



DET HÄR SKULLE VARA DET
VERKLIGA »JÄRVALYFTET«

STEFAN RÄNK,
KONCERNCHEF EINAR MATTSSON

Robert Örtegren: Vi måste ta mindre hänsyn till biltrafiken

”Förseningar och trängsel

Länsplanen för Stockholms infrastruktur har ett tydligt fokus: Satsningar på cykel- och kollektivtrafik.

– Vi måste ta mindre hänsyn till biltrafiken om vi ska få plats och kunna bygga ett hållbart samhälle, säger Robert Örtegren, trafikdirektör på Länsstyrelsen.

Om bara några år kommer Stockholms befolkning ha ökat med ett helt Uppsala. Utmaningarna för den växande staden består både i att utvecklas på ett hållbart sätt och att samtidigt fungera effektivt. Länsplanen för regional transportinfrastruktur i Stockholm avser en tolvårsperiod, 2014–2025.

– Det kommer att byggas historiskt mycket i Stockholm under den här tiden,

och det kommer att påverka trafiksystemet. Antagligen kommer läget inte ha försämrats år 2025, men det kommer kanske inte ha förbättrats heller eftersom vi växer så kraftfullt, säger Robert Örtegren.

Satsar på gröna lösningar

På Robert Örtegrens kontor i de praktfulla lokalerna på Hantverkargatan hänger en pedagogisk tavla som visar hur mycket plats en bilist tar upp i förhållande till cyklister och kollektivtrafikanter.

– Alldeles oavsett utsläppen så tar bilar upp för mycket utrymme, både när de är i rörelse och när de står parkerade, slår Robert Örtegren fast.

Vinsterna med satsningar på cykel- och

kollektivtrafik är uppenbara: Positiva effekter på folkhälsa, stadsmiljö och framkomlighet. Dessutom är investeringar i de här trafikslagen kostnadseffektiva och ger stor effekt på klimatet.

– Vi måste ta mindre hänsyn till biltrafiken för att kunna bygga ett hållbart samhälle, konstaterar Robert Örtegren.

Bostadsmarknaden avgörande

För att Stockholm ska kunna växa i den takt som förutspås krävs mer än en kvarts miljon nya bostäder till år 2030. Länsplanen slår fast att förtätning och nyplanering av bostadsområden måste samplaneras med kollektivtrafiken för att undvika att nya stadsdelar blir alltför biltrafikförsörjda.

” En hållbar infrastruktur är avgörande för att Stockholm ska kunna utvecklas.

► Två tredjedelar av de som bor och arbetar i länet har max 14 kilometer till arbetet och skulle alltså kunna cykla till och från jobbet.



kostar miljarder”



KORT OM ROBERT ÖRTEGREN

Karriär i korthet: Traineetjänst som samhällsplanerare på Vägverket och därefter sektionschef. När Vägverket och Banverket slogs ihop fick han motsvarande tjänst på Trafikverket. Trafikdirektör på Länsstyrelsen sedan 2010.

Bostad: Villa i Tyresö.

Intressen: Historia, friluftsliv, familjen och att läsa böcker.

Bästa bok: Axel Oxenstierna: Makten och klokskapen, av Gunnar Wetterberg.

Drömresmål: Alperna på sommaren.

Världens häftigaste byggnad: Kulturhusets framsida en mörk decemberkväll.

Dold talang: Jag är grym på att beskära äppelträd!

– En icke-fungerande infrastruktur kostar samhället mycket pengar. Förseningar och trängsel i Stockholm kostar runt 6,3 miljarder kronor om året.

En fungerande och hållbar infrastruktur är avgörande för att Stockholm ska kunna utvecklas och behålla sin position som attraktiv tillväxtregion, säger Robert Örtegren.

Länsplanen...

... för regional transportinfrastruktur lämnades till regeringen i maj i år och avser 2014–2025.

- ▶ Planens inriktning är bostadsförsörjning, kollektiv- och cykeltrafik.
- ▶ Syftet med länsplanen är att beskriva de planerade infrastrukturåtgärderna, varför de är viktiga, hur de samverkar och hur åtgärderna ska prioriteras.
- ▶ Stockholms län har tilldelats en planeringsram på drygt 8,7 miljarder kronor.

Stockholm nu och i framtiden

- ▶ I Stockholms län bor mer än 2,1 miljoner människor – det motsvarar drygt en femtedel av Sveriges befolkning, på knappt två procent av landets yta.
- ▶ Befolkningen i huvudstaden växer med 35 000–40 000 personer per år.
- ▶ En tredjedel av Sveriges ekonomiska tillväxt skapas i Stockholm.
- ▶ Nästan en fjärdedel av den totala arbetsmarknaden finns här.
- ▶ Pendlare i Stockholms län lägger mest tid på sina arbetsresor i hela Sverige – detta gäller för såväl resor med bil som med kollektivtrafik.
- ▶ Nära 60 procent anser att trafiksituationen i huvudstaden är »mycket besvärlig« i Länsstyrelsens medborgarundersökning från 2013.
- ▶ Den samhällsekonomiska kostnaden för trängseln i Stockholms län uppgår till drygt sex miljarder kronor årligen.
- ▶ Utöver långa restider och trängsel är transportsystemets störningskänslighet ett problem.
- ▶ Av de 8,7 miljarder som tilldelats länet går 73 procent till kollektivtrafiksatsningar, 19 procent till investeringar i vägar och 9 procent till cykelåtgärder.
- ▶ För att det regionala cykelvägnätet ska vara fullt utbyggt år 2030 krävs att cirka 55 kilometer cykelbana byggs ut (och byggs om) varje år.

700 000

personer reser med kollektivtrafiken i Stockholms län varje dag.

37%

av det totala resandet i Stockholm utgörs av kollektivtrafiken.

2030

förväntas vi vara 2,6 miljoner stockholmare (i dag är vi 2,1).

► VD HAR ORDET

Den felande länken...

Det råder politisk enighet kring ambitionerna att öka bostadsbyggandet i Stockholmsregionen. Fler bostäder är av stor vikt för regionens utveckling och dragningskraft samt inte minst för Sveriges konkurrenskraft i förhållande till övriga storstadsområden i Europa. För att skapa dessa nya bostäder behövs en satsning på utbyggnad och förbättring av infrastrukturen, där givetvis överenskomsten om tunnelbanautbyggnaden är en mycket viktig del.

I Länsplanen för regional transportinfrastruktur för 2014-2025 redovisas hur de medel som staten anvisat ska fördelas på investeringar i vägar, kollektivtrafik och cykelleder. Alla de redovisade satsningarna är bra och stödjer samhällsutvecklingen genom att underlätta vardagen för både medborgarna och företagen.

Det finns ändå en förbindelse som saknas i planen och som skulle fullborda en ringled runt Stockholm. Vi måste acceptera att många transporter under en överskådlig tid fortfarande kommer att ske med bil och då är en östlig förbindelse mellan Värtan och Sickla ett effektivt sätt att minska trafiken i innerstaden och öka framkomligheten. En östlig förbindelse skulle göra de möjligt för Nacka och Värmdö att expandera och tunnelbanan kan kompletteras med snabba bussförbindelser mellan de norra och södra länsdelarna.

Våra nyvalda politiker kan genom att fatta beslut om denna »felande länk« gå till historien som minst lika framsynta som deras kollegor, som en gång i tiden beslutade att bygga tunnelbana i Stockholm.

Elisabeth Martin
Verkställande direktör

Tunnelbanan kan minska social utsatthet

Bind ihop tunnelbanans ändstationer och skapa på så vis nya resmönster med mindre social utsatthet som följd. Så lyder Stefan Ränks recept för utvecklingen i Stockholm.

Stefan Ränk är koncernchef för Einar Mattsson, som bland annat förvaltar fastigheter i Hjulsta. Han ser positivt på Länsplanens tydliga kollektivtrafiksatsning och betonar vikten av kontinuerliga infrastrukturinvesteringar för att undvika misstag – och för att få rätt trafikslag på rätt plats. Stefan Ränk brinner för att skapa ett tunnelbanesystem som inte segregerar sociala grupper. En sammanlänkning av tunnelbanan från Akalla till Hjulsta via Barkarby är en av hans hjärtefrågor.

Förslag med flera fördelar

– Att binda ihop de blåa linjerna på detta sätt skulle vara det verkliga »Järvalyftet«. Hjulstalinjen planerades ursprungligen att gå till Barkarby och tunneln dit är redan sprängd. Detta är en kostnadseffektiv lösning som skulle skapa ett bättre trafikflöde med nya resmönster och bättre förbindelser mellan norra och södra Järva.

Denna utbyggnad, menar Ränk, skulle också lösa den logistiska utmaning som det nya större tunnelbanenätet står inför: Behovet av större depåkapacitet.

– Depåer är dyra att bygga och förläggs helst på mark som inte kan användas till något annat. Just sådan mark finns mellan Hjulsta och Barkarby, mellan den befintliga järnvägen och motorvägen. Detta skulle dessutom skapa arbetstillfällen i närområdet, slår han fast.

Hagsätra kopplas till Älvsjö

Det går inte att ta miste på Stefan Ränks infrastrukturella engagemang. Men, hans tankar om ihopkopplingen av de blåa linjerna är inte en del av den första planen för tunnelbanan. Däremot ser det ut som att den, liksom en av hans andra förhoppningar – att koppla ihop Hagsätra med Älvsjö – kan bli verklighet i ett senare skede.

– Ändstationer på tunnelbanelinjer blir ofta återvändsgränder och då gäller det att skapa förutsättningar som inte låser fast områdena i social utsatthet.



► Stefan Ränk, koncernchef för Einar Mattsson, känner ett stort engagemang för infrastruktur.

Att binda ihop de blåa linjerna på detta sätt skulle vara det verkliga »Järvalyftet«.

