| | |
|---|---|
| **Från:** | [redacted] |
| **Till:** | RLK Funk Registrator |
| **Kopia:** | stockholm@lansstyrelsen.se |
| **Ärende:** | Samråd gällande ny regional utvecklingsplan, Stockholms kommun, Stockholms län |
| **Datum:** | den 24 september 2024 17:18:32 |
| **Bilagor:** | TRV-Samrådsyttrande-RUFS2060.pdf |

Hej

översänder Trafikverkets samrådsyttrande gällande Ny regional utvecklingsplan för Stockholm, ärendenr, RS 2024 - 0344.

Trafikverkets ärendenr. TRV 2024/43370.

Vänliga hälsningar,

[redacted]

[redacted]

Trafikverket Östra Regionen

[redacted]

[redacted]

[redacted]

**Trafikverket**

172 90 Sundbyberg
Telefon: 0771-921 921
www.trafikverket.se

**Ärendenummer**
TRV 2024/43370
**Motpartens ärendenummer**
RS 2024 - 0344

**Dokumentdatum**
2024-09-23

**Konfidentialitetsnivå**
1 Ej känslig

**Mottagare**
Region Stockholm
registrator.rlk@regionstockholm.se

Kopia till
Länsstyrelsen
stockholm@lansstyrelsen.se

# Samrådsyttrande. Regional utvecklingsplan för Stockholm 2060

Trafikverket har erhållit Region Stockholms samrådshandling för Ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen på remiss och yttrar sig i egenskap av ansvarig myndighet för den långsiktiga infrastrukturplaneringen av väg- och järnvägstrafik samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar. Trafikverket verkar för att de transportpolitiska målen ska nås. Trafikverket ansvarar även för att peka ut riksintresse för kommunikationer.

Som statlig myndighet ska Trafikverket utifrån sitt ansvarsområde verka för att målet för den regionala utvecklingspolitiken uppnås. Den regionala utvecklingsplanen är av stor betydelse för oss som planeringsaktör i länet.

## 1 Syfte och förväntningar på planen

I vårt yttrande utgår Trafikverket från

- lagens direkta krav på regionplanen samt syftet med planen enligt förarbetena till lagen[1]. Planen ska uppfylla formella krav däribland hur riksintressen ska tillgodoses men också bidra till ökad kunskap om regionala utvecklingsfrågor till stöd för statlig och kommunal planering.

- regionplanens särskilda uppgift att visa på förutsättningarna för den långsiktiga utvecklingen genom att vara den enda översiktliga regionala plan som visar på samspelet mellan infrastruktur och markanvändning. Planen har en särskild betydelse för att lyfta frågor av mellankommunal betydelse och hantering av målkonflikter. Genom att ge en samlad bild av de regionala utvecklingsförutsättningarna ges såväl kommunerna som andra planeringsaktörer en viktig grund för samverkan och nödvändiga avvägningar.

TMALL 0422 Brev 4.0

1 *En ny regional planering, prop. 2017/18:266 (Sveriges riksdags)-och Plan - och bygglag (2010:900)*



Dokumentet är elektroniskt undertecknat

- regionplaneringens direkta nytta för oss som statlig planeringsaktör.

Behovet av en väl fungerande regional planering är särskilt stor i Stockholms län där många avvägningar behöver göras på regional och mellankommunal nivå. Snabb utveckling och hög täthet med följande konkurrens om mark och ett högt nyttjande av kapaciteten i transportsystemet bidrar till detta. Kostnader för kapacitetsåtgärder är också mycket stora i den tätbebyggda regionen. Regionplanen har stor betydelse för att bidra till och öka förståelsen för hur transportinfrastrukturen kan nyttjas effektivt och för regionalt förankrade prioriteringar. Trafik och transportinfrastruktur är en regional och mellankommunal fråga av stor betydelse.

Regionen har valt att göra en betydligt kortare planhandling jämfört med tidigare. Ett sådant val kan ha förtjänster i ökad tillgänglighet och tydlighet förutsatt att planens grundläggande syften uppnås.

Trafikverket anser att planförslaget behöver utvecklas i flera avseenden för att syften enligt PBL ska uppfyllas. Jämfört med nu gällande plan, RUFS 2050, ger samrådsförslaget betydligt svagare beskrivning av långsiktiga vägval och möjligheter att möta de stora utmaningarna. Vi framhåller särskilt:

- Planen bör tydligare visa på regionala avvägningar som stöd för att uppnå regionala och nationella mål. Planen bör även tydligare visa på regionala utvecklingsfrågor där mellankommunala intressen behöver hanteras.
- Planen bör tydligare kopplas till andra regionala plandokument, till exempel Länsplan för transportinfrastruktur som beskriver investeringar för statliga regionala vägar samt statlig medfinansiering till regional kollektivtrafik och kommunalt vägnät.

- Planen har 2060 som målår medan infrastruktur enbart redovisas i 2040 perspektiv. Planen ger svag beskrivning av vilka utmaningar som finns för trafiksystemets utveckling för den senare delen av planperioden.

## Riksintresse för kommunikationer

Det är väsentligt att en regionplan tar hänsyn till riksintresset för kommunikationer.[2] Delar av den infrastruktur som planen berör är utpekad som riksintresse för kommunikationer. Exploatering nära transportanläggningar som är av riksintresse får inte påverka möjligheterna

[2] *Miljöbalken 3 kap. 8 § ska mark- och vattenområden som är av riksintresse för kommunikationer skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna.*

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

till drift, underhåll, och framtida utveckling av dessa anläggningar. Hänsyn måste också tas till riksintressets påverkansområden. Därtill är infrastrukturens funktion starkt beroende av markanvändningen och hur denna påverkar efterfrågan på resor och transporter och belastningen på väg/järnvägsnätet. Länsstyrelsen ska i sitt yttrande bedöma om riksintressena är tillgodosedda.

- Trafikverket kan konstatera att planförslaget inte redovisar riksintressen eller nämner vilka avvägningar som är nödvändiga i förhållande till dessa.

# 2 Vision, mål och övergripande prioriteringar

Regionens förutsättningar anges i kap 2 med underrubriker ”Styrkor” respektive ”Utmaningar” medan ”Vision, mål och prioriteringar” anges i kap 3. Dessa avsnitt är alla kortfattade i förhållande till den komplexitet de rymmer.

Regionens vision och övergripande mål är ambitiösa. Trafikverket har inga direkta synpunkter på formuleringarna och arbetar gärna med de verktyg vi förfogar över för att förverkliga regionens mål och vision.

De följande målen och med dem kopplade prioriteringar visar alla på önskvärda tillstånd. Vi har inget att invända mot dessa var och en. Men de olika avsnitten bör enligt vår uppfattning följa en konsistent linje eller ”röd tråd” där det är trovärdigt att de prioriteringar som görs i planen leder till att utpekade mål kan nås samt att utmaningar hanteras. Trafikverket anser att den ”röda tråden” är svag, vilket bidrar till en otydlig plan som ger svagt stöd för kommande planering.

## Målens koppling till de nationella transportpolitiska målen

Vid en jämförelse mellan planförslagets övergripande mål och de nationella transportpolitiska målen anser vi att väsentliga delar saknas.

Trafikverket anser att planen tydligare bör visa på hur prioriteringarna bidrar till att nationella och regionala mål kan nås. Vi önskar även en tydligare beskrivning av målkonflikter.

- Samhällsekonomisk effektivitet: Kostnad och nytta av att utveckla infrastruktur och trafikering i de olika relationerna varierar.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Samhällsekonomisk effektivitet bör nämnas som en förutsättning för att uppnå ett långsiktigt hållbart transportsystem.

- Tillgänglighet är i en nationell jämförelse en stor styrka för Stockholmsregionen, bland annat beroende på det stora utbudet av attraktiva målpunkter, den höga tätheten men också en väl utbyggd kollektivtrafik bidrar till detta. En god tillgänglighet är även väsentlig för många av planens övriga prioriteringar. Tillgängligheten i länet är en styrka och kan utvecklas såväl genom förtätning, digitalisering och infrastruktur som erbjuder möjligheter att nå de attraktiva målpunkterna. Utifrån ett näringslivsperspektiv är det generellt viktigt att både nationell och regional trafik har god framkomlighet på det primära vägnätet.

Här bör även svagheter och utmaningar beskrivas. Trängsel i transportsystemet är naturligt för en större stad men samtidigt en utmaning som behöver hanteras. Trängsel i väg- och spårsystemen förlänger restider och gör systemen störningskänsliga, vilket påverkar resenärer i kollektivtrafiken och näringslivets transporter samt begränsar tillgängligheten i regionen. Det saknas ett förtydligande om vilken tillgänglighet som ska uppnås och för vem.

- Trafiksäkerhet: Trafikverket ser att Nollvisionen, och en utveckling i enlighet med den helt saknas i planförslaget. Trafiksäkerhet är en del av det globala hållbarhetsarbetet och skapar tillsammans med de andra hållbarhetsaspekterna säkra, trygga, tillgängliga miljöer som bidrar till ett hållbart samhälle. Den större andelen olyckor med dödliga och allvarliga personskador sker på det statliga regionala vägnätet samt på de kommunala vägnäten.

- Klimat och miljö: Särskilt noterar vi målet *Säkerställ att Stockholmsregionen kan uppnå nettonollutsläpp 2045*. Detta är ett komplext och utmanande mål. I planförslaget anges prioriteringar som kan anses leda i denna riktning men ingen samlad redovisning av vilka åtgärder av regional betydelse som har störst effekt eller hur detta ska genomföras. Den kunskap som tidigare tagits fram regionalt, bland annat i arbetet med tidigare RUFS men också nationellt, borde kunna ges en mer samlad behandling i planen.

För att minska de klimatpåverkande utsläppen föreslår planen att regionala aktörer ska *investera för ett transporteffektivt samhälle*. Trafikverket saknar en beskrivning av hur regionen kan bli mer transporteffektiv.

Även utmaningarna i att begränsa trafikens negativa påverkan på luftkvalité, buller, landskap och vattenkvalitet ges litet utrymme i planförslaget.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

**Ärendenummer**
TRV 2024/43370
**Motpartens ärendenummer**
RS 2024 - 0344

**Dokumentdatum**
2024-09-23

# 3 Rumslig utveckling och plankarta

I planförslaget återfinns väsentliga principer för markanvändningen. från tidigare RUFS 2050. Att hålla fast vid den huvudsakliga markanvändningen samt beslutad transportinfrastruktur bidrar till kontinuitet.

Lokalisering av ny bebyggelse i kollektivtrafiknära lägen skapar förutsättningar för att det ska vara möjligt att med god tillgänglighet begränsa trafiktillväxten och därmed ge möjlighet till bättre framkomlighet och begränsad miljöpåverkan. Trafikverket instämmer i att samordnad bebyggelseplanering i kollektivtrafiknära lägen bidrar till transporteffektivitet.

Samtidigt är planförslaget mindre tydligt vad gäller förhållningssätt till ny bebyggelse jämfört med tidigare plan och det saknas till stor del resonemang om förutsättningar för utveckling av transportinfrastrukturen på längre sikt.

Trafikverket bedömer därför att planförslaget ger ett svagare stöd vad gäller den kommunala och statliga rumsliga planeringen jämfört med tidigare plan.

Trafikverket anser att planförslaget på ett tydligare sätt

- Bör redovisa förutsättningar och konsekvenser av bebyggelsestruktur och skilda bebyggelselägen
- Ge en tydligare bild av de olika transportslagens tillstånd och förutsättningar att bidra till god tillgänglighet och god miljö
- Som en bakgrund till kommande strategiska arbeten tydligare redovisa de långsiktiga vägvalen och utmaningarna för utveckling av transportsystemet, regionalt och nationellt

## 3.1 En flerkärnig bebyggelseutveckling

De regionala stadskärnorna ges stor tyngd i planförslaget. Investeringar i transportsystemet och trafikeringsupplägg styrs till att särskilt förbättra tillgänglighet till och mellan dessa. Trafikverket stödjer principen om funktionsblandning och särskilt att verka för god tillgänglighet med gång och cykel inom dessa.

Samtidigt är förutsättningarna skilda för de olika regionkärnorna. Det finns också andra utvecklingsområden med liknande förutsättningar och roll i

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

regionen. Trafikverket anser att de regionala kärnornas avgränsning är väsentlig och framhåller betydelsen av att bygga i bästa kollektivtrafiknära läge samt att kärnorna är täta miljöer som ger förutsättningar för korta resor och hög andel kollektivtrafik, gång och cykel.

I planförslaget redovisas förutsättningarna för Arlanda – Märsta på ett tydligare sätt vilket är positivt. Även för övriga regionala stadskärnor bör de gemensamma förhållningsätten kompletteras med respektive kärnans särskilda förutsättningar.

### Arlanda-Märsta

Arlandas funktion som transportnav förtydligas särskilt och beskrivs ha prioritet i utveckling av den regionala kärnan Arlanda – Märsta vilket Trafikverket instämmer i. Den regionala kärnan ligger delvis inom markanspråket för flygplatsen och inom påverkansområde för lågfartsflyg enligt riksintressepreciseringen för Arlanda. Tillkomst av nya eller utökning av befintliga tätorter kan komma att försvåra eller omöjliggöra hanteringen av lågfartstrafik för flygplatsen, vilket bör framgå i regionplanen. Under hösten 2024 avslutar Trafikverket arbete med regeringsuppdrag om kapacitet och tillgänglighet som bidrar till att fördjupad kunskap om förutsättningarna för Arlandaområdet.

## 3.2 Bebyggelselägen

I planförslaget görs ett antal förändringar jämfört med tidigare RUFS 2050 avseende avgränsning, indelning i skilda typer samt förhållningsätt. I planförslaget redovisas inte bakgrund till, syfte eller konsekvenser av föreslagna förändringar. Trafikverkets bedömning är att planen har blivit mindre tydlig vilket ger oss ett sämre stöd i vårt arbete samt, beroende på hur det tillämpas i praktiken, även kan påverka transportsystemets användning och möjlighet till effektivt nyttjande.

I planförslaget kopplas inte bebyggelsekategorierna till olika nivåer av täthet. Utgångpunkten för bebyggelseutvecklingen utgår i stället från funktion och utbud av service. Trafikverket anser att betydelsen av att utveckla tät bebyggelse i bästa kollektivtrafiknära läge behöver bli tydligare i planen och att förhållningsätten behöver ses över så att det tydligt framgår att det är väsentligt att en betydande del av nya bostäder tillkommer i dessa lägen.

### Strategiska bebyggelselägen

Markanvändningsbegreppen för de skilda bebyggelsekategorierna i planen har förändrats jämfört med tidigare plan. Exempelvis har bebyggelsekategorin

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

*Strategiskt bebyggelseläge* tillkommit och *Sekundärt bebyggelseläge* utgått. Motiv för och konsekvenser av förändringen redovisas ej i planförslaget

Trafikverket önskar särskilt få tillfälle till fördjupat samråd avseende:

- Hemfosa i Haninge kommun har förändrats till strategiskt bebyggelseläge. En större bebyggelseutveckling i Hemfosa förutsätter initiala investeringar i vägnätet. Förändringar i transportbehov och transportmönster som följd av stadsutveckling i Hemfosa kommer även att påverka trafikarbete och trafikbelastning på det statliga regionala vägnätet. I åtgärdsvalsstudie från 2020 efterfrågades fördjupad kunskap i flera avseenden med koppling till den regionala planeringen. En central slutsats var att det finns behov av att analysera hur en stadsutveckling i Hemfosa kan samverka med övrig utveckling av regionala stadskärnor och stadsutveckling på Södertörn.[3]

- Frösunda i Vallentuna kommun har bytt beteckning från sekundärt till strategiskt bebyggelseläge samtidigt som den och delvis också grannorten Ekskogen, ligger inom påverkansområde för lågfartsflyget enligt riksintressepreciseringen för Arlanda.

- Brunna i Upplands-Bro kommun har bytt beteckning från sekundärt till strategiskt bebyggelseläge. Platsen har inte tillgång till resursstark kollektivtrafik och ligger i direkt anslutning till ett transportintensivt större verksamhetsområde. Trafikverket saknar motivering till att området ska vara strategiskt bebyggelseläge.

### Landsbygdsonder, serviceorter och replipunkter

Trafikverket stödjer den huvudsakliga inriktningen att bebyggelseutvecklingen på landsbygden främst ska ske i anslutning till orter med befintlig service och kollektivtrafik.

I jämförelse med RUFS 2050 har landsbygdsnoderna kompletterats med serviceorter. Vissa landsbygdsnoder har därutöver fått en högre prioritering genom att bli betecknade som *Strategiska bebyggelselägen*. Trafikverket tar inte ställning till var och en av dessa förändringar. Men däremot saknar vi en beskrivning av tillståndet och främst brister för trafiksäkerheten för biltrafik, cyklister och gående på det regionala vägnätet. Med ökande landsbygdsbefolkning kommer även behovet av åtgärder att öka.

## Logistikinfrastruktur

[3] I Sammanfattande rapport etapp 1 ÅVS bostadsbyggande Hemfosa och Tungelsta *(2020) Trafikverket*

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Det är positivt att planförslaget innefattar utpekanden av ”utvecklingsområde varuhanterande verksamhet” samt förhållningssätt för att stödja Stockholmsregionens behov av godsterminaler och anläggningar.

Trafikverket uppfattar dock att hanteringen av befintliga och nya verksamhetsområden inte är konsekvent hanterat. Ett av regionens största områden som utvecklas för logistikändamål, Stockholm Syd, är inte markerat som utvecklingsområde. Stora delar av verksamhetsområdena i Södertälje är också markerade som strategiska bebyggelselägen.

Ytterligare förtydligande av innebörden av vad dessa inriktningar innebär, specifikt för näringsliv och näringslivets transporter, är önskvärt. Det gäller även kartunderlaget över godsterminaler och anläggningar, där det är oklart vad som avses.

## 3.3 Transportsystemet i regionen

### Dagens och framtida utmaningar i transportsystemet

I planhandlingarna redovisas endast beslutade åtgärder utan att redovisa kvarstående eller framtid brister i transportsystemet. Trafikverket delar uppfattningen att ett utpekande av nya investeringar i infrastruktur ska göras med försiktighet när detta inte är studerat. Trafikverkets ekonomiska förutsättningar under kommande planperioder kommer att kräva hårda prioriteringar och ett ytterst begränsat utrymme för tillkommande nya infrastrukturinvesteringar. Att planförslaget inte lyfter fram utmaningar, möjligheter och potentiella behov i transportsystemet kopplat till den långsiktiga bebyggelseutvecklingen fram till 2060 är en betydande begränsning.

Såsom anges i planen kommer omfattande investeringar i transportsystemet att genomföras i tidsperspektiv 2040. Dessa kommer att bidra till en betydande kapacitetsökning för såväl järnväg, väg och tunnelbana och kommer att påverka de brister som finns idag. Samtidigt förväntas regionen fortsätta växa i såväl tidsperspektiv 2040 som 2060. Bristerna i kapacitet, framkomlighet, trafiksäkerhet och miljö kommer delvis att förändras men till stor del kvarstå. Detta kommer att bidra till fortsatta utmaningar att hantera i de skilda transportsystemen i allt från internationella förbindelser till lokala förflyttningar i stad och på landsbygd. Utmärkande för transportsystemet i Stockholmsregionen är trängseln och det höga kapacitetsutnyttjandet, hur de

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

olika transportslagen kompletterar varandra för en samlad funktion och god tillgänglighet samt det stora systemberoendet för de skilda transportslagen.

En beskrivning av situationen med ökande trängsel på väg och järnväg efter 2040 med väntad befolkningsutveckling saknas. Utmaningar med att utveckla systemkapacitet på väg och järnväg fram till 2060 saknas. Särskilt viktigt att belysa nyttan av lokala kapacitetsökningar är begränsad om inte nätet i sin helhet kan hantera ökande flöden. Det är väsentligt att verka för ett effektivt nyttjande av infrastrukturen samt att åtgärder genomförs avvägt och i rätt ordning.

De generellt formulerade förhållningssätten som anges i planförslaget som vägledning för utveckling av transportsystemet är alla relevanta, men de ger svag vägledning om förutsättningar och utmaningar fram till 2060 inte beskrivs i planen

Trafikverket instämmer i att efterfrågan på resande i den växande regionen i stor utsträckning behöver ske med gång, cykel och kollektivtrafik. Vilket även ställer stora krav på väl fungerande samverkan i planeringen för trafik och bebyggelse.

Samtidigt är förhållningssättet för att upprätthålla och utveckla det regionala vägsystemets funktion alltför ensidigt formulerat. Betydelsen av framkomlighet i vägsystemet beskrivs inte. Inte minst har framkomligheten stor betydelse för näringslivets transporter och den regionala busstrafiken.

Trafikverket saknar även en beskrivning av hur trafikslagen kompletterar varandra för att uppnå en god tillgänglighet i hela regionen. De olika trafikslagens roll varierar beroende på var i regionen man befinner sig. Att ensidigt prioritera kollektivtrafik är inte tillräckligt för att utveckla tillgängligheten.

Järnvägssystemet har väsentliga funktioner för såväl internationell, nationell, regional och lokal trafik liksom för gods. En illustration av betydelsen av Stockholmsregionens järnväg är att i storleksordning 80% av den svenska tågtrafiken har start eller målpunkt i regionen.

Efterfrågan på utökad tågtrafik kommer sannolikt växa och kapacitetsbrister i spårsystemet såväl som trängsel i stationsmiljöerna kommer kunna bli betydande brister på flera plaster i regionen. Att utveckla systemet för att möjliggöra ökad trafik för de olika tågkategorierna är en komplex uppgift och kostnaderna för ökad kapacitet kan vara mycket hög. Betydelsen av att göra investeringar avvägt, i samspel med investeringar utanför regionen, och i rätt ordning är därmed stor.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Stockholm central har en särskild betydelse som bytespunkt i kollektivtrafiksystemet för regionen, varför dess betydelse för långsiktig utveckling och funktion bör belysas.

I utvecklingen av järnvägen behöver betydande avvägningar göras. En sådan, där det vore önskvärt med stöd från regionplanen, är hur man regionalt ser på det långsiktiga behovet av mer spårkapacitet för ökad trafikering i järnvägssystemet kontra utvecklingen av kompletterande kollektivtrafik och bytespunkter, för att ihop bidra till och stärka regionens transportnät.

Prioriteringsinriktningen *effektiva transporter genom styrning* är relevant, men detta konkretiseras inte eller sätts i relation till möjlig effekt för respektive utmaning.

Regionens utveckling med en allt tätare stadsmiljö innebär anspråk på ökad yteffektivitet. Intresset för att utveckla bebyggelse utmed järnväg- och vägnätet är stort. Vid ställningstagande till ny bebyggelse invid infrastrukturanläggningar behöver ett antal avvägningar göras och anläggningens funktion i nuläge eller framtid får inte äventyras. Bedömning av avstånd till infrastruktur förutsätter, förutom hänsyn till miljö, trafiksäkerhet, risk och underhåll även strategiskt underlag som beskriver framtida användning och anspråk inom järnväg- och vägsystemet.

# 4 Gemensamt ansvar för den regionala utvecklingen och former för samverkan

Trafikverket är positiva till samverkan i det fortsatta arbetet men anser att det behöver bli tydligare hur det ska genomföras.

Regionen bör ta en ledande roll för att driva den regionala processen med framtagande av regionala ställningstaganden. Som kollektivtrafikmyndighet och ansvarig för myndighet för länsplanen har Regionen ansvar som är nära kopplat till arbetet med prioritering av infrastrukturinvesteringar.

Finansieringsfrågorna, som är en väsentlig del av arbetet med prioriteringar, bör beskrivas tydligare. Tyngdpunkten i planförslagets beskrivning av finansiering är olika bidragsformer så som statlig medfinansiering och strukturfonder. Dessa är en viktig del, men vilken roll den nationella transportplanen och länstransport planen har för utveckling av den statliga infrastrukturen kan beskrivas tydligare. Det bör tydligt framgå att den största

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

delen av investeringar i infrastruktur finansieras genom den nationella transportplanen samt intäkter från trängselskatten.

Kostnadskrävande åtgärder och begränsade medel att utveckla infrastruktur stärker behovet av myndighetsgemensam planering och prioritering i länet. Det är väsentligt med tydliga roller i det arbetet.

# 5 Lärande och uppföljning

I följebrevet till samrådet framförs att Regionen önskar stöd i formulering av mål som grund för att följa upp planens genomförande. I samrådsförslaget anges nu gällande delmål som underlag för framtagandet av indikatorer.

Det är inte Trafikverkets roll att föreslå mål för Regionens plan. Däremot har vi stor erfarenhet av att arbeta med de statliga målen och att i samverkan med regioner och kommuner i forma mål för åtgärdsvalsstudier och andra utredningar

Generellt rekommenderar vi att skilja på värdeorienterande mål som kan uppnås vid ett genomförande av planen och indikatorer vilka mer syftar till att följa utvecklingen.

Med utgångspunkt från detta vill vi lyfta målet *minst 95% av ny bebyggelse bör tillkomma i regionens relativt sett mest tillgängliga lägen*, som ett gott exempel. Det påverkas direkt av planeringen, det är uppföljningsbart och har stor betydelse för tillgänglighet och effektivitet i transportsystemet.

Vi ser också positivt på mål för begränsning av hälsopåverkande miljöstörningar från trafiksystemet samt tydliga mål för begränsning av växthusgaser. Här rekommenderar vi att även mål för trafiksäkerhetsutvecklingen som en del av hälsobegreppet förs in planen.

För Trafikverket är tillgänglighet samt samhällsekonomisk effektivitet samt, tillgänglighet tillsammans med hänsynsmålen övergripande mål. Dessa kan vara svåra, med undantag för hänsynsmålen, att direkt omsätta till meningsfulla mål för planen, men de mål som sätts bör prövas mot dessa mål.

En hög och ökad andel för kollektrafik, gång och cykel är angelägna ambitioner vilka bör följas som väsentliga indikatorer, men olämpliga som direkta mål eftersom de riskerar att leda till kostsamma lösningar utan att den bakomliggande målsättningen nås. Det är då bättre att använda andelar som

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

ett mått och tydliggöra vilka målsättningar som måttet är tänkt att fånga, exempelvis hög tillgänglighet.

För målformuleringarna betonar Trafikverket betydelsen av att tillämpa ett brett perspektiv på transporter och att bejaka förekomsten av den mångfald av transportbehov som förekommer i storstadsregionen. Ett brett perspektiv är inkluderande och gör planen mer tillämpbar i ett vidare sammanhang.

Med vänlig hälsning

[redacted]

[redacted]Östra regionen

**Trafikverket**

Adress: Trafikverket Box 810, 781 28 Borlänge
Besöksadress: Trafikverket, Solna strandväg 98, Solna
Telefon: 0771-921 921
trafikverket.se

Dokumentegenskaper, Ärendenummer *TRV 2024/43370*, Motpartens ärendenummer *RS 2024 - 0344*, Dokumentdatum *2024-09-23*, Dokumenttyp *BREV*. Konfidentialitetsnivå.1 Ej känslig

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat