdestinationer, vägar med (periodvis) stora flöden och vägar med många sällanresenärer. Det gäller framför allt vägar som går till större turistdestinationer som ligger långt från det utpekade funktionellt prioriterade vägnätet och i områden där turistnäringen är av stor betydelse i förhållande till andra näringar.

Funktionen avser i första hand vägar där det är vanligt med sällanresenärer, som inte reser på vägen ofta och därmed inte är så bekanta med vägen.

De utpekade vägarna ska skapa ett sammanhängande regionalt och nationellt nät med kopplingar till viktiga målpunkter.

Vägar som är viktiga för dagliga personresor

Funktionen "viktiga för dagliga personresor" definieras enligt följande:

- vägar som i regel har kortväga och regionalt resande, upp till cirka 10 mil, till exempel:
 - arbets- och studiependling
 - resor till centrala servicefunktioner, större handelsområden och sjukhus.

Funktionen avser i första hand vägar med vana resenärer som kan vägen och färdas där regelbundet eller dagligen.

Vägar som är viktiga för kollektivtrafik

Utgångspunkten för att definiera vägar som viktiga för kollektivtrafik är de prioriterade stråk eller stomlinjer med frekvent busstrafik som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har pekat ut.

Det finns ett nationellt prioriterat nät för personer med funktionsnedsättning som syftar till att göra kollektivtrafiken tillgänglig för alla. Det prioriterade nätet är en arbetsmetod för att systematiskt planera och genomföra åtgärder längs det utpekade stråket, till exempel anpassa hållplatser så att de blir användbara för personer med funktionsnedsättning. Trafikverket har mål för anpassningen av de prioriterade stråken och i vilken takt anpassningsarbetet ska ske.

Det prioriterade nätet för personer med funktionsnedsättning framgår i de regionala trafikförsörjningsprogrammen. Det presenteras också i Trafikverkets förslag till Nationell plan för transportsystemet 2014–2025¹.

De utpekade vägarna för kollektivtrafik i det funktionellt prioriterade vägnätet utgörs av de viktigaste kollektivtrafikvägarna. Utpekandet baseras främst på underlag från de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Detta nät sammanfaller i stort med det prioriterade nätet för personer med funktionsnedsättning.

Förhållningssätt till prioriterade vägar

Till det funktionellt prioriterade vägnätet har ett förhållningssätt tagits fram. Detta utgör en gemensam bild över hur vi ska värna om och förbättra vägnätets funktion.

Förhållningssättet fungerar som ett gemensamt underlag för att värna om vägarna och undvika åtgärder som kan påverka deras funktion negativt. Det är samtidigt ett underlag för prioritering av åtgärder för att bevara och höja tillgängligheten.

Förhållningssättet är strukturerat utifrån funktionerna. Det beskriver vilka aspekter som är generella och viktiga för alla prioriterade vägar samt vilka specifika aspekter som är viktiga för respektive funktion.

Förhållningssättet är ett planeringsunderlag med utgångspunkten god tillgänglighet i vägsystemet. Avvägningar har inte gjorts mot andra aspekter, såsom hälsa och miljö eller trafiksäkerhet. I en planeringssituation är detta ett underlag av flera och i varje enskilt fall ska även andra intressen och målområden vägas in i valet av åtgärder.

Förhållningssättet ska användas i den löpande verksamheten i samhällsplaneringens olika skeden samt vid svar på remisser och i tidiga diskussioner med olika aktörer.

Förhållningssättet är en handledning som kommer att beslutas av Trafikverket.

Omfattning och avgränsning

Funktionellt prioriterat vägnät avser tillgänglighet för lastbilar, personbilar och bussar. Tillgänglighet för övriga trafikslag och trafikanter ingår inte.

Det funktionellt prioriterade vägnätet omfattar statliga vägar. Kommunala eller enskilda vägar kan dock utgöra viktiga länkar till det prioriterade nätet för att nå en målpunkt eller för att skapa sammanhängande nät. Dessa vägar kan markeras i det prioriterade nätet (som streckade) för att synliggöras, men de ingår inte i det prioriterade nätet.

Både befintliga vägar och vägar under byggnad kan pekas ut som funktionellt prioriterade. Det prioriterade vägnätet utgår från dagens transportsystem och användning. Ett framtida perspektiv tar man lämpligen hand om inom ramen för arbetet med regionala systemanalyser och i kommande åtgärdsplaneringar.

¹ Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014–2025. Underlagsrapport – åtgärdsområden

Koppling till noder

Följande anslutningsvägar ska pekas ut som funktionellt prioriterade:

- Anslutningsvägar till noder (flygplatser, hamnar och terminaler) ska pekas ut om de är utpekade i det nationella godsvägnätet², är utpekade i stomnätet i TEN-T³ eller leder till statliga flygplatser.
 - I första hand pekas enbart statliga anslutningsvägar ut (så långt de sträcker sig).
 - I andra hand, vid behov, pekas kommunala och enskilda anslutningsvägar ut ända fram till målpunkten.
- Vid behov pekas statliga anslutningsvägar till övriga viktiga eller större noder ut.
- Statliga anslutningsvägar till större resecentrum pekas ut (så långt de sträcker sig). Kommunala och enskilda vägar fram till målpunkter inom tätorter pekas inte ut.

Koppling till kommuncentrum

Ambitionen är att alla kommuncentrum ska knyts till det funktionellt prioriterade vägnätet och att ett nationellt sammanhängande vägnät ska skapas. Varje kommuncentrum knyts till nätet med den mest betydelsefulla vägen. Ytterligare vägar pekas enbart ut i de fall vägen anses uppfylla kraven för att pekas ut som funktionellt prioriterad. Dessa vägar ska på samma sätt som övriga prioriterade vägar delas in i skikten och beskrivas utifrån funktionerna.

Gång- och cykelvägar

Det funktionellt prioriterade vägnätet pekas inte ut utifrån ett gång- och cykelperspektiv, utan omfattar enbart vägar för bilar, bussar och lastbilar.

Det pågår arbeten runt om i landet med att ta fram regionala cykelplaner.

Ett nationellt enhetligt och sammanhängande nät

Trafikverket har tagit initiativ till att peka ut ett funktionellt prioriterat vägnät för att möjliggöra ett sammanhållet arbete i hela landet. Det gör att vi kan arbeta utifrån samma utgångspunkter och med samma mallar, och därmed kan vi ta fram ett likvärdigt

² Se Rapport Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder, s. 52.

³ Se Rapport TEN-T riktlinjer (Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU), s. 104–106.

prioriterat nät i hela landet. Det möjliggör också att ett nationellt sammanhållet nät tas fram så att utpekade vägar inte slutar vid en läns- eller regiongräns.

Ambitionen är att ta fram ett sammanhängande, enhetligt och jämförbart utpekat vägnät i hela landet, för att underlätta analyser och öka transparensen i de val och prioriteringar som görs.

Fortsatt arbete

Det funktionellt prioriterade vägnätet ska omfatta de viktigaste vägarna för nationell och regional tillgänglighet och därmed utgöra ett avgränsat utpekat nät.

Det prioriterade nätet kommer att kompletteras med olika kvaliteter. Den första kvaliteten som knyts till nätet är trafikledning.

Utöver de vägar som pekas ut som funktionellt prioriterade finns vägar som är viktiga utifrån olika funktioner och ur ett mer lokalt perspektiv. Där det funktionellt prioriterade vägnätet slutar tar andra projekt och utpekade nät vid som en fortsättning, till exempel bärighetsvägnätet och turismvägnätet.

Vägtrafikledning

Trafikverket arbetar med att utveckla framtidens trafikledning utifrån följande övergripande principer:

- Trafikledningen kommer att koncentrera sina insatser till det funktionellt prioriterade vägnätet.
- Trafikledning kommer att erbjuda tre olika servicenivåer på det prioriterade nätet. Servicenivåerna ska harmoniseras med motsvarande principer inom EU.
- Det statliga vägnätet trafikeras olika och det finns ett stort spann i vilka samhällsekonomiska konsekvenser en händelse får. Dessa konsekvenser utgör grunden för vilken servicenivå som är relevant för en viss sträcka på det prioriterade vägnätet.
- I framtiden ska trafikledningen ha stöd av åtgärdsplaner som har tagits fram i förväg för vad som ska göras och hur olika händelser ska hanteras på varje plats.
- Trafikverkets trafikledningscentraler ska i krissituationer bistå med trafikledning oavsett vägnät. Vanligtvis gäller det situationer som påtagligt påverkar resandet. Det som avses med påtagligt är när vägar av olika skäl oplanerat blir oframkomliga i en omfattning som inte går att avhjälpa lokalt och skyndsamt.
- Samverkan med andra väghållare krävs för att få en fungerande helhet i våra större städer.

Omledningsvägnät

Trafikverket leder trafiken genom hänvisning till omledningsvägar vid större och längre störningar på det funktionellt prioriterade vägnätet. Omledningsvägarna kan vara vägar utanför det prioriterade vägnätet eller i undantagsfall kommunala vägar. I de fall som en kommunal väg är aktuell som omledningsväg för vi dialog med väghållaren och tecknar avtal. Kompletteringar av det nuvarande omledningsvägnätet pågår. Att börja med skapas omledningshänvisningar för Europavägarna utanför storstadsområdena.

Bärighetsvägnät

- Det funktionellt prioriterade vägnätet inkluderar de regionalt och nationellt viktigaste vägarna för näringslivets transporter. Därutöver ska Trafikverket revidera nuvarande bärighetsvägnät, som omfattar hela det statliga vägnätet.

Turistvägnät

- Trafikverket avser att peka ut vilka vägar som är särskilt viktiga för turismen. Detta gör vi tillsammans med berörda aktörer.

Framtagandet av funktionellt prioriterat vägnät

Rollfördelning

Många aktörer är inblandade i planering av transportsystemet. De ansvarar för olika delar av vägnätet och har olika mandat.

Trafikverket har tagit initiativ till att peka ut ett funktionellt prioriterat vägnät. Detta gör vi i samarbete med berörda aktörer, i första hand länsplaneupprättarna. Syftet är att skapa en samsyn om vilka vägar som är viktigast för nationell och regional tillgänglighet, så att de olika aktörer som arbetar med planering av vägarna tillsammans kan arbeta utifrån detta. Trafikverket är initiativtagare och sammanhållande för arbetet, för att det ska kunna göras likartat och samtidigt i hela landet, men själva arbetet ska göras gemensamt.

Förhoppningen är att alla berörda aktörer ska använda det prioriterade nätet som ett viktigt underlag, så att vi tillsammans kan arbeta för att värna prioriterade vägar och vid behov förbättra tillgängligheten på dessa vägar.

Arbetsprocess

Trafikverket är sammanhållande för arbetet och har tagit fram förutsättningar och mallar för utpekandet av vägarna. Därtill har Trafikverket ett nationellt perspektiv, med särskilt ansvar för att skapa ett nationellt sammanhängande nät och ett nät som är enhetligt och jämförbart i hela landet. Alla utpekanden och justeringar i utpekandena sker i samverkan mellan berörda aktörer.

Arbetet har organiserats olika i respektive län utifrån de förutsättningar som råder samt utifrån de olika organisationernas utformning och mandat. Trafikverkets regioner har tillsammans med respektive länsplaneupprättare bestämt vilka aktörer som ska

medverka i arbetet samt även hur arbetsfördelningen mellan Trafikverket och länsplaneupprättaren ser ut.

Processen att ta fram det funktionellt prioriterade vägnätet har varit iterativ. Det innebär att utkast till prioriterat vägnät har tagits fram. Detta har sedan diskuterats med olika aktörer och analyserats utifrån ett regionalt och nationellt perspektiv. Därefter har det justerats. Detta förfarande har upprepats tills berörda aktörer enats kring ett utkast.

Ett funktionellt prioriterat vägnät framtaget för hela landet på ett sammanhållet sätt är en ny företeelse. Det innebär att metod, förutsättningar och mallar för arbetet har utvecklats inom ramen för det här projektet och under arbetets gång. Utgångspunkterna för arbetet har därmed i vissa delar ändrats under arbetsprocessen, vilket medfört att förslagen till prioriterade vägar har behövt arbetas om och justeras.

Remissprocess

Förslaget till funktionellt prioriterat vägnät skickas ut på remiss, i syfte att förankra vägnätet med berörda aktörer och med den regionala politiska nivån samt att få in synpunkter. Det förslag som skickas ut på remiss är Trafikverkets förslag som tagits fram i dialog med tjänstemän hos länsplaneupprättarna.

Remissen skickas i regel ut till länsplaneupprättarna, länsstyrelserna och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Trafikverkets regioner beslutar tillsammans med respektive länsplaneupprättare om remissen även ska skickas till övriga aktörer, exempelvis kommuner och kommunförbund.

Remissvaren ska skickas till Trafikverket, med kopia till länsplaneupprättarna. Enbart de förslag till funktionellt prioriterat vägnät som Trafikverket och länsplaneupprättaren är överens om skickas ut på remiss. Är Trafikverket och länsplaneupprättarna inte överens om förslaget till funktionellt prioriterat vägnät i ett län, skickas det inte ut på remiss i detta skede, utan då behöver arbetet med nätet fortsätta.

Trafikverket kommer efter överenskommelse med länsplaneupprättarna i respektive län att bjuda in remissmottagarna till ett remisseminarium eller någon typ av presentation av det funktionellt prioriterade vägnätet.

Trafikverket kommer att sammanställa de inkomna remissvaren och därefter göra eventuella justeringar av det prioriterade nätet efter överenskommelse med länsplaneupprättarna.

Beslutsprocess

Trafikverket kommer att besluta om det funktionellt prioriterade vägnätet i samråd med länsplaneupprättarna. Det innebär att Trafikverket inte kommer att besluta om ett prioriterat nät i ett län där Trafikverket och länsplaneupprättaren inte är överens. Råder det delade meningar i något län tas beslut om det vi är överens om, till exempel skikt 1 och 2, men inte skikt 3.

Trafikverket kommer att ta beslut om förhållningssättet efter bedömning av remissynpunkterna.

Förvaltning

En förvaltningsplan kommer att tas fram för det funktionellt prioriterade vägnätet. Det är viktigt att vägnätet uppdateras löpande.

Nätet kan exempelvis uppdateras i samband med arbetet med regionala systemanalyser eller länstransportplaner. Därtill bör en aktualitetsprövning av vägnätet ske i de fall det prioriterade nätet inte har uppdaterats, förslagsvis i samband med åtgärdsplaneringen.

Trafikverket och länsplaneupprättarna kan ta initiativ till uppdateringar av det prioriterade nätet. Vid uppdateringar ska berörda aktörer vara överens om förändringarna. Därefter kan Trafikverket genomföra förändringarna och ta ett nytt beslut.

Tidplan

Tidplan för arbetet.

	2013		2014											2015						
Aktiviteter	Nov	Dec	Jan	Feb	Mars	April	Maj	Juni	Juli	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec	Jan	Feb	Mars	April	Maj	Juni
Peka ut vägnät																				
Förhållningssätt																				
Remiss																				
Revidering efter remiss																				
Beslut																				

Remissmaterial och läshänvisning

Remissmaterialet finns på Trafikverkets webbplats. *Funktionellt prioriterat vägnät*([länk](#)).

Det utkast som nu skickas ut på remiss är framtaget av Trafikverket i dialog med länsplaneupprättarnas tjänstemän. Trafikverket skickar ut utkastet på remiss för att få synpunkter på förslagen och för att förankra det med berörda aktörer.

Materialet består av följande delar:

Bakgrundsmaterial

- Rapporten *Funktionellt prioriterat vägnät* – oktober 2014.

Rapporten beskriver vad det funktionellt prioriterade vägnätet är, vad det omfattar, hur det kan användas i olika planeringssituationer. Den beskriver också processen för framtagande, remiss och beslut. Vi rekommenderar att ni läser rapporten innan ni tittar på remissmaterialet.

Remissmaterial

- Kartor över det funktionellt prioriterade vägnätet
 - Sverigekarta
 - regionkartor (Trafikverksregioner)
 - länskartor

Kartorna visar vilka vägar som föreslås pekats ut som funktionellt prioriterade. Kartorna innehåller olika lager, dels med vägarnas indelning i skikt och dels med vägarnas indelning i funktioner.

Manual för hantering av kartorna finns på Trafikverkets webbplats.

- Förhållningssätt till funktionellt prioriterat vägnät

Förhållningssättet är en handledning som beskriver ett gemensamt förhållningssätt till de prioriterade vägarna. Det anger hur vi gemensamt bör arbeta för att värna de prioriterade vägarna och förbättra tillgängligheten på dem.

Presentationsmaterial

- Broschyren *Sveriges viktigaste vägnät*. Broschyren innehåller kortfattad information om det funktionellt prioriterade vägnätet.
- Powerpointpresentation.

Kommentarer om Stockholms län och Jämtlands län

För Stockholms län är enbart nationellt och regionalt prioriterade vägar utpekade. Dessa utpekanden utgår från tidigare prioriteringar, främst enligt systemanalysen från 2008. Avsikten är att under 2015 gå vidare med utpekande av kompletterande regionalt vägar.

I Jämtlands län är enbart nationellt och regionalt prioriterade vägar utpekade och det är därmed endast dessa som ingår i remissen. Trafikverket och berörd länsplaneupprättare behöver arbeta vidare med utpekandet av kompletterande regionala vägar.

Vägar som inte pekas ut

Det prioriterade nätet kommer inte att ersätta den vanliga (fysiska och ekonomiska) planeringsprocessen eller nuvarande prioriteringsgrunder, till exempel samhällsekonomisk lönsamhet. Det kommer i stället att utgöra ett kompletterande planeringsunderlag utifrån ett tillgänghetsperspektiv.

Trafikverkets utgångspunkt är att den regionala och nationella tillgängligheten ska prioriteras på de vägar som ingår i det funktionellt prioriterade nätet, när det gäller både att värna befintlig tillgänglighet och att vid behov höja den. För de vägar som inte ingår i det prioriterade vägnätet bedöms den lokala tillgängligheten vara viktigast. Det innebär att det är den lokala tillgängligheten som i första hand bör värnas och utvecklas. Därmed pekas inte dessa vägar ut.

Det funktionellt prioriterade vägnätet är ett underlag för att säkerställa den regionala och nationella tillgängligheten. Det tar alltså inte hänsyn till andra aspekter som behöver hanteras i planeringen, till exempel behov av miljöåtgärder. Åtgärder för att utveckla transportsystemet kommer även fortsättningsvis att hanteras på hela det statliga vägnätet, men det funktionellt prioriterade vägnätet är en viktig utgångspunkt i den planeringen.

Drift- och underhållsåtgärderna på det lågtrafikerade och lågprioriterade vägnätet kommer inte att påverkas av utpekandet av vägnätet, utan de förändringar som kan bli aktuella är justeringar och anpassningar inom det prioriterade vägnätet.

Utpekandet av det prioriterade vägnätet kommer inte att medföra förändringar i väghållaransvar.

Koppling till andra utpekade nät

Det funktionellt prioriterade vägnätet utgör navet för Trafikverkets utpekanden av olika typer av vägar och vägnät. Andra utpekade nät som är relaterade till det funktionellt prioriterade vägnätet ska antingen ingå i eller utgå från detta, genom att de

- ingår i det funktionellt prioriterade vägnät som en kvalitet eller beskrivning av alla eller vissa av de prioriterade vägarna, exempelvis det vägtrafikledningsnät som ska tas fram
- utgår från och kompletterar det funktionellt prioriterade vägnätet och därtill omfattar ytterligare vägar (det vill säga vägar som inte pekats ut som funktionellt prioriterade), till exempel bärighetsvägnätet.

Befintliga utpekade nät är underlag vid framtagandet av det prioriterade vägnätet.

Det funktionellt prioriterade vägnätet kommer att tydliggöra vilket underlag som gäller och hur olika utpekanden hänger ihop. Detta kommer att underlätta användningen av olika typer nät som underlag samt öka transparensen och jämförbarheten vid till exempel val av åtgärder.

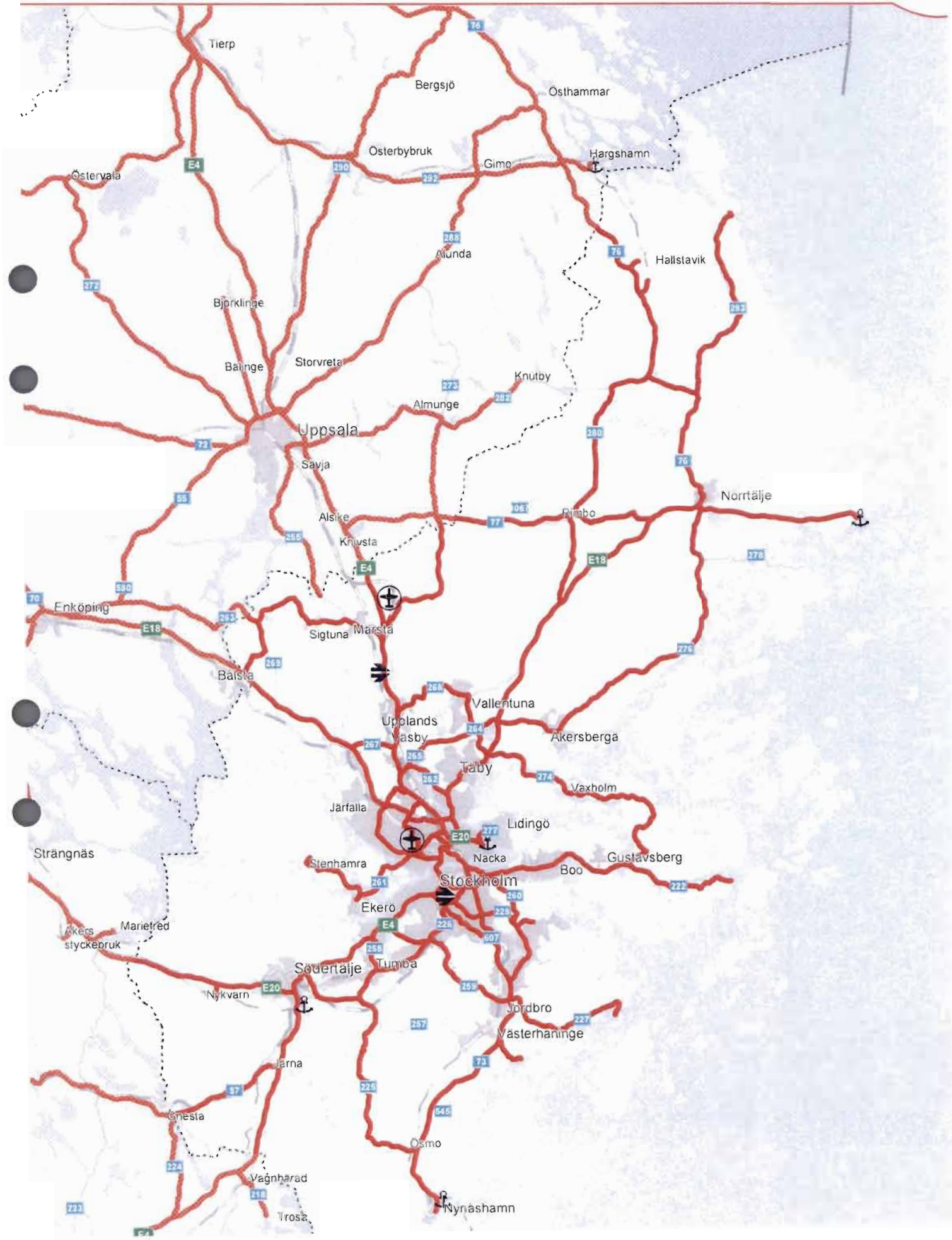
Översyn av befintliga utpekade nät

I samband med utpekandet av det funktionellt prioriterade vägnätet ska Trafikverket göra en översyn av verkets befintliga utpekade nät och utreda vilka som används, hur de används och om de är uppdaterade. Därtill ska förslag tas fram om några utpekade nät kan tas bort därför att de nu ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet och därmed inte längre används, eller om de kan tas bort efter en komplettering av det funktionellt prioriterade vägnätet.

Det funktionellt prioriterade vägnätet ska betraktas som en produkt som kan vidareutvecklas, till exempel med fler delfunktioner eller en prioritering av de utpekade vägarna.

Funktionellt prioriterat vägnät

Stockholms län





Kommunstyrelsen

7

KS § XX

Dnr. 2015/5

Revidering av beslut som firmatecknare för Salems kommun

Kommunstyrelsen fattar årligen beslut om vilka personer som bemyndigas teckna kommunens firma och kan underteckna kommunens lån, avtal, köpekontrakt, m.m. På grund av att kommunen har en ny ekonomiassistent behöver vissa justeringar av firmatecknare genomföras. Ändringarna är markerade med kursiv text och återfinns i punkterna 4 och 8.

Förslag till beslut

4. Kommunstyrelsen bemyndigar följande personer att med elektronisk signatur underteckna kommunens bank- och plusgiro (kundnummer M 9843), bankärenden, värdehandlingar o dyl:

Kommundirektör Mats Carlsson

Ekonomichef Mats Bergström

Ekonom Lena Levin

Ekonom Asad Khan

Ekonom Linda Ståhl

Två i förening eller en av dessa i förening med någon av följande personer:

Andrzej Kazmierczak

Ria Alkhouri

Marie-Louise Olheim

Karin Alm

Lina Kavenius

8. Kommunstyrelsen uppdrar åt *Mats Bergström*, Lena Levin och Asad Khan två i förening eller en av dessa i förening med endera Andrzej Kazmierczak, Karin Alm, Ria Alkhouri, *Lina Kavenius*, eller Marie-Louise Olheim att underteckna kommunens moms och skattedeklarationer.

Beslutsexpediering:

Arkiv

Ekonomienheten

.....
Ordf. sign.

.....
Just. sign.



Kommunstyrelseförvaltningen
Annica Sundel
Kommunsekreterare

Kommunstyrelsen

Firmatecknare för Salems kommun 2015 - revidering

Kommunstyrelsen fattar årligen beslut om vilka personer som bemyndigas teckna kommunens firma och kan underteckna kommunens lån, avtal, köpekontrakt, m.m. På grund av att kommunen har en ny ekonomiassistent behöver vissa justeringar av firmatecknare genomföras. Ändringarna är markerade med kursiv text och återfinns i punkterna 4 och 8.

Förslag till beslut

4. Kommunstyrelsen bemyndigar följande personer att med elektronisk signatur underteckna kommunens bank- och plusgiro (kundnummer M 9843), bankärenden, värdehandlingar o dyl:

Kommundirektör Mats Carlsson
Ekonomichef Mats Bergström
Ekonom Lena Levin
Ekonom Asad Khan
Ekonom Linda Ståhl

Två i förening eller en av dessa i förening med någon av följande personer:

Andrzej Kazmierczak
Ria Alkhouri
Marie-Louise Olheim
Karin Alm
Lina Kavenius

8. Kommunstyrelsen uppdrar åt *Mats Bergström*, Lena Levin och Asad Khan två i förening eller en av dessa i förening med endera Andrzej Kazmierczak, Karin Alm, Ria Alkhouri, *Lina Kavenius*, eller Marie-Louise Olheim att underteckna kommunens moms och skattedeclarationer.


Annica Sundel
Kommunsekreterare

Delges
Ekonomienheten

