

## Frågor och svar regeringsuppdraget om kollektivtrafik och närmiljö i Förbifart Stockholm

Vad är det för uppdrag ni har haft?

Vi fick ett uppdrag den 2 juli 2015 att utreda förutsättningarna för att förbättra för kollektivtrafik på E4 Förbifart Stockholm samt för att ytterligare reducera de närmiljöproblem i form av exempelvis buller och luftföroreningar som förväntas bli följden vid anslutningspunkterna till E 4 Förbifart Stockholm. Åtgärderna ska inte medföra negativ påverkan på framdriften av projekt Förbifart Stockholm.

Vem är det som utrett?

Det är Region Stockholm inom verksamhetsområde Planering som har utrett frågan i samverkan med Projekt Förbifart Stockholm och Trafikförvaltningen.

Hur arbetar Trafikverket med kollektivtrafik?

Vi satsar på kollektivtrafik på väg så att transportsystemet räcker till för fler. Vi driver inte kollektivtrafiken, men som väghållare kan vi bidra till kortare restider och bättre tidhållning vilket är bra för alla som reser. Allt vårt arbete utgår från den så kallade fyrstegsprincipen, där små åtgärder alltid provas före stora byggnationer. När vi planerar kollektivtrafikåtgärder så prioriterar vi sträckor med stort underlag för kollektivresande.

Hur planerar ni för mer kollektivtrafik?

Vi utgår från SL:s (Trafikförvaltningens) data vad gäller kollektivtrafik i stomnätet samt vår egen modell om markanvändning och trafikering av vägnätet (Sampers).

Prognosen visar att som mest kommer en buss att passera varannan minut på de mest trafikerade delar av FS.

Förbifart Stockholm byggs med tre körfält i varje riktning vilket räknas som full framkomlighet för både biltrafik och kollektivtrafik. Inga fasta busskörfält behövs därför. De åtgärder vi föreslår i rapporten för att prioritera busstrafik är många små och kostnadseffektiva punktåtgärder som ITS, bussprioritering vid behov, påfartsreglering och kollektivkörfält på vissa sträckor.

Varför föreslår ni så få nya, stora åtgärder för ökad kollektivtrafik?

Kollektivtrafiken i Förbifart Stockholm är välstuderad och rapporten baserar sig på tillgängligt underlag från tidigare utredningar och förstudier. Där finns många intressanta förslag och åtgärder som har arbetats in i Förbifart Stockholm. Dessutom har regeringen avgränsat uppdraget strikt genom att Förbifart Stockholm inte får försenas ytterligare. Det begränsar vårt utrymme för nya förslag.

Trafikverket planerar för kollektivtrafik på väg där effekterna blir så stora som möjligt. I Förbifart Stockholm är prognosen för antalet kollektivtrafikresande lägre jämfört med vissa radiella (från ytterområde till city) stråk.

Vi tycker att vi ändå hittat många intressanta förslag, till exempel förbättringar för kopplingen mellan buss och tunnelbana i Hjulsta samt dynamiska kollektivkörfält i huvudtunneln.

Vad är dynamiska kollektivkörfält?

Körfält som under vissa omständigheter – till exempel när det är risk för köbildning - används enbart för kollektivtrafik. Körfälten kan även användas vid behov av utryckningsfordon.

Varför föreslår ni dynamiska kollektivkörfält och inte fasta?

Förfart Stockholm dimensioneras för att klara full trafik i rusningstid genom att den byggs med tre körfält i vardera riktning. Busstrafiken kommer därför fram utan fördröjning och utan att vi behöver låsa ett helt körfält. Vid händelser som riskerar köbildning har vi möjlighet att tillfälligt prioritera bussar genom att använda dynamiska vägmärken (skyltar som kan ändras utifrån trafikläget).

Är sista ordet sagt i fråga om kollektivtrafiken i Förfart Stockholm?

Efterhand som beslut fattas och byggen framskrider så minskar av naturliga skäl handlingsfriheten. Kollektivtrafiken i Förfart Stockholm är dock välutredd genom de underlag som tidigare tagits fram. Vi har i vår rapport gett ytterligare förslag som är möjliga att genomföra för att öka kollektivtrafikanvändningen med den begränsning som regeringsuppdraget inneburit, nämligen att framdriften av Förfart Stockholm inte skulle försenas ytterligare.

Varför utreder ni inte Stockholmsbågens förslag?

Trafikverket utgår från en markanvändning enligt den regionala utvecklingsplanen (RUFS). Stockholmsbågen utgår från att deras förslag påskyndar en framtida markanvändning som är mer expansiv än den regionala utvecklingsplanen. Därmed ökar även antalet resenärer i deras visioner, vilket skiljer sig från de prognoser vi har att utgå ifrån.

Eftersom vi bygger Förfart Stockholm för full framkomlighet, så ser vi heller inte behovet av så kallade BRT-lösningar (Bus Rapid Transit) i detta stråk.

Trafikverket ser generellt sett positivt på BRT-lösningar, men ser varken behov eller möjlighet till dem i just Förfart Stockholm.

Varför har ni inte utrett busselektrifiering?

Trafikförvaltningen utreder de närmaste åren (2016-2018) en övergång till elektrifierad busstrafik i Innerstaden. Detta arbete kommer att följas av Trafikverket men påverkar inte infrastrukturen i FS.

Varför har ni så få förslag för närmiljön kring Förfart Stockholm?

Lagstiftaren ställer långtgående krav på åtgärder för att minska buller och luftföroreningar vid nybyggnation av infrastruktur. Dessa krav har redan omhändertagits inom projektet och det finns därför få möjligheter att vidta ytterligare åtgärder. Åtgärder får heller inte försena byggandet av Förfart Stockholm.

Trafikverket arbetar enligt likabehandlingsprincipen. Det betyder att samma principer för att erbjuda åtgärder till enskilda ska gälla alla, oavsett projekt eller delsträcka. De åtgärder vi föreslår är därmed främst av generell karaktär och bör arbetas vidare med i hela Stockholmsregionen eller i hela Sverige.

Vad gör ni för att minska bullret?

Omfattande bullerutredningar gjordes under arbetsplaneskedet och projektet har i sin grundutformning en hög ambitionsnivå i fråga om miljöåtgärder, bland annat skyddsåtgärder för buller.

Vid de närmast belägna bostadshusen utmed Förfart Stockholm är det inte möjligt att klara det nationella riktvärdet för trafikbuller vid nybyggnation som anger högst 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå vid bostädernas fasad. Genom omfattande bullerskyddskärmar har projektet eftersträvat att åtgärderna ska medföra den nivån i markplan invid de befintliga bostadshusen, vilket klaras vid de

flesta berörda bostäder. Utöver det erbjuder Trafikverket fastighetsägare fasad- och fönsteråtgärder så att riktvärden för bullernivåer inomhus ska klaras.

I arbetsplanen och gällande miljödomar har Trafikverket redan anpassat projektet och tillgodosett de krav som lagstiftaren ställer. Utöver de åtgärder som redan är planerade föreslår vi nu främst generella åtgärdsförslag som kan arbetas med på en högre nivå och inte enbart gäller Förbifart Stockholm. Vi har även presenterat förslag på bullerdämpande asfalt, avskärmande vegetation och möjligheten till bulleravskärmande bebyggelse på några ställen.

Vad händer nu?

Rapporten är överlämnad till regeringen och de bestämmer hur de ska behandla den vidare.

Vissa av åtgärderna som studerats har vi beslutat att i nuläget inte gå vidare med, precis som framgår av rapporten.

Andra åtgärder vill Trafikverket fortsätta att arbeta med, till exempel hur man går vidare med åtgärder inom Barkarby/Hjulstaområdet och trimning och bussprioritering vid tpl Vinsta och Bergslagsvägen.

Trafikverket kommer även att fortsätta arbetet med att utveckla tankarna om systemet med dynamiska körfält som en del av arbetet med att styra trafiken på ett smart sätt.

160824