

Rapport 2010:10

LÄNSSTYRELSEN
I STOCKHOLMS LÄN

Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010 – 2021

Fastställd av Länsstyrelsen den 31 maj 2010

Rapport 2010:10



LÄNSSTYRELSEN
I STOCKHOLMS LÄN

Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010 – 2021

Fastställd av Länsstyrelsen den 31 maj 2010

Foto omslag: Marcus Kurn (fotot är beskuret)

Utgivningsår: 2010

ISBN: 978-91-7281-382-3

För mer information kontakta
Länsstyrelsen, avdelningen för tillväxt,
Tfn: 08-785 40 00

Denna rapport finns också som pdf.
Du hittar den på vår webbplats **www.lansstyrelsen.se/stockholm**

Förord

Stockholmsregionens utmaningar att hantera dagens hårt ansträngda trafiksystem och samtidigt skapa förutsättningar för en fortsatt stark tillväxt och social sammanhållning är väl kända. Ett flertal processer i Stockholmsregionen har under åren skapat en bred samsyn på regionens åtgärdsbehov. Stockholm-Mälarregionens arbete med ”En Bättre Sits”, den Regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFS) och arbetet med den gemensamma systemanalys, där också Gotlands kommun deltog, är goda exempel på detta.

Den övergripande gemensamma process och överenskommelse, som utgör utgångspunkten för åtgärdsplaneringen i Stockholms län 2010-2021, är Stockholmsförhandlingen. Denna är djupt förankrad och ligger till grund för länets prioritering av objekt i såväl regional som nationell plan. Länsstyrelsens arbete med länsplanen har därmed i mycket större omfattning än tidigare samplanerats med Trafikverket och den nationella planen. Ett avtal mellan Stockholms stad, Kommunförbundet Stockholms Län, Vägverket och Länsstyrelsen om ytterligare intäkter från trängselskatten i Stockholm har breddat den finansiella basen för den samlade åtgärdsplaneringen och möjliggör därmed finansiering av flera regionala vägar. Tekniskt sett har länsplanen kommit att få en särskild tyngdpunkt i spårobjekt och kollektivtrafik i länet.

Arbetet med att sammanställa åtgärdsplaneringen i Stockholms län har i huvudsak ägt rum under våren 2009. Från juni 2009 till mitten av september 2009 remitterades ett planförslag, som därefter ställts samman och överlämnas till regeringen för beslut om ekonomiska ramar.

Syftet med denna plan är att samlat redovisa förutsättningarna för och konsekvenserna av objekten i de statliga investeringsplanerna för åren 2010-2021. Länsplanen berör också objekt som bör ingå i inriktningen för den fortsatta åtgärdsplaneringen efter den aktuella planperioden, det vill säga för perioden 2022-2025. Planupprättare är Länsstyrelsen i Stockholms län. Underlag har lämnats från Trafikverket, Storstockholms lokaltrafik (SL), Regionplanekontoret vid Stockholms läns landsting, angränsande län och regioner samt från länets kommuner och intresseorganisationer.

Stockholm 2010-05-31

Per Unckel

Landshövding

Innehållsförteckning

Förord **1**

Innehållsförteckning **3**

Sammanfattning **5**

Uppdrag och Bakgrund **11**
- Regeringens uppdrag 11
- Varför sker investeringsplaneringen? 12
- Utgångspunkter för länsplanen 13
- Länsplanens syfte och mål 15
- Framtagandeprocess – Arbetsmetod 17
- Miljöbedömningsprocessen för länsplanen 19

Tillstånd och Behov **20**
- En kraftigt växande befolkning 20
- Stockholms internationella roll och betydelse 20
- Stockholm - Nav i det nationella transportnätet 22
- Stockholmregionens behov i sammandrag 30

Strategi **31**
- Förutsättningar för strategin 31
- Strategi för tillväxt och miljö 32
- Prioriteringsgrunder 36

Åtgärder **37**
- Investeringsåtgärder 38
- Samlad åtgärdsplan – objektlista och karta 39
- Åtgärdspaket 44
- Åtgärdernas finansiering och periodisering i planperioden 50
- Inriktning för den samlade åtgärdsplaneringen efter 2021 54

Effekter av åtgärder **55**
- Utgångspunkter för analysen 55
- Hur påverkas individer och samhälle? 56
- Trafiken växer med regionen 57
- Åtgärderna ökar reshastigheten och lindrar trängseln 58
- Tillgängligheten ökar och skapar nya tillväxtmöjligheter 59
- Godstransportförsörjningen 61

Trafiksäkerhet....62
Regionens sociala sammanhållning....62
Infrastrukturåtgärderna har liten påverkan på klimat och miljö....62
Effektmatris regionala objekt....64

Genomförande....66
Trafikverket har genomförandeansvar för länsplanen....66
Rationellt genomförande av berörda parter och aktörer....66
Hantering av eventuella avvikelser från länsplan....66
Samarbete kring effektivare planeringsprocesser....66
Rutiner för hantering av statsbidrag....67
Trafikverket ansvarar för återrapportering till regering....67
Uppföljning av miljöeffekter....67
Stockholmsförhandlingens genomförande....68

Bilaga – kortfattad objektsbeskrivning....69

Sammanfattning

Trafikverken och länen har regeringens uppdrag att upprätta långsiktiga planer för statliga insatser i vägar, järnvägar och annan transportinfrastruktur för perioden 2010–2021. I Stockholms län ska Länsstyrelsen upprätta och fastställa en länsplan för regional transportinfrastruktur. Beslutsunderlag för regeringens beslut om ramtilldelning togs fram och publicerades av Länsstyrelsen den 2 november 2009 (Länsstyrelsens rapport 2009:17).

Utgångspunkten för åtgärdsplaneringen är Stockholmsförhandlingen. Denna är djupt förankrad och ligger till grund för länets prioritering av objekt i såväl regional som nationell plan.

Stockholmsregionen har ett strategiskt läge mitt i Östersjöregionen, som är ett av de mest tillväxtstarka och dynamiska områdena i Europa. Det regionala transportsystemets effektivitet och tillförlitlighet är av central betydelse för näringslivets möjlighet att utveckla sin internationella konkurrenskraft.

Situationen i Stockholmsregionen med ett högt belastat transportnät och mycket snabb tillväxt gör att behovet är mycket stort av ny infrastruktur. För att möta utmaningarna och utveckla transportsystemet så att det möjliggör tillväxt och bidrar till en god miljö måste åtgärder genomföras i alla delar av transportsystemet. Behoven av både drift och underhåll av befintligt transportsystem och av nya systemåtgärder är omfattande.

Strategin i Stockholmsregionen har varit och är att:

- Stimulera täthet och flerkärnig utveckling.
- Samordna utbyggnad av bebyggelse och transportsystem.
- Effektiva och konkurrenskraftiga logistiktjänster.
- Ett effektivt utnyttjande av infrastrukturen.
- Förbättra och underhålla befintlig infrastruktur.
- Bygga ny infrastruktur i en snabbt växande region.

Infrastrukturåtgärderna finns redovisade dels samlat för nationella och regionala objekt i länet dels preciserade för länsplanen 2010-2021.

De statliga infrastrukturplanerna bedöms ge förbättringar av tillgängligheten och skapar därigenom förutsättningar för regionens fortsatta tillväxt och sociala sammanhållning. Utmaningen att i regionen inrymma ytterligare en halv miljon invånare ser alltså ut att kunna mötas. För att nå klimatmålen räcker inte länsplanens innehåll, utan en rad ytterligare åtgärder måste samverka. Inga enskilda åtgärder ger tillräckliga effekter, exempelvis behöver styrmedel och stöd för effektivt resande och transporter skapas.

Länsplanen för regional infrastruktur i Stockholms län redovisar också hur genomförandet av planen kommer att gå till inklusive hur eventuella avvikelser kommer att hanteras.

I tabellen nedan redovisas den samlade åtgärdsplaneringen med finansiering via i länsplan och nationell plan, samt medfinansiering från kommuner, Landstinget och medel från trängselskatten. Rubriken *övriga* avser medfinansiering från näringsliv och län utanför Stockholm samt brukarfinansiering.

				Kostnad under planperiod (Mkr)					
Kartnummer	Vägnummer		Objektskostnad under planperioden (Mkr)	Länsplan	Nationell plan	Trängselskatt	Kommun	Landstinget	Övriga
		Spårobjekt	42 361	5 199	17 921	315	1 641	11 449	5 836
1		Citybanan	13 764		8 113				5 651
2		Nynäsbanan Västerhaninge-Tungelsta	643		643				
3		Nynäsgård mötestation	82		82				
		Kraftsamling Stockholm Mälardalen (etapp 1)	91		91				
		Kraftsamling Stockholm Mälardalen (etapp 3)	26		26				
		Kraftsamling Stockholm Mälardalen, övergripande	8		8				
4		Mälarbanan, Tomteboda - Kallhäll	4 643		4 643				
5		Södertälje hamn - C, dubbelspår	743		743				
6		Södertälje hamn, bytespunkt	78	39				39	
7		Södertälje C, bytespunkt	78	39				39	
8		Kombi Norr, anslutning Rosersberg	315		130				185
9		Tvärspårväg Ost/Saltsjöbanan	3 400	753	933			1 714	
10		Tvärspårväg Solna	3 234	844	646			1 744	
11		Roslagsbanan, etapp 1 (RB 1)	787		394			393	
		Kommunala följdinvesteringar, RB 1	153	71	6		76		
12		Roslagsbanan, etapp 2 (RB 2)	1 571	680				891	
		Pott för kommunala följdinvesteringar, RB 2	64	64					
13		Statlig följdinvestering, Arninge hållplats	100	32		68			
14		Tvärspårväg Kista	4 660	930			1400	2 330	
15		Stockholms C - Sörentorp	104		104				
16		Nynäsbanan, dubbelspår etapputbyggnad	400	400					
		Nynäsbanan, godsanpassning kraft/buller	150	150					
17		Pendelstation Vega	290	110			95	85	
18	73	Vega trafikplats, väg	317			247	70		
19		Bussterminal Slussen	600	300				300	
20		Lidingöbanan upprustning	295	147				148	
21		Spårförbindelse Nya Karolinska/Solna (bidragsdel)	100	100					
22		Tvärspårväg Syd, etappstart	1 000	500				500	
		Tvärspårväg Solna-Universitetet, utredning	20	20					
		Roslagspilen, utredning	20	20					
		Fordonsbidrag (objektskostnad enligt SF)	4 378		1112			3 266	
		Stockholms C - förstärkt kraftförsörjning	247		247				

				Kostnad under planperiod (Mkr)					
Kartnummer	Vägnummer		Objektskostnad under planperioden (Mkr)	Länsplan	Nationell plan	Trängselskatt	Kommun	Landstinget	Övriga
		Vägobjekt	47 143	737	17 925	25 693	2 033	0	755
23	E20	Norra länken	7 104		5 918		1 186		
24	E18	Hjulsta - Kista (Ulriksdal)	3 118		3 118				
25	E4	Södertälje - Hallunda	285		151	134			
26	E4	Tomteboda - Haga Södra	753		753				
27	E4	Förbifart Stockholm	26 008		4 794	21 214			
28	259	Södertörnsleden	1 495		1 495				
29	259	Masmolänken	1 019		719	300			
30	268	Trafikplats Vallentuna	252	152			100		
31	76	Förbifart Norrtälje, etapp 1	39	29			10		
32	76	Förbifart Norrtälje, etapp 2	261			225	36		
33	222	Trafikplats Lugnet	430			215	215		
34	226	Tumba-Tullinge	44			44			
35	267	Rotebro - Stäket	254	254					
36	E4	Norrtull - Kista	33		33				
37	E4	Trafikplats Rosersberg	162		42		20		100
38	E4	Trafikplats Måby	41		3				38
39	E18	Trafikplats Viggbyholm	154		90		64		
40	E18	Trafikplats Roslags-Näsby	196			136	60		
41	E18	Danderyds kyrka - Arninge	291		291				
42	222	Skurubron	857			291			566
43	222	Mölnvik - Ålstäket	256			256			
44	268	E4-Grana (Hammarbyalt)	480			390	90		
45	261	Tappström - Nockeby	893	18		810	65		
46	E4	Upplands Väsby - Arlanda	51		51				
47	226	Huddingevägen, åtgärder för oskydadde trafikanter	75			75			
48	77	Väg 77 och åtgärder i Rimbo	693	48		645			
49	E4	Essingeleden - Södra länken	127		127				
50	E18	Norrtälje - Kapellskär 2+1	72			72			
51	E20	Trafikplats Almnäs	66			32	34		
52	E18	Trafikplats Kockbacka	88			88			
53	E18	Trafikplats Kallhäll	46			34	12		
54	226	Förbifart Tullinge, etapp 1a Trafikplats Pålamalmsvägen - Trafikplats Högskolan	460			430	30		

				Kostnad under planperiod (Mkr)					
Kartnummer	Vägnummer		Objektskostnad under planperioden (Mkr)	Länsplan	Nationell plan	Trängselskatt	Kommun	Landstinget	Övriga
55	226	Förbifart Tullinge, etapp 1b Högskolan - Södertörnsleden etappstart trimning	30			30			
56	259	Haningeleden	79			79			
57	57	Gnesta - E4	101			66			35
58	1103	Tulkavägen	62			31	15		16
59	276	Rosenkälla - Åkersberga	65			52	13		
60	229	Trafikplats Lindalen	66			26	40		
61	222	Trafikplats Kvarnholmen	61			18	43		
		Div. återbetalning förskotteringar	135	135					
		Utredningsmedel - Stockholmsprojekt	30		30				
	265	Norrortsleden	1	1					
	73	Älgviken - Fors, återbetalning förskottering	410	100	310				
		Sjöfart	1 452	0	1 060	0	0	0	392
		Södertälje sluss, utbyggnad	1 452		1 060				392
		Regional kollektivtrafik på väg	848	423	0	0	0	425	0
		Gullmarsplan	105	52				53	
		Brommaplan	78	39				39	
		Övriga bytespunkter	485	242				243	
		Infartsparkeringar	180	90				90	
		Regionala åtgärdspotter (Statsbidragsandelen)	1 492	1 492	0	0	0	0	0
		Bibehålla tillgänglighet vid hastighetsöversyn	200	200					
		Trafiksäkerhet	200	200					
		Gång och Cykel	400	400					
		Miljö & Klimat	97	97					
		Kollektivtrafikens konkurrenskraft & prioriterat nät för funktionshindrade	400	400					
		Enskilda vägar	45	45					
		Smärre insatser för ökat bostadsbyggande	150	150					

Länsplan

I tabellen nedan redovisas länsplanens innehåll inom den av regeringen beslutade finansiella ramen på 7 851 Mkr.

				Kostnad under planperiod (Mkr)					
Kartnummer	Vägnummer		Objektskostnad under planperioden (Mkr)	Länsplan	Nationell plan	Trängselskatt	Kommun	Landstinget	Övriga
		Spårobjekt	16 466	5 199	1 585	315	1 641	7 790	
6		Södertälje hamn, bytespunkt	78	39				39	
7		Södertälje C, bytespunkt	78	39				39	
9		Tvärspårväg Ost/Saltsjöbanan	3 400	753	933			1 714	
10		Tvärspårväg Solna	3 234	844	646			1 744	
		Kommunala följdinvesteringar RB 1	153	71	6		76		
12		Roslagsbanan, etapp 2	1 571	680				891	
		Pott för kommunala följdinvesteringar RB 2		64					
13		Statlig följdinvestering, Arninge hållplats	100	32		68			
14		Tvärspårväg Kista	4 660	930			1 400	2 330	
16		Nynäsbanan, dubbelspår etapputbyggnad	400	400					
		Nynäsbanan, godsanpassning kraft/buller	150	150					
17		Pendelstation Vega	290	110			95	85	
18	73	Vega trafikplats, väg	317			247	70		
19		Bussterminal Slussen	600	300				300	
20		Lidingöbanan, upprustning	295	147				148	
21		Spårförbindelse Nya Karolinska/Solna (bidragsdel)	100	100					
22		Tvärspårväg Syd, etappstart	1 000	500				500	
		Tvärspårväg Solna - Universitetet, utredning	20	20					
		Roslagspilen, utredning	20	20					
		Vägobjekt	8 548	737	2 244	3 983	657	0	617
28	259	Södertörnsleden	1 495	0	1 495				
29	259	Masmolänken	1 019		719	300			
30	268	Trafikplats Vallentuna	252	152			100		
31	76	Förbifart Norrtälje, etapp 1	39	29			10		
32	76	Förbifart Norrtälje, etapp 2	261			225	36		
33	222	Trafikplats Lugnet	430			215	215		
34	226	Tumba - Tullinge	44			44			
35	267	Rotebro - Stäket	254	254					
42	222	Skurubron	857			291			566
43	222	Mölnvik - Ålstäket	256			256			

				Kostnad under planperiod (Mkr)					
Kartnummer	Vägnummer		Objektskostnad under planperioden (Mkr)	Länsplan	Nationell plan	Trängselskatt	Kommun	Landstinget	Övriga
44	268	E4 - Grana (Hammarbyalt.)	480			390	90		
45	261	Tappström - Nockeby	893	18		810	65		
47	226	Huddingevägen, åtgärder för oskydadde trafikanter	75			75			
48	77	Väg 77 och åtgärder i Rimbo	693	48		645			
54	226	Förbifart Tullinge, etapp 1a Trafikplats Pålamalmsvägen - Trafikplats Högskolan	460			430	30		
55	226	Förbifart Tullinge, etapp 1b Högskolan - Södertörnsleden etappstart trimning	30			30			
56	259	Haningeleden	79			79			
57	57	Gnesta - E4	101			66			35
58	1103	Tulkavägen	62			31	15		16
59	276	Rosenkälla - Åkersberga	65			52	13		
60	229	Trafikplats Lindalen	66			26	40		
61	222	Trafikplats Kvarnholmen	61			18	43		
		Div. återbetalning förskotteringar	135	135					
		Utredningsmedel - Stockholmsprojekt	30		30				
	265	Norrortsleden	1	1					
	73	Älgviken - Fors, återbetalning förskottering	410	100	310				
		Regional kollektivtrafik på väg	848	423				425	
		Gullmarsplan	105	52				53	
		Brommaplan	78	39				39	
		Övriga bytespunkter	485	242				243	
		Infartsparkeringar	180	90				90	
		Regionala åtgärdspotter (Statsbidragsandelen)	1 492	1 492					
		Bibehålla tillgänglighet vid hastighetsöversyn	200	200					
		Trafiksäkerhet	200	200					
		Gång och Cykel	400	400					
		Miljö & Klimat	97	97					
		Kollektivtrafikens konkurrenskraft & prioriterat nät för funktions	400	400					
		Enskilda vägar	45	45					
		Smärre insatser för ökat bostadsbyggande	150	150					
		Summa kostnader och finansiering	**27 354**	**7 851**	**3 829**	**4 298**	**2 298**	**8 215**	**617**

Uppdrag och Bakgrund

Regeringens uppdrag

Trafikverken och länen har regeringens uppdrag att upprätta långsiktiga planer för statliga insatser i vägar, järnvägar och annan transportinfrastruktur för perioden 2010–2021. I Stockholms län ska Länsstyrelsen upprätta och fastställa en länsplan för regional transportinfrastruktur. Beslutsunderlag för regeringens beslut om ramtilldelning togs fram och publicerades av Länsstyrelsen den 2 november 2009 (Länsstyrelsens rapport 2009:17).

Länsplanens innehåll

I länsplanen hanteras investeringar på statliga vägar i Stockholms län som inte är europavägar. Investeringarna kan innebära ny- eller ombyggnad av vägar samt särskilda insatser för att öka trafiksäkerheten. För trafiksäkerhetsändamål kan förbättringsåtgärder utföras som mitträcken, cykelbanor, förbättrade korsningar med mera Till investeringar räknas också transportinformatik, det vill säga system för trafikinformation och trafikledning med mer.

I länsplanen hanteras vidare statsbidrag till investeringar för den regionala vägburna kollektivtrafik som bedrivs av SL som trafikhuvudman. Det kan innebära särskilda trafiklösningar i gatusystemet eller bussterminaler, hållplatser och infartsparkeringar med mer. I länsplanen kan också statsbidrag tas upp för investeringar i regional kollektivtrafik av annat slag.

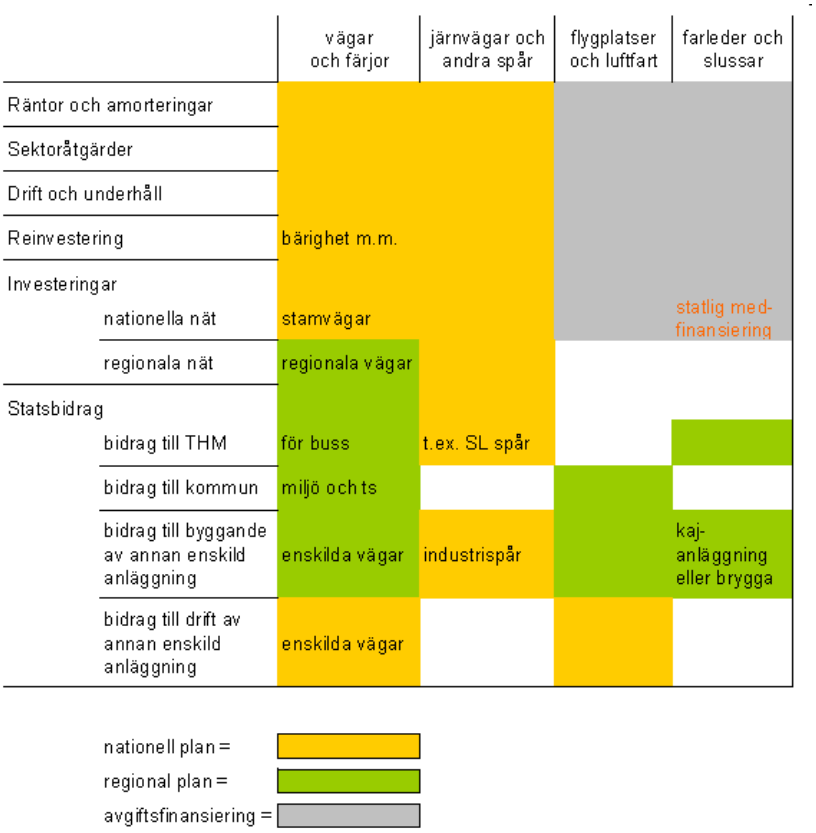
I länsplanen hanteras också statsbidrag till åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar och gator i den mån dessa åtgärder går utöver vad som omfattas av gällande kommunalt ansvar.

Åtgärder som normalt ingår i de nationella planerna, så som investeringar på stamvägnätet och järnvägsnätet och åtgärder för tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion får prioriteras in i länsplanen om de bedöms vara av stort regionalt intresse.

Utgångspunkten för åtgärdsplaneringen i Stockholms län 2010-2021 är Stockholmsförhandlingen, som omfattar objekt i länsplan och nationell plan. Länsstyrelsens arbete med länsplanen har därmed samplanerats med Trafikverket i mycket större omfattning än tidigare. Intäkter från trängselskatten i Stockholm utgör en breddad finansiell bas för den samlade åtgärdsplaneringen och möjliggör därmed finansiering av flera regionala vägar. Detta frigör utrymme i länsplanen för att göra en kraftfull satsning på spårobjekt och kollektivtrafik i länet.

Nationella planens innehåll

I den nationella planen hanteras spårinvesteringar och bidrag till spåranläggningar med mera för regional kollektivtrafik och investeringar på det nationella vägnätet. Den nationella planen hanterar också drift och underhåll, så kallade sektoråtgärder samt åtgärder för reinvesteringar och förbättrad miljö på befintliga anläggningar. För det statliga vägnätet innebär reinvesteringar åtgärder för bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion.



Varför sker investeringsplaneringen?

Investeringsplaneringen bedrivs för att få en långsiktigt god utveckling av trafiksystemet. Planeringen sker bland annat för att:

- Prioritera behoven så att tillgängliga resurser används så effektivt som möjligt.
- Skapa ett långsiktigt underlag för riksdagens ettåriga budgetbeslut om statliga medel till infrastrukturinvesteringar.
- Få möjlighet att analysera systemsamband mellan olika enskilda åtgärder och sätta in dem i ett långsiktigt utvecklingsperspektiv.

- Skapa framförhållning för den fysiska planeringen och miljöprövningen av åtgärderna så att de kan förberedas i tid tills de har finansiering.
- De åtgärder som läggs in i investeringsplaneringen måste förberedas på flera andra sätt för att bli genomförda. Viktiga styrande beslut om genomförandet av åtgärderna tas också i följande sammanhang:
    - Fysisk planering, som genomförs för att lokalisera och utforma åtgärden samt för att kunna ta eventuell mark i anspråk.
    - Miljöprövning, som sker för att få tillstånd att genomföra åtgärden ur miljösynpunkt.
    - Budgetbeslut, som tas för att tilldela anslag för genomförandet av investeringsplanerna.

Utgångspunkter för länsplanen

Stockholmsförhandlingen

Den 1 november 2006 gav regeringen i uppdrag till Carl Cederschiöld att för statens räkning ta fram en överenskommelse med företrädare för regionen, den så kallade Stockholmsförhandlingen. I överenskommelsen lämnas ett förslag till prioriteringar och förslag till finansiering av åtgärder i väg- och järnvägsinfrastrukturen i Stockholms län.

Uppdraget var att genomföra en förhandling om Stockholms läns infrastruktur i syfte att åstadkomma en samlad trafiklösning för förbättrade förutsättningar att uppnå en förbättrad miljö och tillväxt i landet och i Stockholmsregionen.

Stockholmsförhandlingen har sin utgångspunkt i tillväxt och miljö. Att bidra till att nationella och regionala mål för miljö och tillväxt är vägledande. Båda begreppen rymmer stora utmaningar. De mest uppenbara är behovet av att klara anpassningen till de krav på omställning som klimathotet ställer samtidigt som regionens befolkning och transportbehoven fortsätter att växa i snabb takt. Kraven på ytterligare investeringar i transportsystemet är stort om målet om en god och uthållig ekonomisk tillväxt ska kunna tillgodoses. Ur ett bredare hållbarhetsperspektiv är folkhälsa och social utveckling viktiga aspekter.

Med utgångspunkten i Stockholmsförhandlingen har Länsstyrelsens arbete med länsplanen därmed samplanerats med Trafikverket i större omfattning än tidigare. Intäkter från trängselskatten i Stockholm har också breddat den finansiella basen för den samlade åtgärdsplaneringen och möjliggör därmed finansiering av flera regionala vägar. Detta frigör utrymme i länsplanen för att göra en kraftfull satsning på spårobjekt och kollektivtrafik i länet.

Regional Utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFS 2010/RUP)

En ny Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFS 2010) antogs av landstingsfullmäktige den 11 maj 2010. RUFS 2010 ska även fungera som länets regionala utvecklingsprogram (RUP). Den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län ska vägleda regionen och visa regionens samlade vilja och hur de utmaningar som regionen står inför ska mötas. I den Regionala utvecklingsplanen redovisas två scenarier för hur befolkning och ekonomi kan komma att utvecklas fram till år 2030 respektive 2050. I arbetet med den regionala utvecklingsplaneringen har transportsystemet haft en central roll.

Den regionala systemanalysen för Stockholm-Mälarregionen och Gotland

Framtagande av regional systemanalys var ett regeringsuppdrag som inledde arbetet med åtgärdsplaneringen och som samtidigt skulle öka helhetssynen i planeringsprocessen. Ansvariga för denna gemensamma systemanalys var de länsplaneansvariga myndigheterna, det vill säga regionförbunden i Uppsala, Södermanlands och Örebro län, länsstyrelserna i Stockholms och Västmanlands län samt Gotlands kommun. I arbetsgruppen deltog även Regionplanekontoret i Stockholms län.

Systemanalysen fokuserade på stadierna före åtgärdsvalet genom att den kartlade brister och samtidigt gjorde en inventering av möjliga åtgärder**.** Systemanalysen föreslog omfattande infrastrukturåtgärder både på väg och på järnväg. Systemanalysen pekade på behovet av dessa åtgärder och en samordnad planering av infrastruktur, bebyggelse, regional utveckling och andra strukturfrågor för att skapa en hållbar utveckling.

SL:s trafikplan

Länsstyrelsen har tagit del av arbetet med en långsiktig trafikplan inom SL. Planen färdigställdes under 2009 och sträcker sig fram till 2020, med vissa utblickar fram mot 2030. Planen utgår från tre olika scenarier, vilka bygger på olika utbyggnader av infrastrukturen i Stockholms län (för järnvägstrafiken även Uppsala C). De tre scenarierna analyserades utifrån olika trafikeringsscenarier. Viktiga mål med analyserna var att:

- Jämföra resandeutvecklingen i de olika infrastruktur- och trafikeringsscenarierna.
- Säkerställa att den trafik SL planerar för räcker för att ta hand om tillkommande resenärer.
- Bidra till att locka fler att resa kollektivt.

Länsplanens syfte och mål

Syftet med planen är att samlat beskriva de planerade infrastrukturåtgärderna, varför de är viktiga, hur de samverkar och hur utbyggnaden av åtgärderna ska prioriteras fram till 2021. Detta är särskilt viktigt utifrån de speciella förhållandena i Stockholms län, med dess komplexa och ömsesidigt beroende insatser som ligger i länsplanen och den nationella planen, samt trafikplanen för SL. Ekonomiskt är detta angeläget för att uppnå största möjliga nytta av statens samlade investeringar. Planen utgår från en rad nationella och regionala mål för utvecklingen av transportsystemet.

Nationella transportpolitiska mål

Resor och transporter är nödvändiga för samhället ska fungera och de transportpolitiska målen och målstrukturen uttrycker den politiska inriktningen och prioriteringarna för att nå dit. Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Till det övergripande målet finns ett *funktionsmål* (tillgänglighet) och ett *hänsynsmål* (säkerhet, miljö och hälsa). Prioriterade områden under funktions- och hänsynsmålet benämns som preciseringar.

Funktionsmål

Tillgänglighet

I tillgänglighetsmålet lyfts fram att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Transportsystemet ska också utformas så att det är användbart för personer med funktionshinder och så att barns säkerhet och rörelsefrihet ökar.

Hänsynsmål

Säkerhet, hälsa och miljö

Transportsektorn ska bidra till att miljökvalitetsmålet: ”Att nå begränsad klimatpåverkan genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila drivmedel”. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål. För säkerhetsarbetet gäller fortsatt att transportsystemet ska anpassas till att ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Antalet dödade och allvarligt skadade till följd av trafikolyckor inom de olika trafikslagen ska fortsatt minska. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och att ökad hälsa uppnås.

Gemensamma mål för Stockholm – Mälarregionen

Inom ramen för ”En bättre sits” har politiker från alla riksdagspartier i de fem Mälardalslänen enats om ett antal övergripande mål för Stockholm-Mälardalsregionen. Målen innebär att skapa ett transportsystem som:

- Utvecklar både regionens och nationens internationella konkurrenskraft och bidrar till en attraktiv Stockholm-Mälar-region.
- Är långsiktigt hållbar – ekonomiskt, socialt och ekologiskt.
- Främjar regional balans genom flerkärnighet och kompenserar Stockholm-Mälarregionens internationellt sett relativa gleshet så att regionen når en kritisk massa.
- Är effektiv genom samverkan, helhetssyn och utnyttjande av alla fyra trafikslagen.

Regionala mål för utveckling av transportsystemet

I RUFS/RUP redovisas en gemensam vision om Stockholm som Europas mest attraktiva storstadsregion. Visionen beskrivs i fyra övergripande mål; En öppen & tillgänglig region, En ledande tillväxtregion, En region med god livsmiljö, En resurseffektiv region. För transportsystemet anges särskilda planeringsmål för 2030:

- Transportsystemet bidrar till en ökad regional tillgänglighet.
- Kvaliteten i resor och transporter är generellt god och särskilt hög till och inom regioncentrum och till övriga regionala stadskärnor.
- Transportsystemet är energieffektivt.
- Transporternas risker och negativa effekter på miljön har minskat.
- Östra Mellansverige har sammanlänkade marknader för arbete, bostäder, utbildning och företagande.
- Bebyggelsen utvecklas i samspel med kollektivtrafikens utveckling. Människor i regionen har god tillgång till arbetsplatser, grönområden, vatten och teknisk försörjning.
- Regionen erbjuder konkurrenskraftiga och tillgängliga näringslivsmiljöer.

Regionala miljömål

De nationella miljökvalitetsmålen har anpassats för situationen i länet, för att tydligare stödja både miljöarbete och hållbar tillväxt. Arbetet med målen synliggör tillståndet i miljön, bedömer hotbilder och underlag för att prioritera åtgärder. Länsstyrelsen ansvarar för miljömålsarbetet i regionen. Länets

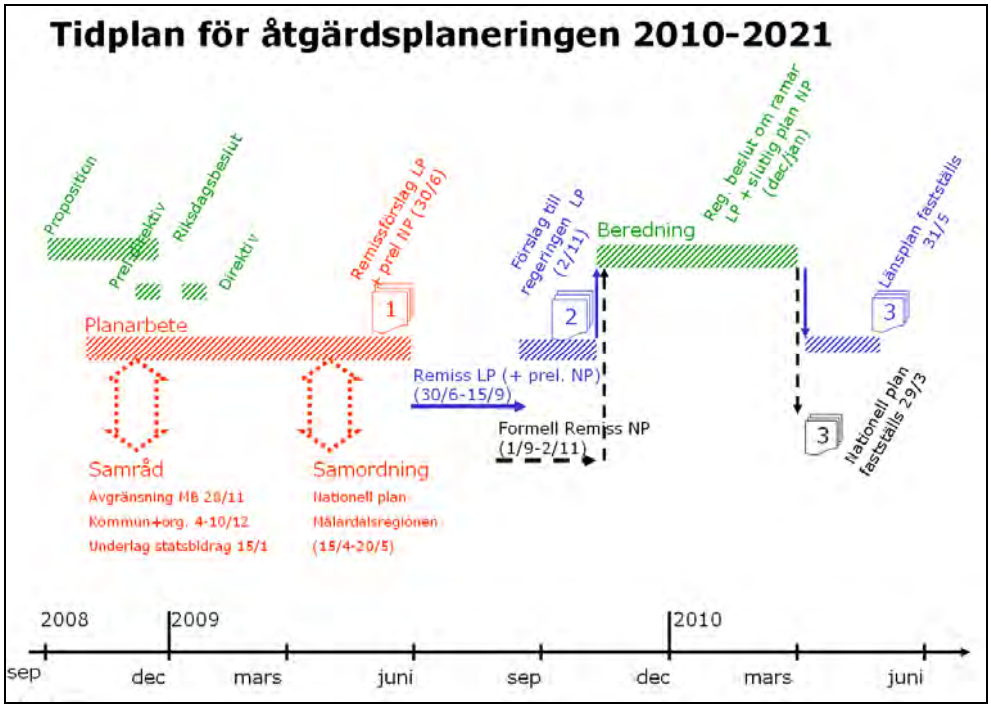
fem prioriterade målområden är; Begränsad klimatpåverkan, God bebyggd miljö, Frisk luft, Ingen övergödning, Hav i balans och levande kust och skärgård.

Prioriteringen sammanfaller huvudsakligen med de miljöaspekter som med stöd av miljöbedömningen har prioriterats i länstransportplaneringen: Klimat, hälsa och landskap. De regionala miljömålen har därför varit en viktig del i utvärderingen av länsplanens måluppfyllelse och det regionala miljömålsarbetet kan vara ett viktigt bidrag i uppföljningen av länsplanen.

Framtagandeprocess – Arbetsmetod

Länsplanen upprättas av Länsstyrelsen i Stockholms län. Underlag har lämnats från Trafikverket, Storstockholms lokaltrafik (SL), Regionplanekontoret vid Stockholms läns landsting, angränsande län och regioner samt av länets kommuner och intresseorganisationer. Länsstyrelsen har också genomfört seminarier för att informera och förankra analysen.

Beredningen av länsplanen och den samlade åtgärdsplanen för Stockholms län har varit föremål för löpande politisk förankring. Detta har skett i övergripande samråd med den grupp som bildades runt Stockholmsförhandlingen, den så kallade ”16-gruppen”, där samtliga riksdagspartier är företrädda. En mindre grupp har svarat för ett mera kontinuerligt samråd.
I denna grupp ingår ordföranden i KSL, finans- och trafikborgarråden i Stockholms stad, trafiklandstingsrådet samt två företrädare för socialdemokraterna. Till den senare gruppen har också företrädare för Trafikverket, Storstockholms lokaltrafik (SL), Regionplanekontoret vid Stockholms läns landsting och Stockholms stad knutits. Tjänstemän från dessa organisationer, den så kallade Trafikberedningen, har också tillsammans med Länsstyrelsen som huvudansvarig, tagit fram det underlag som tillsänts de ovan nämnda samrådsgrupperna.



Underlaget till länsplanen har hämtats ur:

- Resultaten från Stockholmsförhandlingen.
- Systemanalys för Stockholm-Mälarregionen och Gotland.
- Mälardalsrådets ”En Bättre sits”.
- Förfrågan och inbjudan till dialogseminarier med länets kommuner och intresseorganisationer om behoven i transportinfrastrukturen.

Länsstyrelsen har arrangerat informationsmöten om planen och dess preliminära innehåll under april 2009. Syftet med dessa möten har varit att underlätta inför remissbehandlingen av förslag till länsplan under sommaren 2009.

Trafikverket har förhandlat med kommuner om medfinansieringsobjekt som finns i planen. Dessa förhandlingar har lett fram till avtal med respektive aktuell kommun om medfinansiering.

Samråd av förslag till länsplan med miljökonsekvensbeskrivning har skett under perioden 15 juni - 15 september 2009.

Förslag till länsplan med MKB har reviderats under september och oktober 2009 utifrån synpunkter som gett anledning till det. Slutligt förslag till länsplan med MKB lämnades till regeringen den 2 november 2009. Regeringen fastställde den 29 mars 2010 den nationella planen och de finansiella ramarna för landets länsplaner.

Miljöbedömningsprocessen för länsplanen

Länsstyrelsen beslutade redan våren 2008 att miljöbedömningen skulle inledas i systemanalysen, för att kunna bidra med väsentliga miljöfrågor i tidigt skede. Länsstyrelsen bjöd in kommuner och myndigheter till samråd om avgränsningen under november 2008 och synpunkterna användes som underlag för den fortsatta planeringen med miljöbedömning.

Åtgärdsanalysen utvecklades under första halvåret 2009. En grundläggande planeringsfråga var vilka krav som finns på framtidens transportlösningar, med beaktande av angivna samhällsmål, och vilka åtgärder som bäst bidrar till målen och på så sätt utnyttjar den givna ramen och dess inriktning mest effektivt. I miljökonsekvensbeskrivningen till planförslaget som lämnades till regeringen 2 november 2009 sammanfattades miljöbedömningen i planeringen. Detta huvudsakligen genom att visa hur miljöaspekter tillförts planeringsprocessen, hur nationella och regionala miljömål anpassats och använts för att integrera miljöhänsyn, samt hur planens miljöhänsyn har utvecklats med stöd av alternativ för att utvärdera lämplig mix av infrastrukturåtgärder.

Redskap med stor miljörelevans som har använts i planeringen är dels den så kallade fyrstegsprincipen, dels alternativfokus på olika slags åtgärder. Fyrstegsprincipen innebär att i första hand undersöka om transportproblemen kan lösas genom att påverka efterfrågan eller genom effektiviseringsåtgärder, och först i andra hand satsas på större ombyggnader eller ny struktur. Alternativfokus har handlat om extra insatser för endera väg-, spåråtgärder eller särskilt åtgärdspaket. I sådana åtgärdspaket kan ingå till exempel att öka framkomlighet på cykel, skydd mot buller och information. Alternativen har byggt på samma basinvestering men haft olika fördelning därutöver. Miljöbedömningens målbilder har gett stöd för utvärdering i förhållande till regeringsuppdragets samhällsmål om hälsa, miljö och hushållning. Planens prioritering av åtgärder utgår ifrån en bra balans mellan väg- och ban/spårobjekt.

Information har skett löpande med kommuner och andra berörda. Samordning mellan den regionala, storregionala och nationella åtgärdsplaneringen har skett under mars-april 2009.

Tillstånd och Behov

Stockholmsregionen har ett centralt läge i Östersjöområdet, som är Europas mest dynamiska och expansiva område och förutses bli ett av de starkaste tillväxtområdena i världen inom en tioårsperiod. Det regionala transportsystemets effektivitet och tillförlitlighet är av central betydelse för näringslivets möjlighet att utveckla sin internationella konkurrenskraft. Med den redan omfattande och kraftigt växande befolkningen är det centralt för den fortsatta utvecklingen i Stockholmsregionen att ha god tillgänglighet till arbete och utbildning.

En kraftigt växande befolkning

I Stockholm-Mälardalen bor nästan tre miljoner människor, cirka en tredjedel av hela rikets befolkning. Stockholms län är störst med 2 miljoner invånare medan övriga Mälardalslän tillsammans har nästan 1,1 miljon invånare. Sett över en längre tidsperiod har Stockholms län också den i särklass högsta befolkningstillväxten i riket. Under den senaste femtonårsperioden har länets befolkning ökat med i genomsnitt 1 procent per år eller med omkring 250 000 invånare.

I nya befolkningsscenarier för perioden 2000 – 2030 som ska utgöra underlag för den regionala planeringen antas en genomsnittlig folkökning på 0,7 – 0,9 procent per år Det ger 13 000 – 20 000 fler invånare per år. Planeringen behöver ge beredskap för att ytterligare 300 000 – 500 000 invånare år 2030.

Liksom befolkningen växer sysselsättningen snabbt, främst i Stockholm. De tillväxtdrivande delarna av näringslivet präglas av ett större behov av nätverk mellan företag och kompetenser, vilket leder till en ökad efterfrågan av persontransporter och snabba godstransporter. Den snabba tillväxten av befolkning, sysselsättning och realinkomster gör att kraven på transportsystemet ökar.

Stockholms internationella roll och betydelse

Stockholm-Mälarregionen är attraktiv i ett internationellt perspektiv. Den erbjuder goda förutsättningar för specialiserade och innovativa verksamheter, bland annat genom en ovanligt god tillgång på välutbildad arbetskraft inom ett antal nyckelområden.

En stor del av näringslivet i regionen är beroende av närheten till ett stort urval av kompetent arbetskraft, forskningsinstitutioner och företag inom vissa nyckelbranscher. Även om de kunskapsbaserade företagen är delaktiga och verksamma i multinationella nätverk är den regionala interaktionen viktig för att skapa konkurrenskraftiga innovativa utvecklingsmiljöer. En förut-

sättning för detta är möjligheten till snabba och säkra regionala transporter av personer och gods. Det regionala transportsystemets snabbhet och tillförlitlighet är därför av central betydelse för näringslivets möjlighet att utveckla sin internationella konkurrenskraft och därmed motivera sin verksamhet i landet. Därtill är kommunikationerna i Mälardalen och till övriga Sverige viktiga för att skapa avsättningsmarknader för specialiserade produkter och för tekniskpridning.

Lokaliseringen av huvudkontor och vissa FoU-funktioner till Stockholm-Mälarregionen förutsätter en god internationell tillgänglighet. Detta för att kompensera det, globalt sett, perifera geografiska läget och den – relativt sett – blygsamma hemmamarknaden.

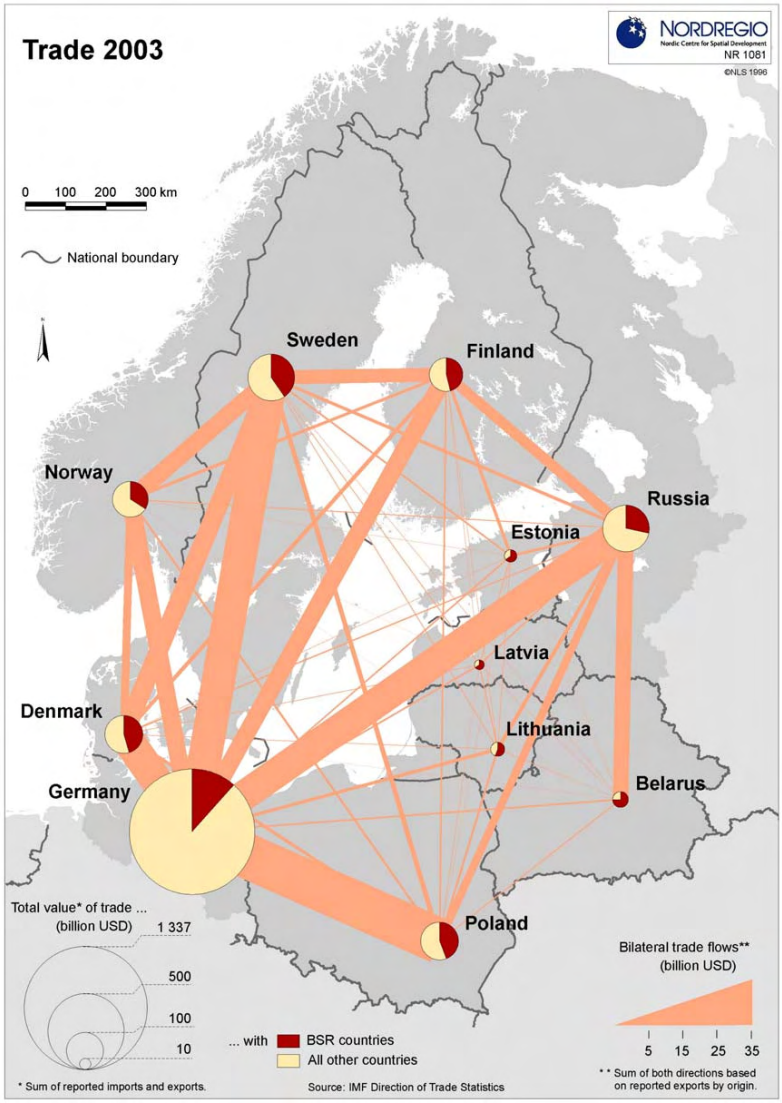
Stockholm-Mälarregionen har landets största näringsbredd med många importerande och exporterande näringar. Regionens ekonomiska betydelse illustreras av att mer än 40 procent av landets samlade ekonomiska tillväxt under åren 1985–2000 genererades här.

Stockholm-Mälarregionen spelar också en viktig roll för den offentliga ekonomin. Enbart från Stockholms län får staten cirka 40 procent av sina inkomster, det vill säga över 100 miljarder kronor mer per år än de statliga utgifterna i länet. Regionens ekonomiska tillväxt bidrar positivt för utrymmet för statliga satsningar i resten av landet.

Under senare tid har den ekonomiska aktiviteten avtagit i Stockholmsregionen och sysselsättningen har minskat. Det allvarliga konjunkturläget som råder för tillfället visar att tillväxten inte kan tas för given. Det behövs ett långsiktigt arbete för att undanröja hindren för en fortsatt god utveckling i Stockholm-Mälardalen. Ett allvarligt hinder är ett otillräckligt transportsystem.

Nordiska Triangeln

Utbyggnad av Nordiska triangeln och ”Motorways of the seas” i Östersjön har prioriterats av EU. Nordiska triangeln förbinder de nordiska huvudstäderna och ansluter till tunga transportstråk i EU:s nya medlemsländer och grannregioner i Östersjöområdet. Inom Stockholm - Mälarregionen ingår de stora europavägarna, södra och västra stambanan, ostkustbanan, ”Motorways of the seas” i Östersjön samt de stora flygplatserna och hamnarna i TEN-T.



Handelsströmmarna mellan länderna i Östersjöregionen 2003. Banden visar flödena i miljarder US dollar och cirkeldiagrammen visar andelen av respektive lands handel med länderna i regionen. 40 procent av Sveriges handel sker med länder kring Östersjön.

Källa: Handel i Östersjöregionen. Varuvärde i miljarder US dollar. Nordregio 2005

Stockholm - Nav i det nationella transportnätet

Stockholm är ett nav för transporter i Sverige. Genom Stockholm löper tre Europavägar och tre av fyra nationella järnvägsresor i landet börjar eller slutar i Stockholm. Tillgängligheten är av stor betydelse för regionens attraktivitet och konkurrensförmåga liksom för befolkningens välfärd.

Stockholm - viktig för tågtrafiken i hela Sverige

Järnvägarna som knyter samman Stockholm-Mälarregionen förbinder också Stockholm med regioner i andra delar av Sverige, Norge och Danmark. Stockholms central är ett nav i hela landets järnvägssystem. Den begränsade kapaciteten på järnvägen genom centrala Stockholm påverkar hela landets

tågtrafik. Störningar får effekter på den lokala, regionala och nationella trafiken. Hårt belastad är också Västra Stambanans infart till Stockholm och Mälarbanan mellan Tomteboda och Kallhäll, liksom Nynäsbanan, Svealandsbanan och Ostkustbanan.

Ökad kapacitet på järnvägen i centrala Stockholm är också viktigt för att förbättra tillgängligheten till Arlanda i hela regionen. Godstrafik på järnväg konkurrerar om utrymmet med persontrafiken. Södra och Västra Stambanan är särskilt viktiga godsstråk.

Arlanda – Sveriges nav i flygtrafiken

Stockholm-Mälarregionen är den region i Norden som har störst passagerarunderlag och som genererar flest flygresor. Stockholm - Arlanda Airport är Sveriges största flygplats och en av Europas tio största internationella flygplatser. Ungefär 50 000 människor reser till flygplatsen varje dag och på flygplatsen finns cirka 17 000 anställda. År 2006 hade Arlanda 17,5 miljoner passagerare.

Arlanda hanterar störst mängd flygfrakt i landet. År 2006 uppgick flygfrakten till cirka 145 000 ton, mestadels utrikestrafik. Hälften avsåg länder utanför Europa. Arlanda flygplats är också en knutpunkt för inrikestrafiken, framförallt för norra Sverige. Näst efter Arlanda har Bromma störst inrikes resande. Bromma är Stockholm–Mälarregionens huvudflygplats för näringslivsflyget.

Godstransporter

De flesta åtgärder som genomförs i transportsystemet kan utnyttjas såväl av person- som godstrafik. För att godstrafikens ska fungera finns det dock behov av vissa anläggningar som särskilt betjänar godstrafiken, exempelvis fraktcentra, godsbangårdar, möjligheter till ökade godslaster på järnväg och höjd bärighet på väg samt åtgärder som underlättar för distributionstrafiken. Åtgärderna genomförs för att underlätta omlastning mellan tåg, lastbil och sjöfart, att minska behovet av tunga transporter genom tätbebyggda områden, att möjliggöra rationella trafikupplägg eller att minska störningarna för distributionstrafiken.

Förutsättningar bör skapas för varje transportslag att bli så effektivt som möjligt. Först då kan hela transportkedjan och hela transportsystemet bli robust. Intermodala transporter, det vill säga transporter som består av mer än ett transportslag, förutsätter samverkan. För att kombitrafik med järnväg och väg ska kunna fungera behövs, förutom en väl fungerande järnvägstransport, effektiva omlastningsterminaler och goda anslutningar på väg.

Näringsliv av stor nationell betydelse

Kunskapsintensivt med hög specialisering

Stockholm-Mälarregionen har 1,5 miljoner arbetstillfällen, vilket motsvarar 35 procent av landets arbetsmarknad. I Stockholm-Mälarregionen, och särskilt utpräglat i Stockholmsområdet, finns en större branschbredd och specialisering än i andra delar av landet. Här finns nyckelbranscher med kunskapsintensiva företag, forskningsorganisationer och utvecklingsverksamheter som samspelar i multinationella nätverk. Detta ställer mycket höga krav på att transportsystemet fungerar effektivt – inom regionen, till kärnor i övriga delar av landet och till storstadsregioner i andra länder, såväl inom som utom Europa. Arlanda och tillgängligheten dit från olika kärnor i regionen är därför av avgörande betydelse

Största varuproducerande regionen

I Stockholm-Mälarregionen finns en omfattande och avancerad verkstadsindustri. Regionen är Sveriges största varuproducerande region med en tredjedel av landets totala varuproduktion. I regionen finns även en betydande andel av landets tunga basindustri, bland annat omkring en tredjedel av landets anläggningar för stål- och metalltillverkning, en tredjedel av landets cementfabriker och en femtedel av landets massafabriker. Det ökade trycket i Stockholmsområdet har lett till att stora godsterminaler i centrala och attraktiva områden flyttar längre ut i regionen. De nya storregionala distributionsnätverken ställer särskilda krav på väg- och järnvägsinfrastrukturen.

Stor konsumentmarknad

Stockholm-Mälarregionen är landets största konsumentmarknad som kräver omfattande transporter till regionen. Distributionen av gods och varor till handel, industri med mera i regionen sker nästan enbart med vägtransporter. Kraven på framkomlighet och tillförlitliga transporter är här höga.

En gemensam arbetsmarknad förutsätter ett effektivt trafiksystem

En stor tillgänglig arbetsmarknad skapar förutsättningar för en stabil tillväxt. I Stockholm-Mälarregionen har arbetsmarknadsregionerna successivt utvidgats under lång tid. Arbetsmarknadsregionerna bildas utifrån statistik på pendlingsutbytet mellan kommunerna och ger en grov bild av hur väl de olika orternas arbetsmarknader samverkar mellan varandra.

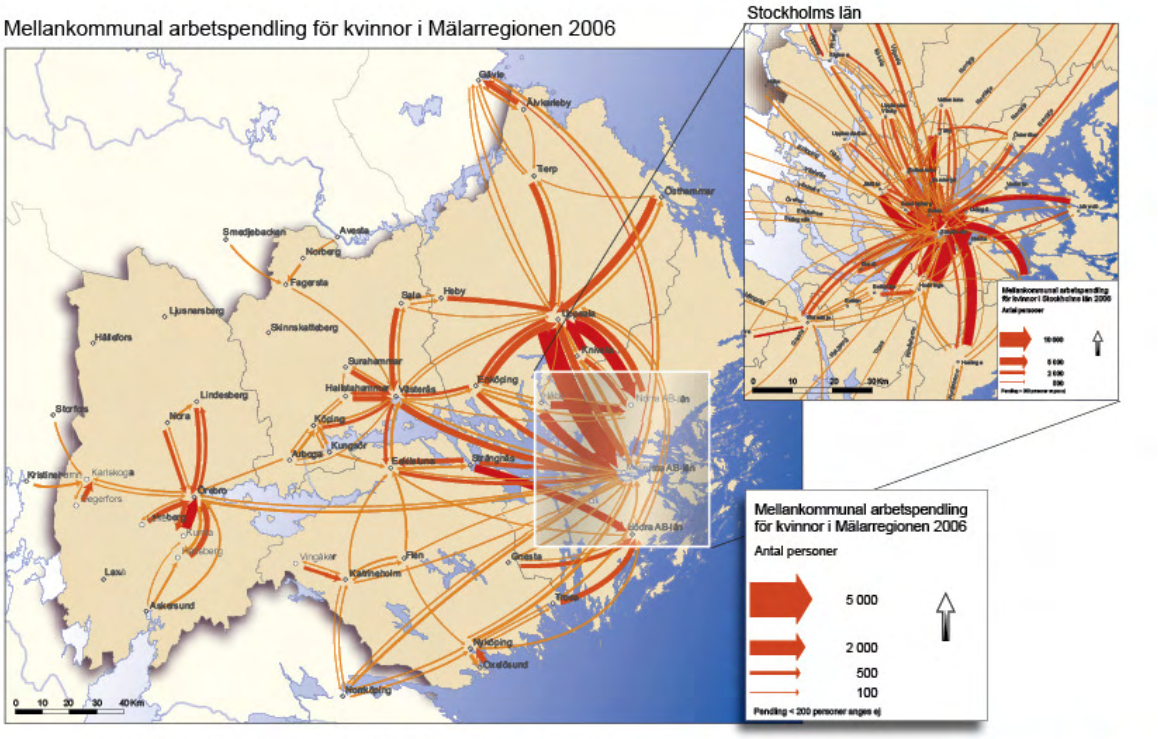
Stockholm-Mälarregionens fyra största lokala arbetsmarknader omfattade 46 kommuner 1998, jämfört med 33 kommuner 1970. Snabbast har utvecklingen varit i Stockholms lokala arbetsmarknadsregion som i dag omfattar flera kommuner utanför det egna länet.

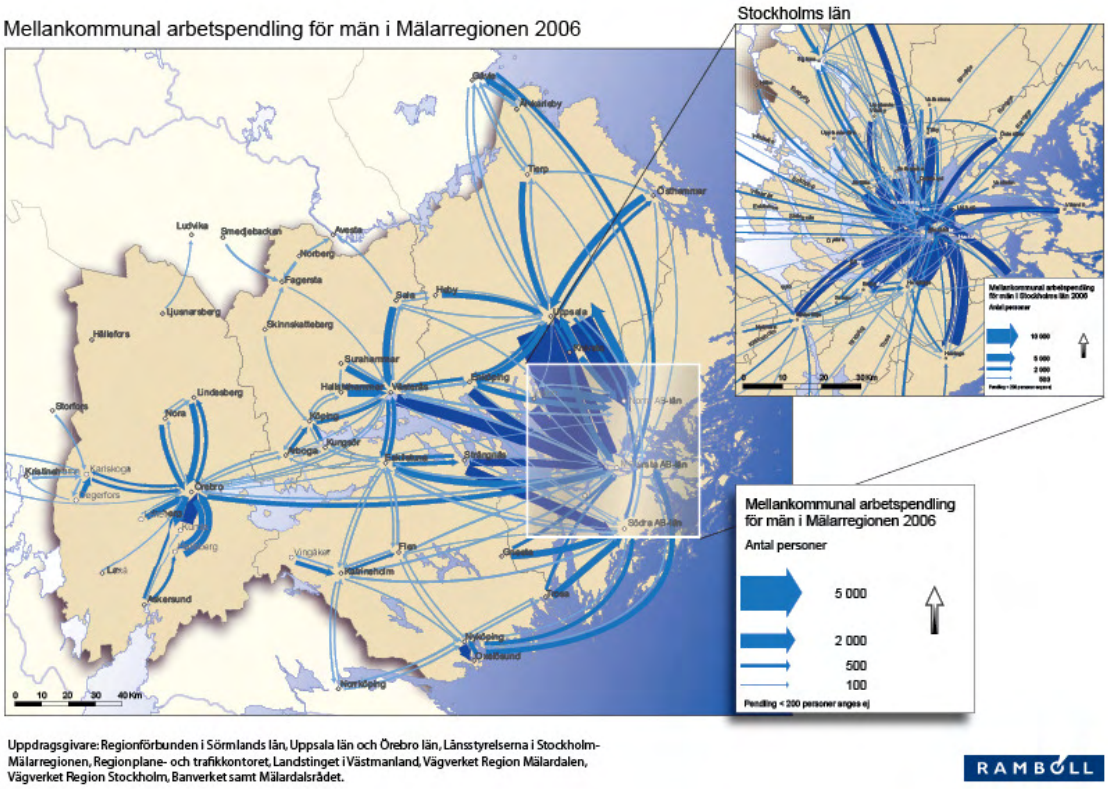
Kvinnor och män har olika stora arbetsmarknadsregioner och skillnader i pendlingsmönster. Männen pendlar betydligt längre sträckor än kvinnor med, i genomsnitt 22 km per arbetsdag jämfört med 15 km för kvinnor.

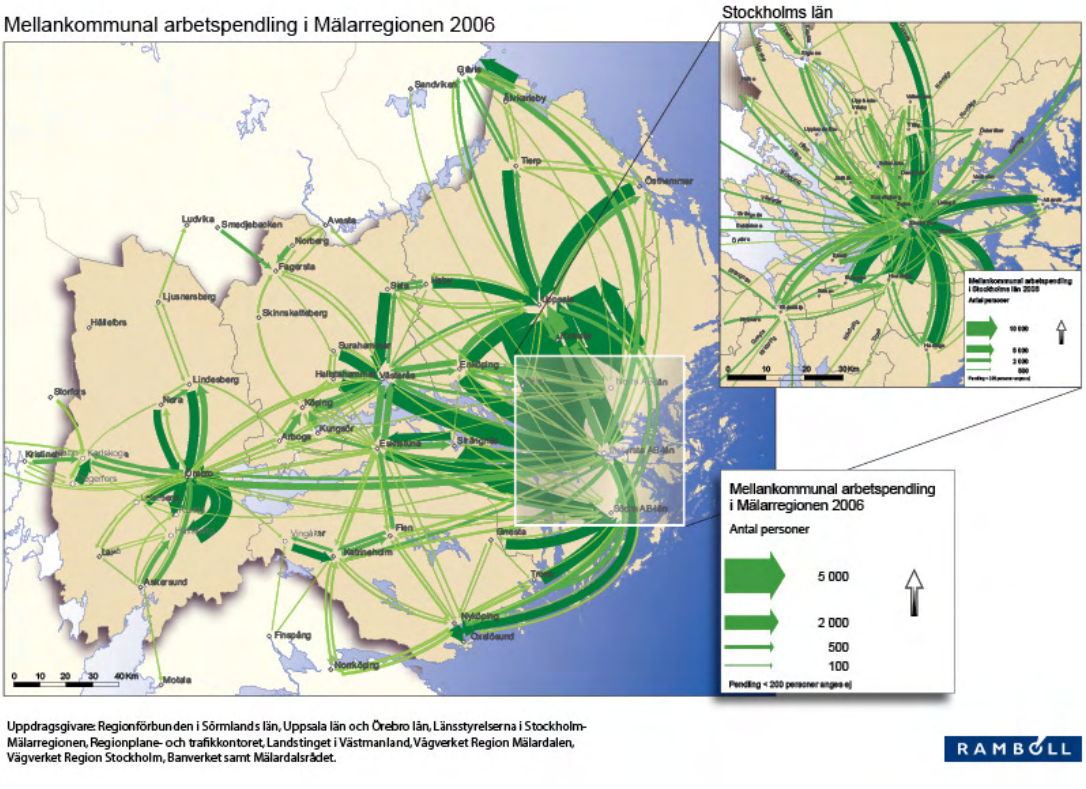
Kvinnorna använder sig av kollektivtrafik i högre utsträckning än män. De flesta kommuner har en jämn könsfördelning i boendet men vissa delar av kommuner har över- eller underskott av kvinnor. Kvinnor och män har även en segregerad arbetsmarknad och de största arbetsplatserna för kvinnor respektive män finns på olika håll i länet.

Även vad gäller transporter finns tydliga könsskillnader i länet. Skillnaderna är tydliga vad gäller val av färdmedel och reslängd. Då kvinnor och män har lika stort behov av bilen, och alla andra faktorer är lika, är det ändå män som tar bilen. Det finns även tydliga skillnader i vilket syfte kvinnor och män använder sina resor

Män gör fler arbetsresor, fler tjänsteresor samt större andel resor med bil. Kvinnor i länet gör däremot betydligt fler hämtning och lämning av barn, resor till/från exempelvis dagis och skola, åker mer kollektivt samt gör fler fritids- och serviceresor än män.







Stockholm har en hög andel invånare med utländsk bakgrund, varav många endast har bott i Sverige en kort tid. Jämfört med etablerade invånare har de nyanlända ofta andra förutsättningar för sitt resande, bland annat genom låg

tillgång till bil. Transportsystemet måste kunna erbjuda alla boende regionen en rimlig tillgänglighet till arbete, studier, samhällsservice och en meningsfull fritid.

För funktionshindrade har bilen stor betydelse. Många funktionshindrade kan heller inte alls eller med stora svårigheter utnyttja kollektivtrafiken. Möjligheten att kunna använda kollektivtrafiken behöver förbättras genom anpassningar av bland annat den fysiska miljön och fordonen.

Även om pendlingsomlandet till Stockholm har vuxit har inte den tillgängliga arbetsmarknaden i Stockholmsregionen ökat i motsvarande grad på grund av större trängsel. Däremot har kommunerna i omlandet till Storstockholm fått en märkbart större arbetsmarknad. De satsningar som gjorts på en utbyggnad av regionaltågstrafiken och förbättringar av vägnätet runt Mälaren har varit betydelsefulla för att förbättra den regionala arbetsmarknadens funktion.

Pendlingen inom Stockholm-Mälarregionen är stor. Särskilt stort är pendlingsutbytet mellan Stockholms län och övriga Mälarregionen. Framförallt gäller det från de medelstora städer som har snabba förbindelser med Stockholm med regionaltåg. Till och med i Västerås och Uppsala är utpendlingen till Stockholm större än inpendlingen från grannkommunerna. Arbetsmarknaden i Stockholms län utgör alltså en viktig del av arbetsmarknaden i grannlänen.

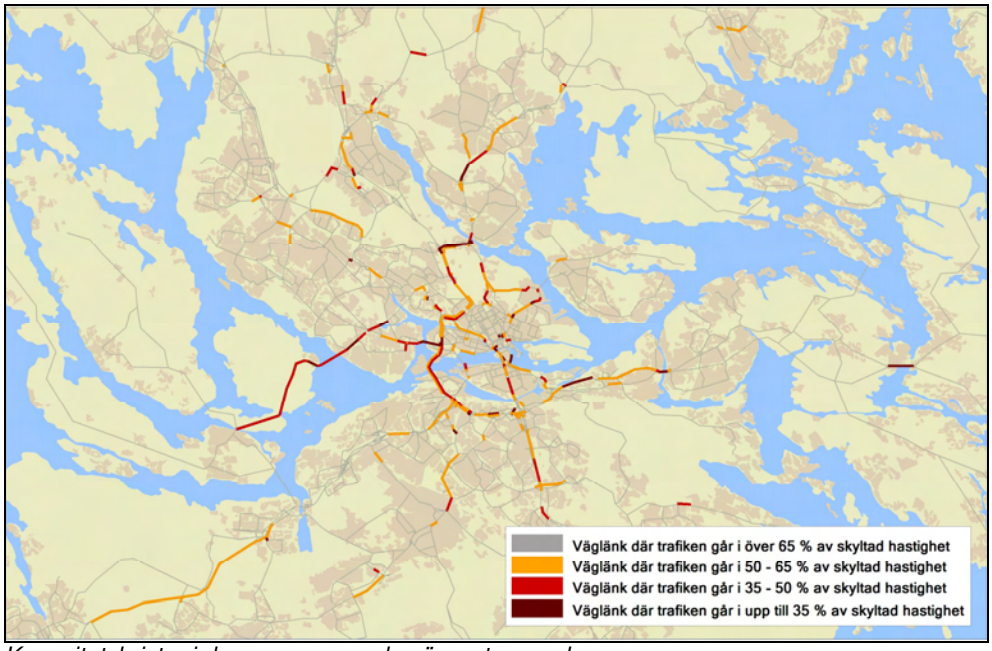
Pendlingen möjliggör att företagen i Stockholm-Mälarregionen kan rekrytera spetskompetens från hela området.

Ett transportsystem med omfattande kapacitetsbrister

Stockholmsregionens transportsystem har omfattande brister och stora behov utifrån både näringslivets expansion och den ökande befolkningen. Kapacitetsbrister finns både inom kollektivtrafiken liksom för vägtrafiken.

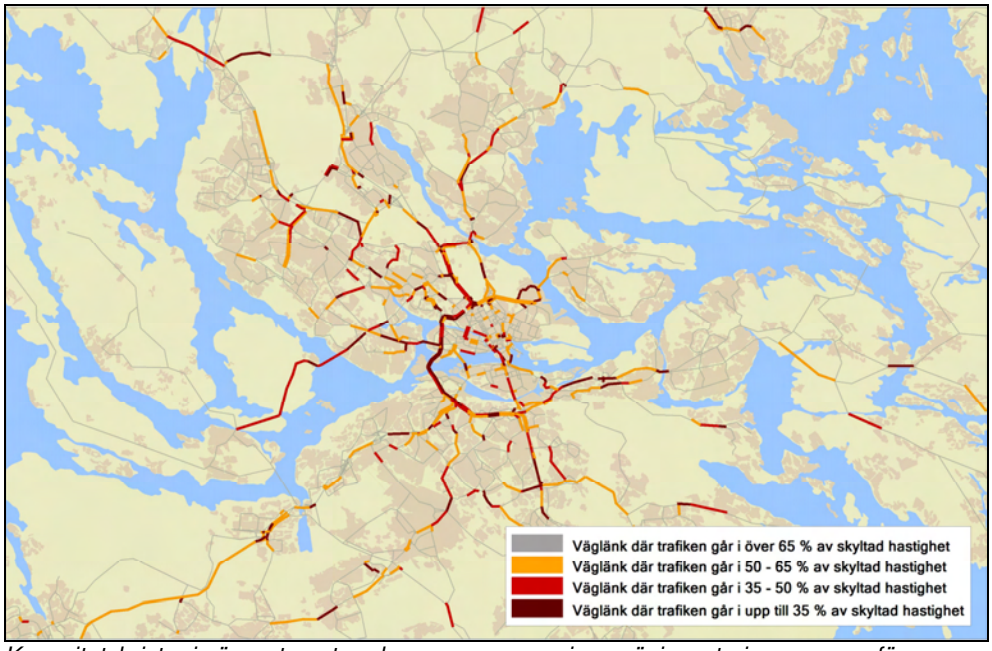
Kapacitetsbrister i vägtrafiksystemet

Följande figurer, hämtade från Regionplanekontorets arbetsmaterial RUFS Trafikanalyser, visar ett exempel på hur tillståndet ser ut. I kartbilderna redovisas hur vägsystemets kapacitet ser ut under morgonens maxtimme. Utan någon utbyggnad av vägsystemet kommer trängseln att förvärras kraftigt. Alla broar över Saltsjö-Mälarsnittet kommer att vara flaskhalsar och trafiken går i högst 35 procent av skyltad hastighet. Per år är tidsförlusten per trafikant i nuläget drygt 50 timmar och i Nollalternativet drygt 90 timmar, det vill säga nästan en fördubbling.



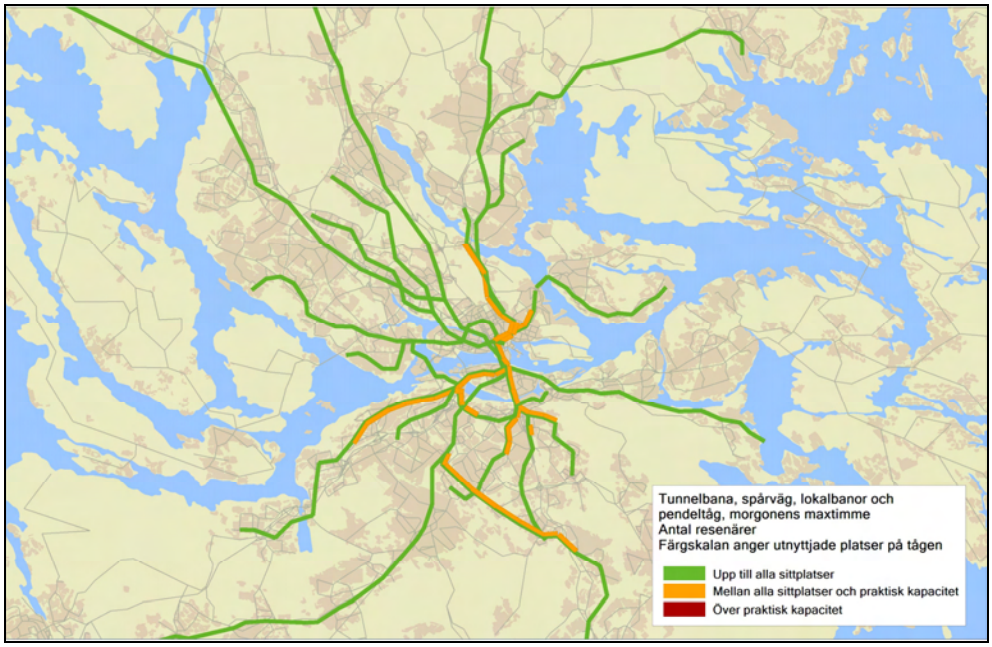
Kapacitetsbrister i dagens nuvarande vägsystem under morgonen

Källa: Regionplanekontoret PM Trafikanalyser RUFS 2010



Kapacitetsbrister i vägsystemet under morgonen om inga väginvesteringar genomförs fram till år 2030.

Källa: Regionplanekontoret PM Trafikanalyser RUFS 2010

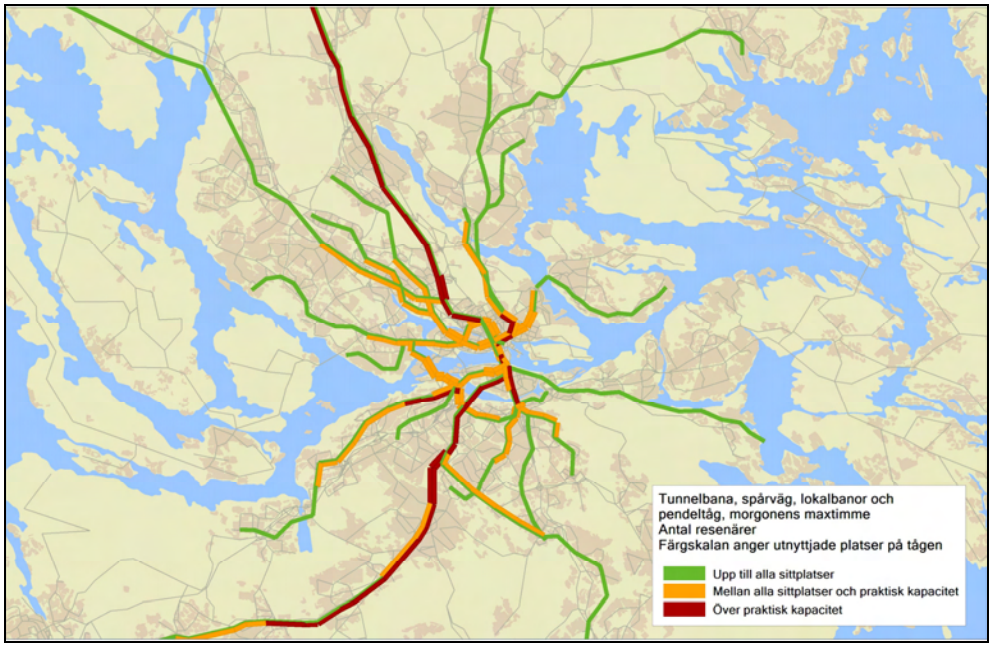


Beläggning i det spårbundna kollektivtransportnätet, nuläget
Källa: Regionplanekontoret PM Trafikanalyser RUFS 20100

Kapcitetsbrister i kollektivtransportsystemet

I likhet med vägtrafiksystemet så har även kollektivtransportsystemet omfattande kapacitetsbrister som också kommer att förvärras om inte kollektivfrämjande investeringar genomförs.

Under maxtimmen är i nuläget ingen del av kollektivtransportsystemet utnyttjat över sin praktiska kapacitet så som den definierats av SL. I Nollalternativet då Citybanan är utbyggd, men däremot ingen utbyggnad Tomteboda-Kallhäll, finns dock inte tillräcklig spårkapacitet för trafikering med Regionalpendel. Detta gör att reseefterfrågan på sträckan mellan Tullinge och Uppsala beräknas överskrida den praktiska kapaciteten. Behovet av spårutbyggnader längre ut i järnvägssystemet än Citybanan är tydligt liksom behovet av en utökad regional tågtrafik som kan avlasta pendeltågen. Den praktiska kapaciteten överskrids även på tunnelbanans gröna linje över Södermalm liksom på den röda linjen kring Östermalmstorg och utanför Liljeholmen.



Beläggning i det spårbundna kollektivtransportnätet om inga kollektivtrafikinvesteringar genomförs fram till år 2030. Källa: Regionplanekontoret PM Trafikanalyser RUFS 20100

Stockholmregionens behov i sammandrag

I följande punkter sammanfattas de viktigaste behoven för en utveckling av Stockholms trafiksystem.

- Ökad spårkapacitet.
- Ny vägkapacitet över Saltsjö-/Mälarsnittet.
- Ökad kvalitet för kollektivtrafiken.
- Förbättrade infarter och tvärförbindelser.
- Bättre kollektivtrafikförsörjning i expanderande områden.
- Förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande genom en förbättring av befintligt vägnät.
- Framkomligheten för tunga fordon är begränsad.
- Alla grupper måste kunna röra sig.
- I Stockholms län finns ett flertal knutpunkter av stor betydelse för hela landet.
- Trafiksäkerheten behöver generellt förbättras.
- Förbättrad miljö i befintligt trafiksystem.
- Minskad klimatpåverkan.

Strategi

Underlag till formulerandet av nedanstående strategi har hämtats från en rad olika dokument. Huvudsakligen från Stockholmsförhandlingen men också från Systemanalysen för Stockholm-Mälarregionen och Regionala Utvecklingsplanen för Stockholms län (RUFS), som även ska utgöra länets Regionala Utvecklings Program (RUP) som Länsstyrelsen ansvarar för. Strategins uppbyggnad innebär en hantering av den så kallade fyrstegsprincipen på systemnivå, dessutom kommer fyrstegsprincipen att hanteras i planeringen av respektive åtgärd.

Förutsättningar för strategin

En mångfald av åtgärder utifrån ett systemperspektiv

En god måluppfyllelse förutsätter en mångfald av åtgärder från olika aktörer utgående från en systemsyn. I Stockholmsförhandlingen, som länsplanen bygger på, sattes infrastrukturåtgärderna in i sitt större sammanhang. Stockholmsförhandlingens omfattning liksom länsplanen är primärt prioritering och finansiering av dels förbättringsåtgärder och dels av ny infrastruktur där förbättringar inte är tillräckliga. För övriga åtgärder är respektive huvudman självständigt ansvarig för genomförande. Att dessa inte behandlas inom ramen för Stockholmsförhandlingen samt länsplanen betyder inte, att de inte är av stor vikt för infrastrukturens kapacitet och effektivitet i regionen.

Åtgärder krävs i alla delar av transportsystemet

Situationen i Stockholmsregionen med ett högt belastat transportnät och mycket snabb tillväxt gör att behovet av ny infrastruktur är stort. För att möta utmaningarna och utveckla transportsystemet så att det möjliggör tillväxt och bidrar till en god miljö, måste åtgärder genomföras i alla delar av transportsystemet. Men det är inte tillräckligt med att enbart bygga nytt. Ett samlat förslag måste vara brett i sin ansats och beröra många olika typer av åtgärder om målen ska kunna nås.

Ökad kapacitet i transportsystemet

Den mest angelägna uppgiften är att klara kapaciteten under högtrafik. Då är infrastrukturen mycket hårt utnyttjad, vilket gör att varje driftstörning får stora konsekvenser. Det innebär att drift och underhåll, trimningsåtgärder, kollektivtrafikens driftsäkerhet samt färdmedelsval är angelägna områden att fokusera på utöver infrastrukturens kapacitet. Trafiksystemets sårbarhet måste minska. Vid större förseningar samlas stora mängder väntande resenärer, vilket kan leda till farliga situationer.

Åtgärder som underlättar för alla trafikanter

I strategin finns en ambition att skapa ökade möjligheter för alla brukare av transportsystemet, såväl för individer som för näringsliv, att få en hållbar utveckling och tillväxt. De åtgärder som planen föreslår behöver därför också i sin utformning anpassas och tillgodose de olika behov som de olika trafikantgrupperna har. Det handlar bland annat om att nya åtgärder anpassas till funktionshindrades liksom barns behov. Det handlar också om att utforma åtgärderna så både kvinnor och män i olika åldrar känner sig trygga att nyttja dem.

Fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen är ett allmänt förhållningssätt för att systematiskt identifiera kostnadseffektiva insatser i utvecklingen av transportsystemet. Förhållningssättet hanteras inom alla nivåer i planeringssystemet inom åtgärdsplaneringen. På den strukturerande planeringsnivån fastställs behov av nödvändiga fysiska åtgärder enligt de senare stegen efter prövning i fyrstegsprincipens inledande steg. Åtgärder i de senare stegen utgör i sig förutsättningar för direkta åtgärder inom de första stegen så som styrning, reglering, påverkan och information.

Redan i det inledande arbetet med åtgärdsplaneringen i ”Systemanalys Stockholm- Mälarregionen och Gotland” utgjorde fyrstegsprincipen en viktig utgångspunkt. Förhållningssättet utgör också en del av strategin för utvecklingen av transportsystemet som ligger till grund för planen för perioden 2010-2021, samt anger inriktning fram till 2025. Strategin för tillväxt och miljö enligt nedan kan kategoriseras på följande sätt enligt fyrstegsprincipens fyra steg:

Steg 1 - Stimulera täthet och flerkärnig utveckling & Samordna utbyggnad av bebyggelse och transportsystem.

Steg 2 - Effektiva och konkurrenskraftiga logistiktjänster & Ett effektivt nyttjande av infrastrukturen.

Steg 3 - Förbättra och underhålla befintlig infrastruktur.

Steg 4 - Bygga ny infrastruktur i en snabbt växande region.

Strategi för tillväxt och miljö

Det är en stor utmaning att kunna kombinera fortsatt ekonomisk tillväxt och energiförbrukning med minskad miljöbelastning. För närvarande ökar utsläppen av koldioxid. Reduktion av trafikens utsläpp av koldioxid och andra miljöstörande ämnen väntas huvudsakligen kunna ske genom ny teknik, information, trafikstyrning och ekonomiska styrmedel. Samtidigt får inte kollektivtrafiken tappa marknadsandelar. En stor utmaning är därmed att på både kort och lång sikt lyckas öka andelen kollektivtrafikresenärer.

Stimulera täthet och flerkärnig utveckling

Stockholmsregionen är i huvudsak enkärnig. Arbetsplatser, högre utbildning och kulturinstitutioner är koncentrerade till den centrala regionkärnan. Strukturen förstärks av det radiella bebyggelse- och transportsystemet. Genom att undvika spridd bebyggelse och genom att ge förutsättningar för god kollektivtrafikförsörjning och en yt- och energieffektiv stadsbyggd kan koncentration ske till regionala kärnområden och till områden i anslutning till kommunikationsstråken.

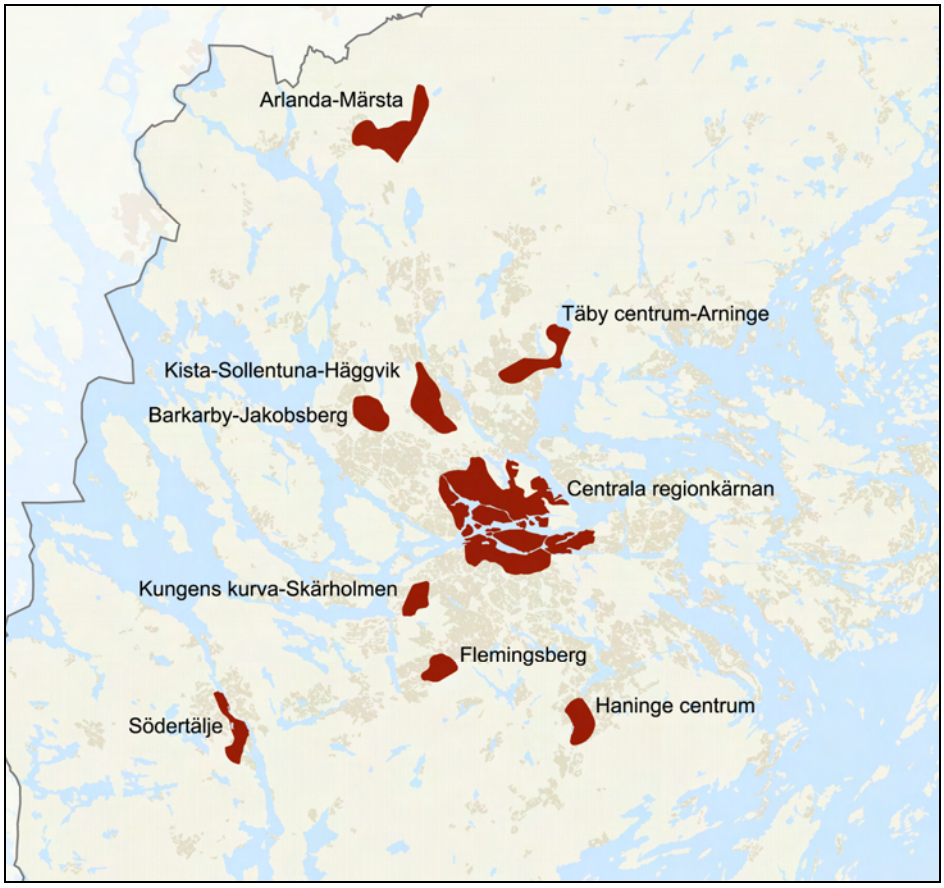
Täthet och flerkärnighet är en central del i den regionala strategin för markanvändning i RUFS 2010. Den fysiska markanvändningen bygger på en helhetssyn där bebyggelsestruktur, tekniska försörjningssystem, transportsystem och grönstrukturen samverkar för att uppnå effektivitetsvinster i samhället. De utpekade regionala och delregionala kärnorna ligger i halvcentrala lägen med ett stort omland för arbetskraftsrekrytering, förutsättningar för energieffektiv stadsbyggd och utbyggd kollektivtrafik. Den radiella transportstrukturen kan utnyttjas men behöver kompletteras med trafikförbindelser i tvärled för att minska belastningen på regioncentrum och öka tillgängligheten mellan stråken. Ett av syftena bakom strategin för flerkärnighet är att de yttre kärnorna ska dra till sig en koncentrerad bebyggelse som möjliggör spårburen kollektivtrafik. Spåranläggningarna är i sin tur viktiga för att motivera hög täthet i bebyggelsen. Alternativet är att den tillkommande bebyggelsen i regionens ytterområden blir alltför gles, utspridd och bilberoende.

Samordna utbyggnad av bebyggelse och transportsystem

Bostadsbyggandet har inte hållit jämna steg med folkökningen i länet. Svårigheterna att få tag på en lämplig bostad påverkar intagningen till högskolor och försvårar rekryteringen av personal i näringsliv och kommuner. Bostadsbristen drabbar särskilt unga som inte är etablerade på bostadsmarknaden och socialt utsatta grupper. Bostadskön växer snabbt.

Svårigheter att bygga ut transportsystemet är också ofta ett hinder för bostadsbyggandet. Flera kommuner efterfrågar besked om infrastrukturinvesteringar intill stora utbyggnadsområden, exempelvis Barkarbyfältet i Järfälla, Vegastaden i Haninge och Riksten i Botkyrka.

Tillkomsten av trafikinfrastruktur och bostadsbebyggelse drivs i separata processer av olika huvudmän och ofta med olika tidshorisonter. Samordningen mellan olika planer - och samverkan mellan skilda huvudmän har dock kommit långt i länet.



Källa: Regional utvecklingsplan för stockholmsregionen (RUFS 2010)

Genom samordning i planering och byggande kan kommuner och regionala aktörer bidra till en mer transporteffektiv stadsbygd. Särskilt viktigt är att bebyggelsens utspridning begränsas och att framväxten av en bebyggelse med hög täthet stöds av och samordnas med kollektivtrafikens utbyggnad.

Effektiva och konkurrenskraftiga logistiktjänster

Stora miljöbetingade krav på förändringar kommer att ställas på transportsektorn eftersom den har en dominerande ställning som utsläppskälla. Den tunga trafiken står för en stor del av störningarna. Samtidigt måste regionen kunna erbjuda effektiva och konkurrenskraftiga logistiktjänster. Ökad andel gods till sjöss och på järnväg i regionen är önskvärt för att minska trafikens miljöpåverkan. Det är också önskvärt att föra över godstransporter till sjöfart och järnväg för att minska trängseln i vägnätet.

Åtgärder behövs för att underlätta omlastning mellan tåg, lastbil och sjöfart, för att minska behovet av tunga transporter genom tätbebyggda områden, för att möjliggöra rationella transportupplägg och för att minska störningarna för distributionstrafiken. Välbelägna terminaler underlättar effektiv och miljövänlig varudistribution. Vissa terminalfunktioner är viktiga att behålla nära innerstaden. Kajlägen för tunga transporter och ballast måste värnas.

Ett effektivt nyttjande av infrastrukturen

Gatumarken i centrala delar av regionen är en begränsad tillgång. Genom att sätta pris på användande av denna samtidigt som kapacitet skapas i kollektivtrafik och på kringleder kan trängsel undvikas och en mer effektiv trafik åstadkommas. Trängselskattesystemet visar att detta också fungerar i praktiken.

Förbättra och underhålla befintlig infrastruktur

Trafiksystemen i Stockholm är utsatta för en hård belastning. Behovet av en hög nivå på drift och underhåll är särskilt stort. Driftavbrott och nedsatt funktion får också särskilt stora effekter i system som ligger på eller nära kapacitetsgränsen. Eftersläpningen i underhåll och reinvesteringar är betydande. Därtill kommer att föreslagen utbyggnad av nya anläggningar ytterligare kommer att öka behoven av driftmedel. Driften av tunnelanläggningar är särskilt kostsam. Det finns ett generellt behov av ökade medel för underhåll av befintlig infrastruktur på såväl kommunal som statlig nivå.

Trimningsåtgärder på vägsystemet, mindre investeringar, nya körfält, ombyggnad i korsningar, väginformatik, förbättrad trafikstyrning och stöd att effektivisera transport- och reseefterfrågan med mera har visat sig vara särskilt kostnadseffektiva. Sådana åtgärder bör genomföras först innan större investeringar övervägs. Medlen för dessa åtgärder bör ökas. Särskilda behov och potential finns i Stockholmsregionen.

Mindre åtgärder är ofta effektiva och viktiga komplement till de större kapacitetshöjande åtgärderna. Framförhållningen är inte lika stor när det gäller dessa och det kan vara klokt att avsätta flexibla medel i olika åtgärdspaket och bidragspotter till kommuner.

Bygga ny infrastruktur i en snabbt växande region

Även om nödvändiga och effektiva åtgärder genomförs enligt ovan visar alla prognoser på att trycket på regionens trafiksystem kommer att fortsätta öka i takt med den ekonomiska tillväxt- och befolkningsökningen i regionen. Omfattande åtgärder måste genomföras inom alla delar av transportsystemet.

I syfte att förbättra situationen på kort sikt samtidigt som en långsiktig kapacitet skapas måste åtgärder av olika karaktär samtidigt genomföras med tre parallella fokus:

- Genomföra trimningsåtgärder som kan få effekt på kort sikt.
- Öka kapaciteten i det övergripande trafiksystemet så att det växer med regionen. Citybanan, förbifart Stockholm och övriga kollektivtrafikinvesteringar har en särskild betydelse.
- Bygga ut felande länkar så att systemet blir robust och effektivt.

Den bristande kapaciteten över Saltsjö-Mälarsnittet är en central fråga. Spårkapaciteten kommer här att öka genom de överenskommelser om med-

finansiering som finns mellan Stockholms stad, Stockholms läns landsting, Mälarregionen och staten om byggandet av Citybanan. En liknande lösning har varit angelägen att finna för vägförbindelsen över samma snitt. De högst prioriterade projekten för hela regionen är Citybanan och Förbifart Stockholm.

Prioriteringsgrunder

Den övergripande gemensamma process och överenskommelse som utgör utgångspunkten för åtgärdsplaneringen i Stockholms län 2010-2021 är, Stockholmsförhandlingen. Denna har en regional politisk förankring och ligger till grund för länets prioritering av objekt i såväl regional som nationell plan.

Grunderna för prioriteringarna är åtgärdernas betydelse för måluppfyllelse av de nationella transportpolitiska målen i form av tillgänglighet, framkomlighet och miljöeffektivitet i det samlade transportsystemet.

Den tidsmässiga prioriteringen tar därtill hänsyn till en systemsyn på utbyggnadsordningen innebärande att projekt som systemmässigt är sammankopplade även tidsmässigt så långt möjligt samprioriteras. Det är väsentligt att projekt som möjliggör genomförande av planerade trafiksystem genomförs så att deras färdigställanden så långt möjligt samordnas. Därtill har de enskilda projektens direkta effekter haft betydelse för prioriteringen. Nettonuvärdeskvot (NNK) är en generell utvärderings- och prioriteringsgrund för transportinfrastrukturplaneringen som tar hänsyn till beräkningsbara effekter och samband. I storstadsområden där åtgärderna samverkar och ofta ingår som länkar i olika trafiksystem samtidigt som nyttorna är komplexa och dynamiska kan de beräkningsbara effekterna bli missvisande. Prioritering av åtgärder kan därför inte enbart baseras på den beräknade NNK:n.

Åtgärder

Länsplanens ändamål avser primärt investeringar i infrastrukturen, åtgärder enligt fyrstegsprincipens tredje och fjärde steg. Insatsbehovet i länsplanen 2010-2021 och inriktningen till 2025 är bland annat ett resultat av tidigare och pågående insatser inom de tidigare stegen. I Systemanalys Stockholm-Mälarregionen och Gotland beskrivs genomförda och pågående insatser inom stegen 1-3 för Stockholms län. Dessa insatser följer den strategi som planen bygger på som framgår i föregående kapitel. Nedan beskrivs dessa åtgärder.

Steg 1

Inom Stockholms län pågår flera transportslagsövergripande samarbeten inom steg 1. Styrning och samordning dem emellan sker bland annat via Trafikberedningen.

Gemensamma insatser görs för att på kort sikt underlätta resandet med kollektivtrafik till Arlanda. Arbetet i det s.k. Arlanda Forum, påbörjades 2008 och sker i samverkan mellan en rad regionala aktörer. Ett regionalt arbete för riktade Mobility managementåtgärder, ResSmart, pågår. ResSmart intensifieras under åren 2009-2011 i ett samverkansprojekt för ett effektivare transportsystem i Stockholmsregionen (SATSA) med stöd från regionalfonden. Inom ramen av SATSA har även ett handlingsprogram för en effektiv trafik inletts. Handlingsprogrammet ska bland annat samordna regionens olika åtaganden inom steg 1-3.

Kanaler för allmänna informationsinsatser finns dels inom Trafiken.nu, en regional informationsplattform för val av transportsätt, dels genom Trafikverkets trafikledningscentral, Trafik Stockholm, som erhåller lednings- och informationsinsatser för ett effektivare nyttjande av transportinfrastrukturen.

Steg 2

Det genomförs samordnade insatser för att transportsystemet ska kunna nyttjas mer effektivt. Inom Kraftsamling Stockholm-Mälardalen återfinns bland annat signalåtgärder för att skapa fler tåglägen och större luckor i tidtabellsläggningen. ITS-Stockholm, är ett samarbete för att identifiera nödvändiga insatser hur man kan använda IT-teknik som stöd för trafikanten, exempelvis information om störningar i tåg- och kollektivtrafik, trafikinformation om läget på vägarna. Tyngdpunkten ligger på projekt/aktiviteter som bygger på samverkan mellan Trafikverket, Stockholms Stad, SL och Transportstyrelsen.

Steg 3

Inom Kraftsamling Stockholm-Mälardalen ingår förbättringar av befintlig infrastruktur bland annat mötesstationer och mötesspår. Trafikverket tillsammans med Stockholm Stad och SL arbetar gemensamt med att genomföra enkla och kostnadseffektiva åtgärder som trimmar det befintliga systemet, bland annat ommålning till fler körfält på Essingeleden, målning till kollektivtrafikkörfält och korsningsåtgärder. Därtill pågår utredningsarbete för eventuella förstärkningar av bilfärjetrafiken för att minska vägnätets sårbarhet.

Investeringsåtgärder

Mot bakgrund av den hårt ansträngda trafiksituationen och den starka tillväxten i regionen behöver även kompletterande investeringar i transportinfrastrukturen genomföras.

Utgångspunkten för arbetet med åtgärdsplaneringen i Stockholms län har varit Stockholmsförhandlingen, eller den så kallade ”Cederschiölds- överenskommelsen”. Stockholmsförhandlingen täcker in ett samlat åtgärdsbehov för såväl spår som vägobjekt oavsett plantillhörighet (nationell eller regional plan). Den nationella planen har stor betydelse för ett väl fungerande trafiksystem i Stockholms län och övriga Mälarregionen. Länsstyrelsens arbete med länsplanen har därmed i mycket större omfattning än tidigare samplanerats med Trafikverket. Intäkter från trängselskatten i Stockholm utgör en breddad finansiell bas för den samlade åtgärdsplaneringen och möjliggör därmed finansiering av flera regionala vägar, som frigör utrymme i länsplanen för en kraftfull satsning på spårobjekt och kollektivtrafik i länet.

Mot bakgrund av detta så har länets inriktning i arbetet med åtgärdsplaneringen varit att få till en stark samlad åtgärdsplanering, där objektens plantillhörighet, i sig, varit av underordnad betydelse.

Åtgärdsplaneringen för Stockholms län redovisas nedan på följande sätt:

- En tabell över den samlade åtgärdsplanering omfattande objekt i såväl länsplan som nationell och hur dessa finansieras.
- Länsplanens innehåll omfattande objekt, åtgärdspaket och hur dessa finansieras.
- I bilaga finns en kortfattad objektsbeskrivning över den samlade åtgärdsplaneringen.
- Fördelning av länsplanens finansiella ram, 7 851 mkr, över planperioden.
- Fördelning av trängselskatt och medfinansiering över planperioden.
- Inriktning för den samlade åtgärdsplaneringen efter planperioden 2010-2021.

Tabell över den samlade åtgärdsplaneringen med finansiering via i länsplan och nationell plan, samt medfinansiering. Rubriken *övriga* avser medfinansiering från näringsliv och län utanför Stockholm samt brukarfinansiering.

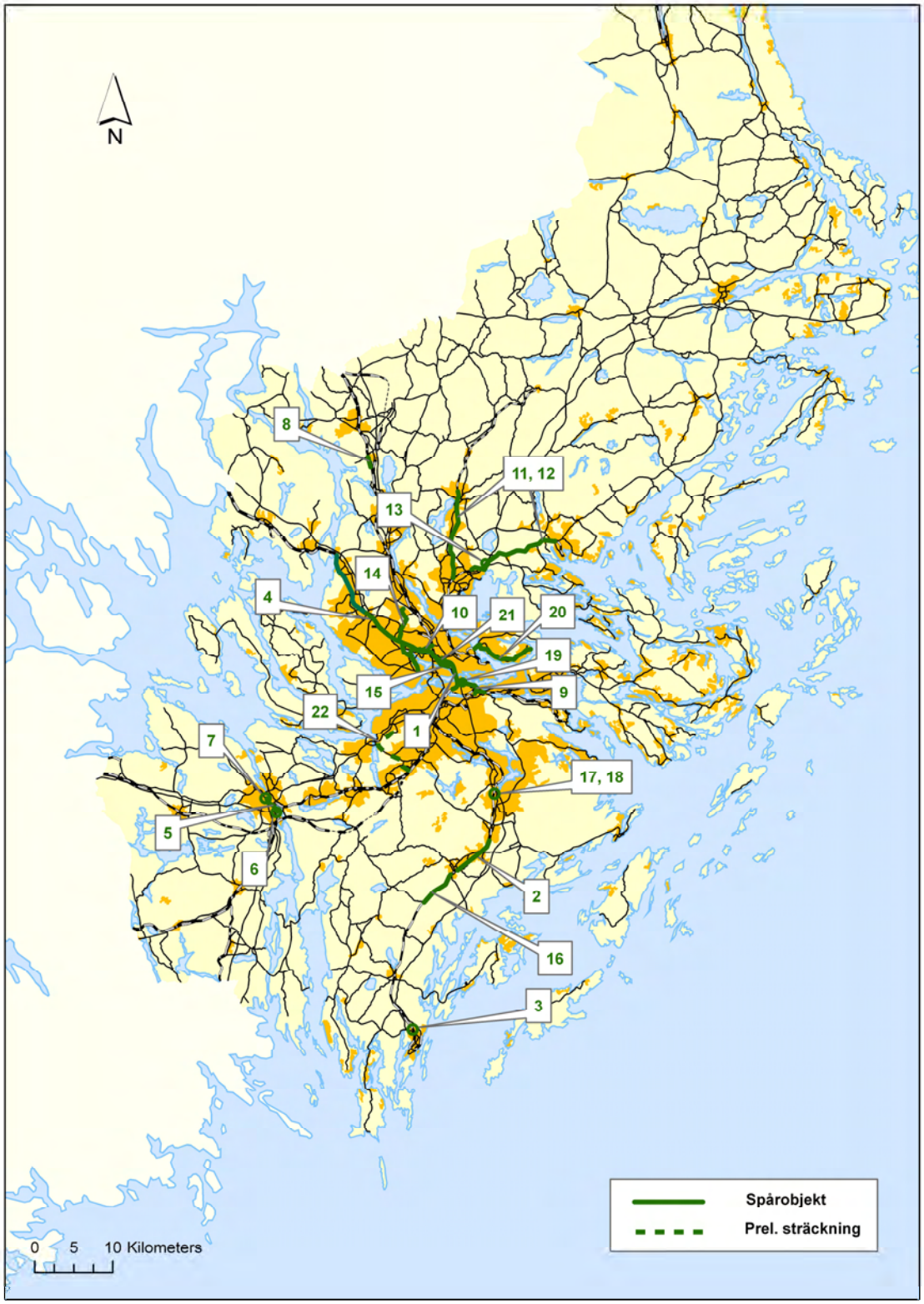
Samlad åtgärdsplan – objektlista och karta

				Kostnad under planperiod (Mkr)					
Kartnummer	Vägnummer		Objektskostnad under planperioden (Mkr)	Länsplan	Nationell plan	Trängselskatt	Kommun	Landstinget	Övriga
		Spårobjekt	42 361	5 199	17 921	315	1 641	11 449	5 836
1		Citybanan	13 764		8 113				5 651
2		Nynäsbanan Västerhaninge-Tungelsta	643		643				
3		Nynäsgård mötestation	82		82				
		Kraftsamling Stockholm Mälardalen (etapp 1)	91		91				
		Kraftsamling Stockholm Mälardalen (etapp 3)	26		26				
		Kraftsamling Stockholm Mälardalen, övergripande	8		8				
4		Mälarbanan, Tomteboda - Kallhäll	4 643		4 643				
5		Södertälje hamn - C, dubbelspår	743		743				
6		Södertälje hamn, bytespunkt	78	39				39	
7		Södertälje C, bytespunkt	78	39				39	
8		Kombi Norr, anslutning Rosersberg	315		130				185
9		Tvärspårväg Ost/Saltsjöbanan	3 400	753	933			1 714	
10		Tvärspårväg Solna	3 234	844	646			1 744	
11		Roslagsbanan, etapp 1 (RB 1)	787		394			393	
		Kommunala följdinvesteringar, RB 1	153	71	6		76		
12		Roslagsbanan, etapp 2 (RB 2)	1 571	680				891	
		Pott för kommunala följdinvesteringar, RB 2	64	64					
13		Statlig följdinvestering, Arninge hållplats	100	32		68			
14		Tvärspårväg Kista	4 660	930			1400	2 330	
15		Stockholms C - Sörentorp	104		104				
16		Nynäsbanan, dubbelspår etapputbyggnad	400	400					
		Nynäsbanan, godsanpassning kraft/buller	150	150					
17		Pendelstation Vega	290	110			95	85	
18	73	Vega trafikplats, väg	317			247	70		
19		Bussterminal Slussen	600	300				300	
20		Lidingöbanan upprustning	295	147				148	
21		Spårförbindelse Nya Karolinska/Solna (bidragsdel)	100	100					
22		Tvärspårväg Syd, etappstart	1 000	500				500	
		Tvärspårväg Solna-Universitetet, utredning	20	20					
		Roslagspilen, utredning	20	20					
		Fordonsbidrag (objektskostnad enligt SF)	4 378		1112			3 266	
		Stockholms C - förstärkt kraftförsörjning	247		247				

				Kostnad under planperiod (Mkr)					
Kartnummer	Vägnummer		Objektskostnad under planperioden (Mkr)	Länsplan	Nationell plan	Trängselskatt	Kommun	Landstinget	Övriga
		Vägobjekt	47 143	737	17 925	25 693	2 033	0	755
23	E20	Norra länken	7 104		5 918		1 186		
24	E18	Hjulsta - Kista (Ulriksdal)	3 118		3 118				
25	E4	Södertälje - Hallunda	285		151	134			
26	E4	Tomteboda - Haga Södra	753		753				
27	E4	Förbifart Stockholm	26 008		4 794	21 214			
28	259	Södertörnsleden	1 495		1 495				
29	259	Masmolänken	1 019		719	300			
30	268	Trafikplats Vallentuna	252	152			100		
31	76	Förbifart Norrtälje, etapp 1	39	29			10		
32	76	Förbifart Norrtälje, etapp 2	261			225	36		
33	222	Trafikplats Lugnet	430			215	215		
34	226	Tumba-Tullinge	44			44			
35	267	Rotebro - Stäket	254	254					
36	E4	Norrtull - Kista	33		33				
37	E4	Trafikplats Rosersberg	162		42		20		100
38	E4	Trafikplats Måby	41		3				38
39	E18	Trafikplats Viggbyholm	154		90		64		
40	E18	Trafikplats Roslags-Näsby	196			136	60		
41	E18	Danderyds kyrka - Arninge	291		291				
42	222	Skurubron	857			291			566
43	222	Mölnvik - Ålstäket	256			256			
44	268	E4-Grana (Hammarbyalt)	480			390	90		
45	261	Tappström - Nockeby	893	18		810	65		
46	E4	Upplands Väsby - Arlanda	51		51				
47	226	Huddingevägen, åtgärder för oskydadde trafikanter	75			75			
48	77	Väg 77 och åtgärder i Rimbo	693	48		645			
49	E4	Essingeleden - Södra länken	127		127				
50	E18	Norrtälje - Kapellskär 2+1	72			72			
51	E20	Trafikplats Almnäs	66			32	34		
52	E18	Trafikplats Kockbacka	88			88			
53	E18	Trafikplats Kallhäll	46			34	12		
54	226	Förbifart Tullinge, etapp 1a Trafikplats Pålamalmsvägen - Trafikplats Högskolan	460			430	30		

				Kostnad under planperiod (Mkr)					
Kartnummer	Vägnummer		Objektskostnad under planperioden (Mkr)	Länsplan	Nationell plan	Trängselskatt	Kommun	Landstinget	Övriga
55	226	Förbifart Tullinge, etapp 1b Högskolan - Södertörnsleden etappstart trimning	30			30			
56	259	Haningeleden	79			79			
57	57	Gnesta - E4	101			66			35
58	1103	Tulkavägen	62			31	15		16
59	276	Rosenkälla - Åkersberga	65			52	13		
60	229	Trafikplats Lindalen	66			26	40		
61	222	Trafikplats Kvarnholmen	61			18	43		
		Div. återbetalning förskotteringar	135	135					
		Utredningsmedel - Stockholmsprojekt	30		30				
	265	Norrortsleden	1	1					
	73	Älgviken - Fors, återbetalning förskottering	410	100	310				
		Sjöfart	1 452	0	1 060	0	0	0	392
		Södertälje sluss, utbyggnad	1 452		1 060				392
		Regional kollektivtrafik på väg	848	423	0	0	0	425	0
		Gullmarsplan	105	52				53	
		Brommaplan	78	39				39	
		Övriga bytespunkter	485	242				243	
		Infartsparkeringar	180	90				90	
		Regionala åtgärdspotter (Statsbidragsandelen)	1 492	1 492	0	0	0	0	0
		Bibehålla tillgänglighet vid hastighetsöversyn	200	200					
		Trafiksäkerhet	200	200					
		Gång och Cykel	400	400					
		Miljö & Klimat	97	97					
		Kollektivtrafikens konkurrenskraft & prioriterat nät för funktionshindrade	400	400					
		Enskilda vägar	45	45					
		Smärre insatser för ökat bostadsbyggande	150	150					

Spårobjekt


N
8
11, 12
13
14
4
10
21
20
19
15
9
22
1
7
17, 18
5
6
2
16
3
0 5 10 Kilometers
Spårobjekt
Prel. sträckning

Vägobjekt


N
58
31, 32
50
48
37
38
46
44
52
35
30
59
39
41
27
53
40
26
45
23
24
42
25
29
36
33
61
43
51
49
60
47
34
54
28, 56
55
57
Regionala vägar
Nationella vägar
0 5 10 Kilometers

Åtgärdspaket

Åtgärdspaketen avser riktade insatser ofta i det befintliga transportsystemet i syfte att effektivisera eller säkerställa funktionaliteten. Åtgärdspaketen är en viktig del i fyrstegsprincipens första steg det vill säga att genomföra små kostnadseffektiva åtgärder innan större mer omfattande nya investeringar behöver genomföras. Följande medelstilldelning avsätts för respektive paket enligt tabellen nedan.

Regionala åtgärdspotter	**1 492 Mkr**
Bibehålla tillgänglighet vid hastighetsöversyn	200 Mkr
Kollektivtrafikens konkurrenskraft & prioriterat nät för funktionshindrade	400 Mkr
Gång och Cykel	400 Mkr
Smärre insatser för ökat bostadsbyggande	150 Mkr
Trafiksäkerhet	200 Mkr
Miljö & Klimat	97 Mkr
Enskilda vägar	45 Mkr

Bibehålla tillgänglighet vid hastighetsöversyn

Trafikverket genomför en omfattande hastighetsöversyn av det statliga vägnätet. Utifrån gemensamma kriterier om krav på vägens standard för en viss hastighetsgräns samt införande av ett system som möjliggör hastighetsgränser var 10 km/h klassificeras det befintliga statliga vägnätet. Denna klassificering resulterar i att ett stort antal kilometer statlig regionala vägar borde få lägre hastighetsgräns än tidigare. Detta skulle innebära sämre tillgänglighet till arbete, boende, studier, service för trafikanter längs med dessa vägar.

I syfte att bibehålla tillgängligheten har Länsstyrelsen avsatt medel för att kunna göra fysiska åtgärder så att den ursprungliga hastighetsgränsen på vägen kan säkerställas.

Åtgärdsbehoven för att återställa till de ursprungliga hastighetsbegränsningarna bedöms av Trafikverket vara 597 Mkr. 200 Mkr av detta behov inryms i länsplanen 2010-2021.

Översynen har skett enbart på det statliga vägnätet men behov finns också på det kommunala vägnätet. I huvudsak finns dock behovet på det statliga vägnätet, varför också 80 procent av medlen föreslås där gentemot 20 procent statsbidrag till kommunerna.

I första hand ska enkla effektiva åtgärder prioriteras som kan innebära att hatighetsgränserna kan bibehållas. Vilka åtgärder som kommer att genomföras beslutas från år till år, se kapitel Genomförande.

Åtgärdspaket Stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft och en plan för ett prioriterat nätverk för funktionshindrade

I syfte att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft så behöver ett antal smärre fysiska åtgärder genomföras. Det kan handla om att komplettera med kollektivtrafikkörfält, skapa bättre förutsättningar för busstrafiken och att komma igenom korsningar. På Länsstyrelsens uppdrag har SL inkommit med åtgärdsbehov och objektbeskrivningar.

Syftet är att på olika fysiska sätt stärka kollektivtrafiken både i knutpunkter / noder samt på sträcka. Det kan ske i form av hållplatsåtgärder, nya körfält, signalåtgärder samt vändplatser. Åtgärdsbehoven i form av objektsbeskrivningar bedöms av SL vara 250 Mkr.

Inom detta åtgärdspaket ryms även genomförandet av en plan för ett prioriterat nätverk för personer med funktionsnedsättning där infrastrukturen, stationer och fordon ska kunna användas av alla. Trafikverket har upprättat en plan för anpassning av sina stationer inom länet som siktar på att kraven ska uppfyllas till år 2012. I planen ingår även de stationer som Jernhusen AB äger. SL har en plan som sträcker sig till 2010 och arbetar med en ny plan som ska sträcka sig fram till 2021. Årtal för när alla bussar och spårfordon kommer att ha lågt insteg är ännu inte fastställt. I denna plan ingår de stationer, terminaler och bytespunkter som SL ansvarar för. SL samarbetar med Trafikverket och med de kommuner som är väghållare för att identifiera behoven av hållplatsåtgärder utmed SL´s busslinjer. Trafikverket har här ett samordningsansvar som även innebär att dessa åtgärder utmed kommunala vägar blir genomförda med statsbidrag. Den planerade utbyggnadsstrategin är att spårnäten i länet utom Lidingöbanan, Roslagsbanan och Saltsjöbanan ska vara anpassade till kraven till årsskiftet 2011/2012. Beslut om Lidingöbanans framtida drift är ännu inte fattade. Roslagsbanan rustas upp under planperioden, mellanvagnen i tågsätten byggs om till låggolv. Saltsjöbanan byggs om till spårvägsstandard i samband med ombyggnaden och ska trafikeras med redan anpassade spårvagnar.

När det gäller busstrafiken har Trafikverket pekat ut 23 strategiska stråk utmed statliga vägar med en eller flera busslinjer där de viktigaste hållplatserna ska byggas om. Kostnaderna uppskattas till 170 miljoner kronor under planperioden. Några av dessa åtgärder finns utmed de nationella vägarna.

När det gäller tätorterna där kommuner är väghållare har Trafikverket och SL uppskattat ombyggnadsbehovet till 500 miljoner kronor. Dessa åtgärder är statsbidragsberättigade till 50 procent.

I länsplanen avsätts 400 Mkr för att klara av merparten av dessa behov sammantaget. Vilka åtgärder som kommer att genomföras beslutas från år till år, se kapitel Genomförande.

Åtgärdspaket Öka framkomlighet för cykel och gående

I riksdagens transportpolitiska beslut samt i den beslutade infrastrukturpropositionen har åtgärder för cyklister särskilt uppmärksammats. I Stockholmsregionen finns ett stort behov av att förbättra framkomligheten för cyklister. Det behöver göras insatser på de större regionala cykelstråken, smärre punktinsatser på det regionala statliga vägnätet, dels i form av statsbidrag till kommunerna samt slutligen i syfte att förbättra för turism och fritidsresande.

Mellan 1996 och 2002 utvecklade Vägverket och stockholmskommunerna konceptet till ett system av ”regionala cykelstråk” som främst ska binda samman kommuner och kommundelar i regionens inre del men som också innefattar några stråk i de yttre kranskommunerna. De regionala stråken är för närvarande av skiftande kvalitet och bara delvis bilfria. Vägverket genomförde under 2008 en uppdatering av stråkens status samt identifierade vilka behov av kompletterande åtgärder som behövs för god framkomlighet och hög säkerhet. Behov i form av nyanläggning har, i ett underlagsmaterial beställt av Vägverket Region Stockholm, identifierats och delats in i tre kategorier efter angelägenhetsgrad. Det, av Vägverket framtagna underlaget kring de regionala cykelstråken och behoven av investeringar i nya cykelvägar, utgör ett viktigt prioriteringsunderlag i den kommande årliga planeringen.

I denna åtgärdskategori inryms även åtgärder för gående. Även åtgärder för ökad trygghet i resandet kan behövas, som belysning och övervakning om man vill sprida ut resandet till andra tider för att minska trängseln. Länsstyrelsen vill också se en satsning på gående med särskilda behov, som till exempel personer med funktionsnedsättning och barn.

Åtgärdsbehoven bedöms av Trafikverket vara 524 Mkr för nya och förbättrade regionala cykelstråk och 158 Mkr för barns säkra skolvägar. Totalt avsätts i planen 400 Mkr för åtgärdspaketet öka framkomlighet för gående och cykel.

I syfte att göra fysiska åtgärder för att förbättra framkomligheten för cyklister görs nu en större riktad insats. Det finns flera skäl till detta, ett är den ökande cykling som konstaterats på senare år. Infrastruktursatsningar på cykel i Stockholmsregionen kommer många trafikanter till godo. Behoven uppskattas vara lika fördelade mellan det statliga och kommunala vägnätet. Länsstyrelsens fördelning av medel ur potten för cykelåtgärder fördelas lika d.v.s. 175 Mkr till det statliga vägnätet och 175 Mkr i kommunalt stimulansbidrag till det kommunala vägnätet. Uppskattningsvis 175 km nya cykelvägar kommer att kunna åtgärdas under planperioden.

Resterande 50 Mkr avser oskyddade trafikanter och barns säkra skolvägar.

Vilka åtgärder som kommer att genomföras beslutas från år till år, se kapitel Genomförande. Intresseorganisationer har god kännedom om behov och angelägenhetsgrad och bör därför vara viktiga aktörer att ha dialog med i den satsning på ökad cykel som nu föreslås.

Åtgärdspaket Smärre insatser för ökat bostadsbyggande

Ett flertal större väg-, ban- och spårobjekt är nödvändiga för att försörja de nya bostadsområden som växer fram i Stockholmsregionen. De finns angivna som särskilda vägobjekt. Det finns dock även behov av smärre åtgärder i samband med nya bostadsexploateringar. Det kan handla om insatser i den korsning där den nya tillfarten ansluter eller en anslutning ut på den nya vägen. Åtgärder av mindre fysiska karaktär, men som är viktiga för att skapa en bra funktion för exploateringen som helhet.

I syfte att genomföra smärre fysiska åtgärder i samband med bostadsexploateringar som har anslutning till transportsystemet, men där anslutningen kan behöva förbättras utifrån tillkommande trafik.

Åtgärdsbehoven bedöms av Trafikverket vara 380 Mkr. I länsplanen avsätts 150 Mkr för dessa åtgärder.

Vilka åtgärder som kommer att genomföras beslutas från år till år, se kapitel Genomförande.

Åtgärdspaket Trafiksäkerhet

Det transportpolitiska målet för trafiksäkerhet har tydligt pekat ut inriktningen mot att minska antalet dödade och svårt skadade. Åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten har dels haft en relativt hög volym medel dels varit effektivt i sin åtgärdssammansättning. Detta har givit resultat i form av minskat antal dödade och svårt skadade, särskilt med beaktande av ökat antal personkilometer. Den senaste olycksstatistik pekar på en positiv trend att allt färre i Stockholms län blir dödade eller svårt skadade i trafikolyckor. Antalet omkomna ser ut att minska även för år 2009. Vid månadsskiftet september/oktober hade 29 personer omkommit i Stockholmstrafiken.

Årtal	Dödade	Svårt skadade
2008	44	712
2007	53	741
2006	47	832
2005	40	804
2004	58	905

Åtgärdspaketet syftar både till att förbättra trafiksäkerheten i form av minskat antal dödade och svårt skadade på det regionala statliga vägnätet såväl som det kommunala vägnätet, det senare genom att statsbidrag avsätts.

Åtgärdsbehoven bedöms av Trafikverket vara 787 Mkr för statliga vägar och 1 441 Mkr för kommunala bidrag. I länsplanen avsätts 200 Mkr för trafiksäkerhetsåtgärder. Nivån på tilldelning har bland annat gjorts mot bakgrund av att trafiksäkerheten i form av antal dödade och svårt skadade sjunkit med anledning av att effektiva åtgärder genomförts. Det är av yttersta vikt att effektiva åtgärder fortsätter att genomföras i syfte att minska antalet dödade och svårt skadade. Fördelningen mellan det regionala statliga väg-

nätet och statsbidrag till det kommunala görs på ett sådant sätt som fördelningen av dödade och svårt skadade. Det innebär att 66 procent går till fysiska åtgärder längs det statliga regionala vägnätet medan 33 procent avsätts till kommunala stimulansbidrag. På det kommunala vägnätet så vill Länsstyrelsen i första hand stimulera insatser i korsningar, där de flesta olyckorna med svårt skadade- och dödade inträffar.

Vilka åtgärder som kommer att genomföras beslutas från år till år, se kapitel Genomförande.

Åtgärdspaket Miljö och klimat

Ett åtgärdspaket finns avsatt för olika typer av miljö- och klimatförbättrande åtgärder. Det handlar dels om att avsätta medel till att minska antalet bullerstörda både längs det statliga och kommunala vägnätet, dels att genomföra klimatpåverkande åtgärder i form av mobility management vilket innebär bland annat informations- och kommunikationsinsatser. För detta avsätts totalt 97 Mkr i länsplanen.

Medlen fördelas så att 33 procent läggs på ”regionala insatser” och resterande 66 procent läggs på ”lokala” insatser.

När det gäller de ”regionala insatserna” används 8 procent för att klara de sista bullerstörda personerna över de angivna riktlinjerna. 25 procent ges till större regionala mobility managment projekt som bör vara en kombination av åtgärder. Åtgärderna ska dels genomföras i samband med byggnation av väginvesteringar, dels genomföras i så kallade stråk främst kopplat till pendling mellan arbetsplatser och bostadsområden.

När det gäller de ”lokala” insatser så avses kommunalt stimulansbidrag till kommunerna. Planen föreslår att 40 procent går till kommunala stimulansbidrag för att minska antalet bullerstörda samt att resterande 25 procent går till lokala mobility management projekt. Dessa lokala mobility management projekt avser statlig medfinansiering till kommuner för mobility management-åtgärder främst riktade mot boende och bostadsområden.

Vilka åtgärder som kommer att genomföras beslutas från år till år, se kapitel Genomförande.

Åtgärdspaket Enskilda vägar

En av förändringarna i denna plan jämfört med tidigare är att det åtgärdspaket som funnits i nationell plan avseende bidrag till *större ny- och/eller o*m*byggnad* av de enskilda vägarna numera ska hanteras inom ramarna för länsplanen. Statlig medfinansiering av drift och underhåll på det ”bidragsberättigade” enskilda vägnätet kommer även fortsättningsvis att administreras av Trafikverket.

Det enskilda vägnätet är mycket omfattande i antal kilometer samtidigt som andelen av trafikarbetet som går på dessa enskilda vägar uppskattas vara

mindre än cirka 1 procent. Detta innebär också att liten andel av transportsystemets negativa konsekvenser inträffar längs med det enskilda vägnätet.

I syfte att stimulera byggåtgärder på särskilt trafikpåfrestade delar i det enskilda vägnätet avsätts medel i länsplanen 2010-2021. Dessa åtgärder genomförs genom att Trafikverket Region Stockholm tar fram ett förslag på byggplan som förankras med Länsstyrelsen. Därefter att statsbidrag utbetalas till föreningar för respektive enskild väg.

Åtgärdsbehoven bedöms av Trafikverket vara omfattande men ej helt kartlagda. I länsplanen avsätts lika mycket medel som tidigare avsatts av Vägverket Region Mälardalen. Detta innebär att det i länsplanen avsätts totalt 45 Mkr inklusive 20 Mkr för åtgärder kopplade till att Tynningöfärjan allmänförklaras.

Utifrån upprättad byggplan så avgörs vilka åtgärder som kommer att genomföras beslutas från år till år, se kapitel Genomförande.

Åtgärdernas finansiering och periodisering i planperioden

I tabellen nedan redovisas länsplanens som är Länsstyrelsens formella svar på regeringens uppdrag att genomföra en trafikslagsövergripande plan för regional transportinfrastruktur.

				Kostnad under planperiod (Mkr)					
Kartnummer	Vägnummer		Objektskostnad under planperioden (Mkr)	Länsplan	Nationell plan	Trängselskatt	Kommun	Landstinget	Övriga
		Spårobjekt	16 466	5 199	1 585	315	1 641	7 790	
6		Södertälje hamn, bytespunkt	78	39				39	
7		Södertälje C, bytespunkt	78	39				39	
9		Tvärspårväg Ost/Saltsjöbanan	3 400	753	933			1 714	
10		Tvärspårväg Solna	3 234	844	646			1 744	
		Kommunala följdinvesteringar RB 1	153	71	6		76		
12		Roslagsbanan, etapp 2	1 571	680				891	
		Pott för kommunala följdinvesteringar RB 2		64					
13		Statlig följdinvestering, Arninge hållplats	100	32		68			
14		Tvärspårväg Kista	4 660	930			1 400	2 330	
16		Nynäsbanan, dubbelspår etapputbyggnad	400	400					
		Nynäsbanan, godsanpassning kraft/buller	150	150					
17		Pendelstation Vega	290	110			95	85	
18	73	Vega trafikplats, väg	317			247	70		
19		Bussterminal Slussen	600	300				300	
20		Lidingöbanan, upprustning	295	147				148	
21		Spårförbindelse Nya Karolinska/Solna (bidragsdel)	100	100					
22		Tvärspårväg Syd, etappstart	1 000	500				500	
		Tvärspårväg Solna - Universitetet, utredning	20	20					
		Roslagspilen, utredning	20	20					
		Vägobjekt	8 548	737	2 244	3 983	657	0	617
28	259	Södertörnsleden	1 495	0	1 495				
29	259	Masmolänken	1 019		719	300			
30	268	Trafikplats Vallentuna	252	152			100		
31	76	Förbifart Norrtälje, etapp 1	39	29			10		
32	76	Förbifart Norrtälje, etapp 2	261			225	36		
33	222	Trafikplats Lugnet	430			215	215		
34	226	Tumba - Tullinge	44			44			
35	267	Rotebro - Stäket	254	254					
42	222	Skurubron	857			291			566
43	222	Mölnvik - Ålstäket	256			256			

				Kostnad under planperiod (Mkr)					
Kartnummer	Vägnummer		Objektskostnad under planperioden (Mkr)	Länsplan	Nationell plan	Trängselskatt	Kommun	Landstinget	Övriga
44	268	E4 - Grana (Hammarbyalt.)	480			390	90		
45	261	Tappström - Nockeby	893	18		810	65		
47	226	Huddingevägen, åtgärder för oskydadde trafikanter	75			75			
48	77	Väg 77 och åtgärder i Rimbo	693	48		645			
54	226	Förbifart Tullinge, etapp 1a Trafikplats Pålamalmsvägen - Trafikplats Högskolan	460			430	30		
55	226	Förbifart Tullinge, etapp 1b Högskolan - Södertörnsleden etappstart trimning	30			30			
56	259	Haningeleden	79			79			
57	57	Gnesta - E4	101			66			35
58	1103	Tulkavägen	62			31	15		16
59	276	Rosenkälla - Åkersberga	65			52	13		
60	229	Trafikplats Lindalen	66			26	40		
61	222	Trafikplats Kvarnholmen	61			18	43		
		Div. återbetalning förskotteringar	135	135					
		Utredningsmedel - Stockholmsprojekt	30		30				
	265	Norrortsleden	1	1					
	73	Älgviken - Fors, återbetalning förskottering	410	100	310				
		Regional kollektivtrafik på väg	848	423				425	
		Gullmarsplan	105	52				53	
		Brommaplan	78	39				39	
		Övriga bytespunkter	485	242				243	
		Infartsparkeringar	180	90				90	
		Regionala åtgärdspotter (Statsbidragsandelen)	1 492	1 492					
		Bibehålla tillgänglighet vid hastighetsöversyn	200	200					
		Trafiksäkerhet	200	200					
		Gång och Cykel	400	400					
		Miljö & Klimat	97	97					
		Kollektivtrafikens konkurrenskraft & prioriterat nät för funktions	400	400					
		Enskilda vägar	45	45					
		Smärre insatser för ökat bostadsbyggande	150	150					
		Summa kostnader och finansiering	**27 354**	**7 851**	**3 829**	**4 298**	**2 298**	**8 215**	**617**

Fördelning av länsramen över planperioden

Periodisering av finansiell ram 7 851 Mkr	**Objektskostnad i planperioden**	**Kostnad i Länsplan**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**
Spårobjekt	**16 146**	**5 199**	**234**	**360**	**357**	**353**	**385**	**472**	**533**	**546**	**506**	**458**	**506**	**489**
Södertälje Hamn, bytespunkt	78	39		19	20									
Södertälje Centrum, bytespunkt	78	39					19	20						
Tvärspårväg Ost/Saltsjöbanan	3 400	753			50	70	81	100	208	104	140			
Tvärspårväg Solna	3 234	844	231,5	331	39,5	50	76	116						
Roslagsbanan, etapp 1 kommunala följdinv.	153	71			50	21								
Roslagsbanan, etapp 2	1 571	680			50	43,2	93,4	29	144,4	173	147			
Roslagsbanan, etapp 2 pott kommunala följdinv.		64						32	32					
Statlig följdinvestering, Arninge hållplats	100	32								32				
Tvärspårväg Kista	4 660	930									69	333	269	259
Nynäsbanan, dubbelspår etapputbyggnad	400	400						100	74	117	109			
Nynäsbanan, godsanpassning kraft/buller	150	150			75	75								
Pendelstation Vega	287	110	2	10	23	45	30							
Bussterminal Slussen	600	300					37	75	75	113				
Lidingöbanan, upprustning	295	147			49	49	49							
Spårförbindelse Nya Karolinska/Solna (bidragsdel)	100	100										34	33	33
Tvärspårväg Syd, etappstart	1 000	500									26	85	192	197
Tvärspårväg Solna - Universitetet, utredning	20	20									9	4	7	
Roslagspilen, utredning	20	20								7	6	2	5	
Vägobjekt	**2 677**	**637**	**187**	**170**	**125**	**125**	**64**	**0**	**0**	**0**	**0**	**48**	**0**	**18**
Väg 268 Trafikplats Vallentuna	252	152	20	67	65									
Väg 76 Förbifart Norrtälje, etapp 1	39	29	29											
Väg 267 Rotebro - Stäket	254	254	2	3	60	125	64							
Väg 261 Tappström - Nockeby	893	18												18
Väg 77 Åtgärder på väg 77 och i Rimbo	693	48										48		
Norrortsleden, återstående kostnad	1	1	1											
Div. återbetalning förskotteringar	135	135	135											
Väg 73 Älgviken - Fors, återbetal. Förskottering	410	100		100										
Regional kollektivtrafik på väg	**848**	**423**	**8**	**8**	**8**	**35**	**54**	**67**	**54**	**54**	**34**	**34**	**34**	**33**
Gullmarsplan	105	52						12	20	20				
Brommaplan	78	39					19	20						
Övriga bytespunkter	485	242				27	27	27	27	27	27	27	27	26
Infartsparkeringar	180	90	8	8	8	8	8	8	7	7	7	7	7	7
Regionala åtgärdspotter	**0**	**1 492**	**141**	**124**	**125**	**125**	**123**	**123**	**122**	**121**	**122**	**122**	**122**	**122**
Bibehålla tillgänglighet vid hastighetsöversyn		200	17	17	17	17	17	17	17	17	16	16	16	16
Trafiksäkerhet		200	17	17	17	17	17	17	17	17	16	16	16	16
Gång och Cykel		400	31	33	34	34	33	33	33	32	35	34	34	34
Miljö & Klimat		97	9	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8
Kollektivtrafikens konkurrenskraft & prioriterat nät för funktionshindrade		400	34	34	34	34	33	33	33	33	33	33	33	33
Enskilda vägar		45	20	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3
Smärre insatser för ökat bostadsbyggande		150	13	13	13	13	13	13	12	12	12	12	12	12
Kostnad		7 851,0	569,5	662,0	614,5	638,2	626,4	662,0	709,4	721,0	662,0	662,0	662,0	662,0
Finansiell ram		7 851,0	569,5	662,0	614,5	638,2	626,4	662,0	709,4	721,0	662,0	662,0	662,0	662,0

Grön markering anger beräknade produktionsår

Fördelning av trängselskatt över planperioden

Regionala vägar finansierade med trängselskatt	Objektskostnad i planperioden (Mkr)	Annan finansiering (Mkr)	Trängselskatt (Mkr)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Väg 76 Förbifart Norrtälje, etapp 2	261		225	10	34	181									
Kommunal finansiering		*36*			*36*	*0*									
Väg 73 Trafikplats Vega	317		247	2	6	6	7	120	106						
Kommunal finansiering		*70*					*23*	*23*	*24*						
Väg 222 Trafikplats Lugnet	430		215		10	30	90	60	25						
Kommunal finansiering		*215*			*10*	*30*	*90*	*60*	*25*						
Väg 226 Tumba - Tullinge	44		44	1	3	40									
Väg 222 Skurubron	857		291	8	11	9	92	171	0	0					
Brukaravgifter		*566*						*118*	*255*	*193*					
Väg 222 Mölnvik - Ålstäket	256		256			2	4	10	60	120	60				
Väg 268 E4 - Grana (Hammarbyalt.)	480		390	2	3	4	11	90	140	140	0				
Kommunal finansiering		*90*						*22,5*	*22,5*	*22,5*	*22,5*				
Väg 261 Tappström - Nockeby	893		810	1	3	3	10	13	20	25	81	191	203	180	80
Kommunal finansiering		*65*									*65*	*0*	*0*	*0*	*0*
Länsplanen		*18*									*0*	*0*	*0*	*0*	*18*
Väg 226 Huddingevägen, åtgärder för oskyddade trafikanter	75	0	75		2	4	35	34							
Väg 77 Länsgränsen - Rösa förbi Rimbo	693		645		3	3	4	10	25	135	170	195	100		
Länsplanen		*48*											48		
Väg 226 Trafikplats Pålamalmsvägen - Trafikplats Högskolan	460		430	10	10	15	100	120	120	55					
Kommunal finansiering		*30*				*10*	*10*	*10*	*0*	*0*					
Väg 226 Trafikplats Högskolan - Södertörnsleden, trimning	30		30			30									
Väg 259 Masmolänken	1 019		300						0	100	100	100	0		
Nationell plan (osäker på periodisering)		*719*					*20*	*20*	*100*	*170*	*190*	*169*	*50*		
Väg 259 Haningeleden	79		79	2	4	4	30	39							
Väg 57 Gnesta - E4	101		66		2	7	30	27							
Sörmlands länsplan		*35*					*15*	*20*							
Väg 1103 Tulkavägen	62		31		3	0	28								
Kommunal + privat medfinansiering		*31*				*31*	*0*								
Väg 276 Rosenkälla - Åkersberga	65		52	6	35	11									
Kommunal medfinansiering		*13*			*5*	*8*									
Väg 229 Trafikplats Lindalen	66		26	1	13	12									
Kommunal medfinansiering		*40*		*5*	*18*	*17*									
Väg 222 Trafikplats Kvarnholmen	60,5		17,5		1	1	1,5	7	7						
Kommunal medfinansiering		*43*				*2*	*6*	*18*	*17*						

Grön markering anger beräknade produktionsår

Inriktning för den samlade åtgärdsplaneringen efter 2021

I arbetet med åtgärdsplaneringen i Stockholms län konstateras att det finns en rad angelägna objekt som inte ryms i planperioden 2010-2021. Det är därför viktigt att peka på en fortsatt inriktning för såväl nationellt som regionalt viktiga objekt för perioden fram till 2025. Arbetet med dessa bör fortsätta i form av förstudier och utredningar m.m., så att ett genomförande möjliggörs tidigt i ny planperiod.

Inriktning för åtgärdsplanering 2022-2025

Regionala vägar
Väg 225 Lövstalund - Ösmo
Huvudstaleden
Väg 76/283 Norrtälje - Grisslehamn
Stavsvägen - Väg 73 trafikplats
Väg 73 Norvik - Älgviken
Väg 258 Hågelbyleden

Nationella vägar
E4/20 Frescati-Bergshamra
E4/20 Södertälje, ny bro
E4 länken i Solna
E18 Jakobsberg-Hjulsta
E4 Södertälje-Hallunda, ny sträckning
Östlig förbindelse

Nationella spår
Mälarbanan, fortsatt dubbelspårsutbyggnad Barkarby-Tomteboda
Nynäsbanan, fortsatt dubbelspårsutbyggnad
Spårförbindelse Nya Karolinska/Solna
Tvärspårväg Syd, fortsatt utbyggnad
Tvärspårväg Solna - Universitetet
Roslagspilen
Tunnelbana till Nacka
Spårväg längs busslinje 4
T-bana /spårväg Akalla-Barkarby
Skavsta by, ökad kapacitet

Effekter av åtgärder

I detta kapitel redovisas effekter av åtgärder. Åtgärderna i planen 2010-2021 avseende både nationell och regional plan inklusive inriktningen för den samlade åtgärdsplaneringen 2022-2025 ligger mycket nära Stockholmsförhandlingens förslag. Därför har förhandlingens omfattande arbete med att ta fram en effektbeskrivning nyttjats även i detta planarbete och utgör grunden för den effektbeskrivning som redovisas i detta kapitel. En smärre översyn och bearbetning av förhandlingens effektbeskrivning har gjorts i syfte att hantera de små skillnader som finns jämfört med Stockholmsförhandlingens resultat.

Trafiken i Stockholmsregionen väntas öka med i storleksordningen 80 procent fram till år 2030. Denna utveckling beror till största delen på den befolkningstillväxt, inkomstutveckling och förändring av markanvändningen som förutses. Planernas direkta effekter på klimat, miljö, hälsa och trafiksäkerhet är små. För att möta utmaningarna med minskade koldioxidutsläpp krävs breda åtgärder som alla samverkar. Den samlade planen 2010-2021 ger stora förbättringar av tillgängligheten och skapar därigenom förutsättningar för regionens fortsatta tillväxt och sociala sammanhållning. Samtidigt är det av stor vikt att även de åtgärder som identifierats för perioden 2022-2025 genomförs så att systemeffekterna fullt ut kan realiseras. Utmaningen att i regionen inrymma en stad med ytterligare en halv miljon invånare ser ut att kunna mötas om både de samlade planerna 2010-2021 inklusive 2022-2025 genomförs.

Utgångspunkter för analysen

I kapitlet sammanfattas de effekter som väntas bli följden av de trafikinvesteringar och andra åtgärder som ingår i Stockholmsförhandlingen om en samlad trafiklösning för Stockholmsregionen och som varit utgångspunkt för innehållet i infrastrukturplanerna 2010-2021 för Stockholmsregionen.

De investeringar och övriga åtgärder som ingår i åtgärdsplanerna har redovisats i kapitel åtgärder.

I bedömningen av åtgärdernas effekter har effektbeskrivningen till Stockholmsförhandlingen för 2030 använts. Sett till innehållet i åtgärdsplanerna för 2010-2021 inklusive de åtgärder som identifierats för planperiod 2022-2025 är skillnaden mellan Stockholmsförhandlingen relativt liten. Det har inte bedömts vara relevant att anpassa den effektanalysen till åtgärdsplanerna 2025.

Stockholmsförhandlingen och åtgärdsplanerna 2010-2021 inklusive åtgärder för perioden 2022-2025 är omfattande och har en lång tidshorisont. Alla delar kommer inte att finnas på plats förrän omkring år 2030. Det är alltså först vid denna tidpunkt som hela effekten av det samlade åtgärdspaketet kommer att realiseras. Följaktligen måste även den fullständiga effekt- och konsekvensanalysen ha denna tidshorisont. För att ändå ge en uppfattning om hur olika effekter och konsekvenser successivt kan väntas göra sig gäl-

lande i Stockholmsregionen har även effekterna i det genomförandeläge som kan förutses för år 2020 analyserats. Det finns dock ett antal skillnader både på spår, ban- och vägsidan i dessa effektanalyser jämfört med åtgärdsplanernas innehåll.

Analyserna utgår från samma förutsättningar i fråga om bland annat ekonomisk utveckling och utveckling av befolkning och sysselsättning samt trafiknäten och deras användning som använts i den regionala utvecklingsplaneringen i Stockholms län.

De beskrivna effekterna avser såväl person- som godstrafik i Stockholms län. Prognoserna för den framtida trafiken baseras dock främst på persontrafikens behov eftersom denna kräver störst kapacitet. Den betydelse som åtgärdspaketet har för Östra Mellansverige, Mälardalen och Sverige som helhet berörs endast översiktligt.

Konsekvensanalysen inkluderar inte de föreslagna trimningsåtgärderna, inte heller de åtgärder som diskuterats i miljöåtagandet. Konsekvensanalysen baseras på modellanalyser av trafiksituationen i högtrafik.

Sammanlagt har fem scenarier med skilda egenskaper i fråga om trafiknät och regionstruktur analyserats:

- Nuläget (NU) – regional markanvändning år 2000, befintligt trafiknät år 2007 samt trängselskatt enligt Stockholmsförsöket.
- Jämförelsealternativ 1 (JA1) – regional markanvändning år 2015 enligt alternativet med snabb ekonomisk tillväxt, befintligt trafiknät år 2007 samt påbörjade investeringar inklusive Norra Länken och Citybanan, trängselskatt enligt Stockholmsförsöket.
- Utredningsalternativ 1 (UA1) – som i JA1 men med trafiknät 2020. Detta alternativ är det som ligger närmast att beskriva effekterna av det samlade åtgärdspaketet 2010-2021.
- Jämförelsealternativ 2 (JA2) – regional markanvändning 2030 enligt alternativet med snabb ekonomisk tillväxt, trafiknät 2020 (dvs. som i UA1), trängselskatt enligt Stockholmsförsöket.
- Utredningsalternativ 2 (UA2) – som i JA2 men med trafiknät 2030 och trängselskatt även på Essingeleden samt Östlig förbindelse med finansierande avgift.

Hur påverkas individer och samhälle?

Dagens samhälle har i stor utsträckning formats av de förutsättningar som transporterna ger. De flesta individer och hushåll är för sin försörjning, sitt vardagsliv och sin rekreation helt beroende av transporter i olika former. På motsvarande sätt förutsätter nästan all modern företagsamhet en omfattande transportverksamhet. Den nytta som transportsystemet ger kan främst mätas i ökad tillgänglighet. Tillgänglighetsvinsterna stannar dock inte inom transportsystemet utan sprids vidare till andra samhällssektorer i form av till exempel nya aktivitets- och bebyggelsemönster, ändrad organisation av privat och offentlig service och specialisering inom produktionen.

Förbättringar i transportsystemet kommer därför på längre sikt inte främst att yttra sig i kortare pendlingstider eller lägre transportutgifter utan i bättre boendemiljö, mer varierad arbetsmarknad, ökat utbud av varor och tjänster, etc. Transporterna fungerar med andra ord som tillväxtmotor och som bärare av ekonomisk utveckling och välstånd. Men transporterna har också andra verkningar. Trafiken är en av de största farorna för liv och hälsa och förbrukar också naturresurser i form av energi, råvaror och livsrum i en takt som inte är långsiktigt hållbar. Det finns också ett alltmer akut behov av att bryta den växande klimatpåverkan som trafikens koldioxidutsläpp ger.

Det samlade åtgärdspaketet innebär en ansenlig satsning på att utveckla transportsystemet under en följd av år. Många av de begränsningar som finns i dagens trafiksystem kommer att minska eller försvinna och därmed ge nya möjligheter för individerna och samhället att utvecklas. Samtidigt kan utbyggnaderna skapa nya störningar från och påfrestningar på trafiksystemet. Eftersom transporterna griper in på många olika sätt i varje företags och hushålls vardag kommer alla, både i Stockholmsregionen och i övriga landet, att beröras av trafiklösningen och infraplanerna i större eller mindre grad.

Trafiken växer med regionen.

En naturlig referenspunkt är hur transportsystemet ser ut och fungerar idag. Under rusningstiden vanlig vardag görs drygt 436 000 resor per timme inom länet. Av dessa resor sker 42 procent med kollektivtrafik och 39 procent med bil. Bilarna svarar däremot för över 95 procent av trafiken mätt i fordonskilometer.

År 2030 beräknas det totala antalet resor under rusningstid uppgå till cirka 586 000, det vill säga en ökning med cirka 150 000 resor eller knappt 35 procent jämfört med 2000, vilket är något mer än befolkningens ökning. Denna ökning beror i liten utsträckning av förändringar i trafiksystemet.

Förutsägelser av färdmedelsval beror av många faktorer. Vanligtvis förutsätts att välfärdstillväxten även i framtiden leder till en ökning av användningen av privatbil och att priset på bland annat bränsle är stabilt. Befolkningstillväxten och den ekonomiska tillväxten i Stockholmsregionen fram till år 2030 kommer i sig att medföra att vägtrafiken ökar med upp mot 77 procent och resandet med kollektivtrafiken med 30 procent. Vägtrafiken ökar på bekostnad av gång- och cykeltrafiken men också på bekostnad av kollektivtrafiken. Andelen resor i högtrafik som sker med bil ökar till nästan 50 procent medan kollektivtrafikens andel blir drygt 37 procent.

Denna utveckling motsvarar vad vi har haft de senaste 30 åren och kan betraktas som en inte osannolik men möjligen något hög trafikprognos. Prognosen är förvånansvärt robust för variationer i omvärldsförutsättningar. En fördubbling av världsmarknadspriset på drivmedel leder till cirka 40 procent högre pris för konsumenten i pumpen, vilket i sin tur minskar vägtrafiken med cirka 12 procent.

Fördubblat oljepris skulle alltså innebära att vägtrafiken i Stockholmsregionen ändå ökar med 60 procent fram till 2030. Å andra sidan leder högre bränslepris till en snabbare utveckling av bränslesnåla fordon eller elfordon,

vilka har en väsentligt lägre driftskostnad. Sannolikt får inte effekten av högre bränslepris ett långsiktigt genomslag på trafikvolymerna. För att trängsel och köer i trafiksystemet med säkerhet ska kunna hanteras används därför den traditionella, något högre, prognosen.

Denna översiktliga beskrivning av hur Stockholmsregionens transport- och trafikmönster kan komma att förändra sig ger anledning till många reflexioner. En är att anspråken på trafiksystemet i regionen ökar kraftigt om en växande befolkning ska kunna erbjudas goda livsbetingelser och utkomstmöjligheter. En annan kan vara att påfrestningarna på systemet och dess omgivning i form av ökad trafik kan komma att växa i ännu högre grad. Detta medför att den redan svåra uppgiften att göra trafiken mer förenlig med högt ställda krav på miljön och hushållningen med naturresurserna inte blir mindre utmanande.

Åtgärderna ökar reshastigheten och lindrar trängseln

Åtgärdsplanerna och dess infrastruktur, kollektivtrafik och trängselavgifter får påtagliga effekter på transportkvaliteten, vilket bland annat yttrar sig i att reshastigheten ökar och restiderna blir kortare. Den genomsnittliga reshastigheten med bil blir omkring 33 km/tim år 2030, vilket är i stort sett oförändrat jämfört med idag. För kollektivtrafiken blir det däremot en påtaglig förbättring från dagens knappa 22 kilometer/timme till över 26 km/timme år 2030.

Planerna innebär alltså att biltrafiksystemet kan utvecklas i takt med regionens tillväxt samtidigt som den ger utrymme för en avsevärd standardhöjning i kollektivtrafiksystemet.

Ett mått för att beskriva åtgärdspaketets betydelse för trafikflödet och trängseln på väg är andelen körfält i regionen där färdhastigheten sätts ner till följd av köbildning. När färdhastigheten sätts ned med mer än 1/3 brukar man tala om att det uppstår en flaskhals i vägsystemet. Även om andelen väg som omfattas av kraftig köbildning kan synas liten får trafikstörningarna återverkningar i större delar av systemet genom att all trafik som passerar flaskhalsarna berörs.

I nuläget skattas cirka 0,1 procent av körfälten i länet, med drygt 25 000 fordonspassager, som flaskhalsar i högtrafik. Om inga andra trafikinvesteringar genomförs än de som ingår i jämförelsealternativet 2020 (JA1) växer andelen till cirka 0,4 procent år 2020. Det motsvarar cirka 147 000 fordonspassager. Med den samlade trafiklösningen 2020 (UA1) sjunker andelen till cirka 0,3 procent, motsvarande 121 000 fordonspassager. Det betyder att trängseln år 2020 har ökat ganska markant i förhållande till dagens situation och att utbyggnaderna av vägtrafiksystemet inte förmår kompensera fullt ut för kapacitetsbrister som uppstår genom den väntade trafikökningen. Situationen blir dock påtagligt bättre än om inga åtgärder genomförs.

Till år 2030 ökar trängseln ytterligare. När den del av åtgärderna i åtgärdspaketet som beräknas bli genomförda mellan åren 2020 och 2030 finns på plats (UA2) utgör cirka 0,5 procent av körfältslängden flaskhalsar som passeras av cirka 189 000 fordon. Om dessa åtgärder inte skulle genomföras (JA2) ökar andelen körfält med en hastighetsnedsättning på mer än 1/3 till

närmare 1 procent, vilket innebär att omkring 360 000 fordonspassager berörs. Utan åtgärderna i denna etapp skulle alltså trängseln mätt på detta sätt bli dubbelt så stor.

Slutsatsen av modellanalyserna i denna del är alltså att åtgärdsplanerna, trots sin omfattning, inte är tillräcklig för att undvika att trafikstörningarna på väg ökar. Trängseln blir ungefär fem gånger så stor samtidigt som flaskhalsarna förskjuts utåt från regioncentrum. Utan planerna skulle dock framkomlighetsproblemen öka tiofalt i förhållande till dagsläget. Samtidigt har tidigare konstaterats att för länet som helhet kan reshastigheten med bil hållas i stort sett oförändrad. Detta förklaras av att den tilltagande trängseln på de mest belastade vägarna uppvägs av att en utbyggnad också sker av mindre belastade vägar till högre hastighetsstandard.

Av olika skäl kan ökningen av trängseln i vägnätet relativt idag vara överskattad. Det beror för det första på att jämförelsen sker mot ett jämförelsealternativ med 2000 års trafik på 2007 års vägnät, som alltså har mer vägkapacitet och mindre trafik som verkligen har varit fallet. För det andra ingår i åtgärdspaketet även så kallade trimningsåtgärder, som kommer att ha betydelse för att lösa upp flaskhalsar. Dessa åtgärders effekter har inte modellerats, vilket medför att modellanalyserna överskattar trängseln.

De investeringar och övriga åtgärder som genomförs fram till år 2030 medför en gradvis överflyttning av resor från bil till kollektivtrafik i regionens centrala delar samtidigt som biltrafiken växer i länet utanför regioncentrum. Trafiktillväxten i innerstaden hålls tillbaka något jämfört med åtgärdspaketet inte skulle genomföras.

Planerna medför att det kollektiva resandet ökar med cirka 8 procent. Samtidigt som medelreshastigheten i kollektivtrafikfordonen förbättras med över 21 procent kan platsbeläggningen på tåg och bussar hållas i stort sett oförändrad fram till år 2030. Trycket lättar också på de mest belastade delarna av tunnelbane- och pendeltågsnätet vid genomförandet av samtliga föreslagna infrastrukturåtgärder.

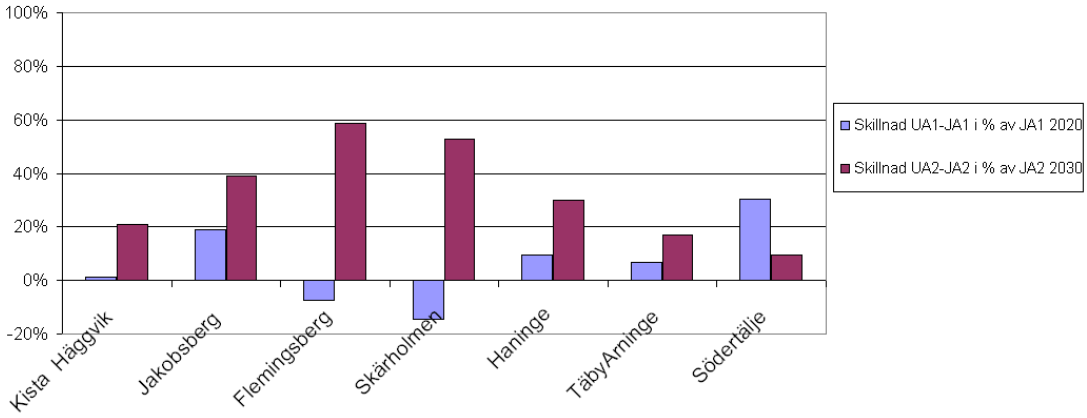
Förbättringarna av kollektivtrafiken har sin tyngdpunkt under det inledande utbyggnadsskedet fram till år 2020, medan biltrafiksystemet utvecklas starkast under perioden därefter. Detta medför att åtgärdspaketet inledningsvis inte riktigt förmår hålla jämna steg kapacitetsmässigt med den ökande biltrafiken men att denna eftersläpning kan hämtas hem till år 2030. För kollektivtrafikens del sker däremot en fortlöpande förbättring av transportkvaliteten över hela perioden.

Tillgängligheten ökar och skapar nya tillväxtmöjligheter

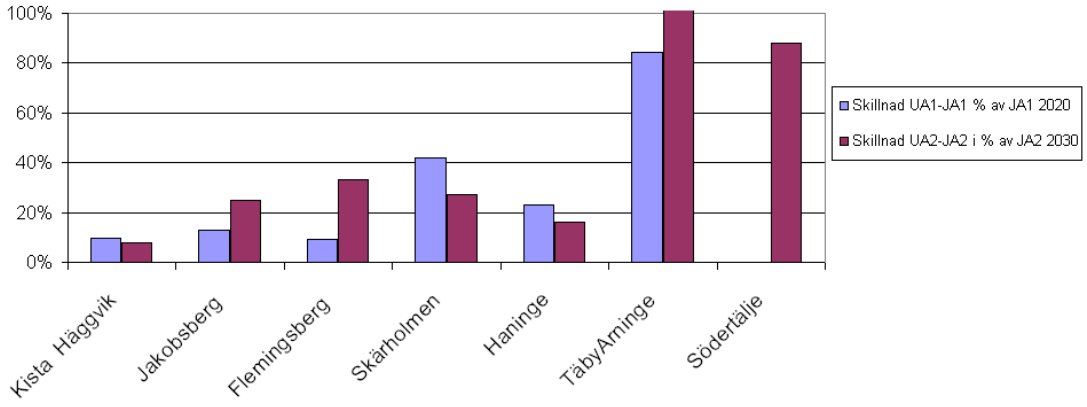
Redan av effekterna på resmönstren och trafikflödena framgår att åtgärdsplaneringen har en positiv påverkan på tillgängligheten inom regionen. Det gäller särskilt den tillgänglighet som kollektivtrafiken kan erbjuda. De totala tillgänglighetsvinster som följer av åtgärdspaketet kan också översättas till ett samhällsekonomiskt värde. Tillgänglighetsvinsten kan skattas till ett nuvärde i 2007 års prisnivå på omkring 36 miljarder kr för investeringarna i fram till 2020 och ytterligare lika mycket för de som färdigställs till år 2030.

Ett mera gripbart mått på tillgänglighetsförändringarna är hur stor del av regionens utbud av service, tjänster och arbetsplatser som kan nås inom vissa tidsintervall. Figurerna nedan anger den relativa förändringen av utbudet av arbetsplatser som kan nås inom 45 minuter med bil respektive kollektivtrafik i maxtimmen i olika scenarier från regionens utpekade yttre regionala kärnor.

När det gäller tillgänglighet med bil blir effekterna särskilt stora i de områden som berörs mest av Förbifart Stockholm och Östlig förbindelse. Allra störst blir effekten i vissa områden på Mälaröarna och i Nacka. För kollektivtrafiken är effekterna störst längs pendeltågsstråken eller i anslutning till nya tunnelbanelinjer och spårvägar. Under tiden 2020-2030 är det till exempel områdena längs Roslagspilen samt ett mindre område i anslutning till en ny station vid Vega norr om Handen som får störst tillväxt av arbetsplatsutbudet inom 45 minuter.



Relativ förändring av antal arbetsplatser (dagbefolkning) som nås inom 45 minuter med bil. Blå stapel avser genomförandet av överenskommelsen till 2020 och röd stapel genomförandet till 2030. Förändringen avser procent gentemot ett jämförelsealternativ samma år men utan åtgärderna i överenskommelsen/planerna 2010-2021.



Relativ förändring av antal arbetsplatser (dagbefolkning) som nås inom 45 minuter med kollektivtrafik. Blå stapel avser genomförandet av överenskommelsen till 2020 och röd stapel genomförandet till 2030. Förändringen avser procent gentemot ett jämförelsealternativ samma år men utan åtgärderna i överenskommelsen/planerna 2010-2021.

Effekterna varierar med utbyggnadsfas, ort, sektor och trafikslag. I genomsnitt är tillgänglighetsökningarna dock betydande och medför att ett större arbetsplatsutbud blir lätt åtkomligt. Totalt sett framstår effekterna också som någorlunda jämt utspridda i regionen.

Åtgärdspaketet bör också värderas ur ett storregionalt perspektiv, exempelvis har Citybanan, Mälarbanan och Ostkustbanan stor betydelse för bland annat regionaltågstrafiken. Investeringarna skapar förutsättningar för arbetspendling till och från orter utanför Stockholms län vilket stärker tillväxt i kringliggande regioner. En väl fördelad tillväxt avlastar behovet av utbyggnad av bostäder, service och infrastruktur i Stockholmsregionen samtidigt som dessa växande pendlingsflöden måste beredas plats i trafiksystemet i Stockholm. De modellanalyser som genomförts är i princip begränsade till Stockholms län och tar bara i begränsad utsträckning hänsyn till flöden över länsgränserna. Idag sker 5 procent av arbetsresorna över länsgränsen. Mot slutet av perioden kommer sannolikt denna andel att öka.

Hur trafiken ordnas i Stockholmsregionen får också omfattande konsekvenser för landet som helhet. Då regionen redan idag inrymmer en femtedel av landets befolkning och svarar för en tredjedel av förädlingsvärdet i den svenska ekonomin, får varje förändring som sker i Stockholm återverkningar som sträcker sig långt utanför regionen. Om transporterna fungerar väl i Stockholm betyder det – enbart genom regionens storlek – att en stor del av transportsystemet i Sverige också gör det. Som landets största och tätaste region kan Stockholm också bli en flaskhals i det nationella transportsystemet. Att transporttiderna, trängseln och miljöstörningarna kan begränsas i Stockholm är därför ett nationellt intresse och något som ger fördelar i alla delar av Sverige.

Godstransportförsörjningen

Yrkestrafiken behandlas i modellanalyserna endast på ett schablonartat sätt för att återspegla hur den påverkar trafikbelastningen i vägnätet. Det betyder bland annat att analyserna inte ger någon nämnvärd bild av hur efterfrågan på godstransporter påverkas eller hur godstransportförsörjningen i övrigt förändras. Att de åtgärder som ingår i åtgärdspaketet kan få direkta och indirekta effekter på godstransporterna är dock uppenbart.

En direkt effekt är att tillgängligheten för distributionstrafiken förändras på ungefär samma sätt som tillgängligheten för övrig biltrafik. Transporttiderna kortas och färre fordon behövs för att utföra distributionstransporter i regionen. Investeringarna i förbifarter och tvärleder innebär att den tunga lastbilstrafiken kan avledas från regionens centrum och ge förutsättningar för omlokalisering av olika typer av godsterminaler. En indirekt effekt kan vara att spårutbyggnader för pendeltågstrafiken skapar ökat utrymme för godstransporter på järnväg.

Trafiksäkerhet

Åtgärdspaketet ger små effekter på olyckstalen år 2030. Lokalt förbättras naturligtvis trafiksäkerheten kraftigt när investeringar i vägnätet sker. Som följd av att trafikarbetet växer genom utbyggnaden av trafiksystemet ökar dock de totala olyckskostnaderna i maxtimmen marginellt (0,03 %). Dödsolyckorna ligger kvar på oförändrad nivå medan de svåra olyckorna minskar något och de lindriga olyckorna ökar.

Regionens sociala sammanhållning

Enligt det nuvarande transportpolitiska delmålet om ett jämställt transportsystem ska kvinnors och mäns behov och värderingar ska tillmätas lika värde vid utformningen av systemet. Dagens resmönster och kända skillnader i preferenser mellan kvinnor och män kan dock ge viss ledning i bedömningen av hur planen förhåller sig utifrån jämställdhetssynpunkt. Kvinnor utnyttjar kollektivtrafik i högre grad än män och förefaller också att värdera miljö och trafiksäkerhet högre. Att planen innehåller omfattande kollektivtrafikåtgärder som medför att transportkvaliteten i kollektivtrafiksystemet kan förbättras avsevärt fram till 2030 skulle alltså kunna tolkas som att kvinnor gynnas av planen i högre grad än män. Med premissen att transportsystemet tidigare utvecklats på ett sätt som gynnar män mer än kvinnor, skulle åtgärdspaketet därmed kunna ses som ett steg mot ett mer jämställt transportsystem. Åtgärdspaketets mätbara effekter på miljön och trafiksäkerheten är små och den skulle alltså i detta avseende kunna beskrivas som neutral från jämställdhetssynpunkt.

En viktig aspekt är hur trafikmiljön för utsatta grupper som funktionshindrade, barn och äldre påverkas av åtgärdspaketet. Denna aspekt är emellertid svår att belysa i ett skede när det mer handlar om principlösningar än färdigutformade projekt. Investeringar i moderna terminaler och informationssystem samt nya kollektivtrafikfordon borde dock kunna innebära väsentliga förbättringar för dessa trafikantgrupper.

Infrastrukturåtgärderna har liten påverkan på klimat och miljö

Miljömålen Frisk luft och God bebyggd miljö ska enligt miljöpolitiken vara uppfyllda 2020 – 2025. Vid uppföljningen av miljömålen har det bedömts vara mycket svåra att uppnå dem i Stockholmsregionen. Den tidigare trenden mot förbättrad luft sägs ha avstannat, om än tillfälligt. I de centrala delarna är det vissa tider för höga halter av bland annat partiklar och kvävedioxid. För buller är trenden att antalet som störs av buller i sin bostad ökar.

Åtgärdsplaneringens infrastrukturåtgärder kan i begränsad utsträckning påverka dessa miljöeffekter. Även om stora investeringar genomförs är det bara en mindre del av infrastrukturen som berörs.

Åtgärderna i planerna innebär inte att utsläppen av partiklar och kvävedioxid minskar. Däremot kommer de stora trafikflödena att flyttas utåt och de centrala delarna av regionen att avlastas, vilket torde minska hälsoeffekterna på befolkningen eftersom det viktigaste är att minska de höga halterna där många vistas. Som ett exempel kan nämnas att partikelutsläppen från avga-

ser blir drygt 8 procent större utanför tätortsområdena år 2030 medan de däremot minskar med 3 procent i innerstaden. Det är dock nödvändigt att ytterligare åtgärder vidtas för att minska utsläppen från vägtrafiken. Exempelvis måste dubbfria vinterdäck användas i högre utsträckning för att minska partikelalstringen och nya fordon uppfylla långtgående avgaskrav.

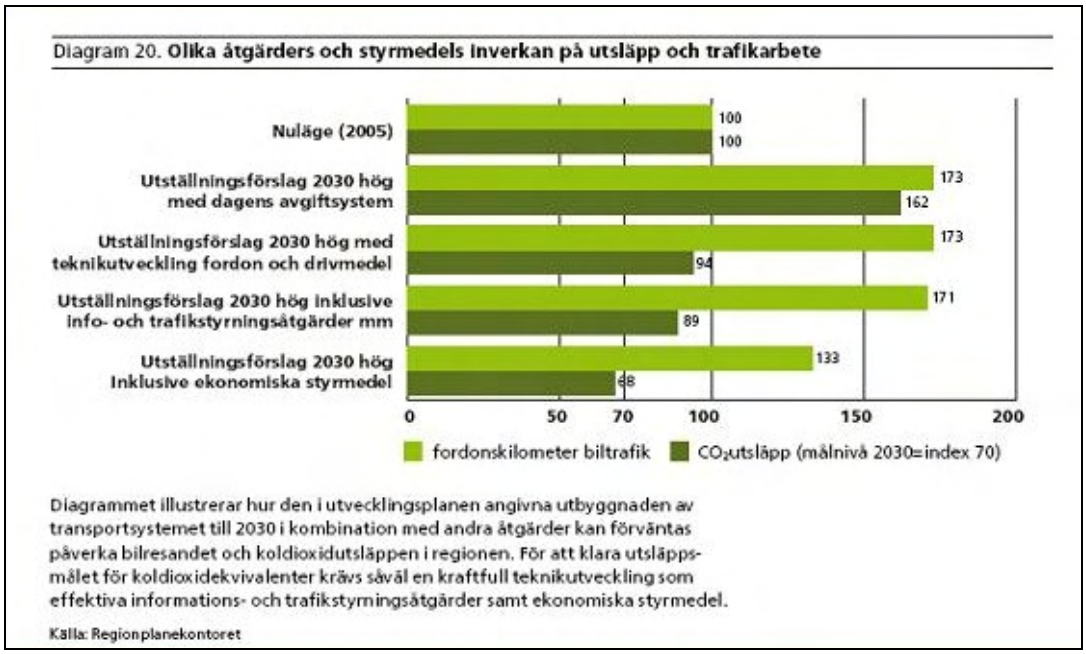
Även för trafikbuller innebär omfördelningen av trafikmängderna att bostadsområdena avlastas från buller. Effekten har beräknats vara en förbättring på knappt 2 procent i länet som helhet och drygt 4 procent i innerstaden. Det kommer dock inte att räcka för att målen ska kunna nås. Krav på mindre bullrande fordon är nödvändiga för att trafikbullret ska kunna minska väsentligt.

Trafiksystemets utbyggnad har också miljökonsekvenser som inte kan belysas särskilt väl genom den typ av modellanalyser som här redovisats. Det gäller till exempel risk för intrång i natur- och kulturmiljöer och barriäreffekter som kan uppkomma genom väg- och spåranläggningarna. Effekterna i dessa avseenden hänger dock i stor utsträckning samman med trafiklösningarnas detaljutformning, vilka kan vara svåra att bedöma i tidiga utredningsskeden. Betydande delar av nytt vägnät tunnelförläggs, men där detta inte sker måste vägarna utformas efter de förutsättningar som omgivningen ger. Ändå kommer intrångseffekter att uppkomma. I förhållande till den tillkommande infrastrukturens omfattning så bedöms dock dessa intrång vara begränsade.

I perspektivet fram till år 2030 är det i första hand trafikens klimatpåverkan som bedöms komma att kvarstå som ett dominerande samhällsproblem. Sveriges och andra industriländers utsläpp av klimatgaser behöver sänkas med 60–80 procent fram till 2050, och med 30 procent till år 2020 enligt EU-kommissionens bedömning.

Åtgärderna inom infrastruktur, kollektivtrafikering och trängselavgifter leder till att koldioxidutsläppen blir knappt 170 tusen ton lägre i rusningstrafiken 2030 jämfört med om trafiklösningen inte genomförs. Detta är en förändring på marginalen som i förhållande till de totala utsläppen från Stockholmstrafiken uppgår till drygt 1 procent. Samtidigt skulle utsläppen av koldioxid öka med 78 procent fram till 2030 givet att bilparken har samma egenskaper som idag samt att länets befolkning och ekonomi växer enligt prognoserna. För att nå klimatmålen räcker inte enbart åtgärderna i åtgärdspaketet till. Inga enskilda åtgärder ger tillräckliga effekter utan en rad åtgärder måste samverka. Detta kan ske genom ny teknik, information, trafikstyrning och ekonomiska styrmedel. Samtidigt behöver kollektivtrafiken stärka sin marknadsandel.

Exempel på detta belyses nedanstående figur (RUFS 2010).



Effektmatris regionala objekt

I tabellen intill sammanfattas en bedömning av hur respektive objekt förhåller sig till de transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen, samt de regionala strategierna för utvecklingen av transportsystemet. Bedömningen av måluppfyllelse av de transportpolitiska målen utgår från av Trafikverket och SL genomförda effektbeskrivningar. Bedömningskriterierna som använts för objekten är; ”-” = negativ inverkan, ”0” = ingen större inverkan, ”+” = positiv inverkan, samt ”x” = ingår i regionala strategin.

			Nationella transportpolitiska mål												Regionala strategier för tillväxt & miljö					
			Funktionsmål							Hänsynsmål										
Vägnummer		Nettonuvärdeskvot (NNK)	Bättre tillförlitlighet, trygghet, bekvämlighet	Förbättrad kvalitet för näringslivets transporter	Förbättrad tillgänglighet inom & mellan regioner & utland	Bidrag till ett jämställt samhälle	Användbarhet för personer med funktionsnedsättning	Barns möjligheter ökar	Förutsättningar för att välja gång, cykel & kollektivtrafik förbättras	Minskning av antal döda och svårt skadade inom transportsystemet	Bidrag till mål om begränsad klimatpåverkan nås	Bidrag till miljökvalitetsmål (Luft)	Bidrag till miljökvalitetsmål (buller)	Bidrag till miljökvalitetsmål (landskap)	Stimulera täthet & flerkärnig utveckling	Samordna utbyggnad av bebyggelse och transportsystem	Effektiva och konkurrenskraftiga logistiktjänster	Ett effektivt utnyttjande av infrastrukturen	Förbättra och underhålla befintlig infrastruktur	Bygga ny infrastruktur i en snabbt växande region
	Spårobjekt																			
	Södertälje hamn, bytespunkt		+	0	+	+	+	+	+	+	+	+	0	0					x	
	Södertälje centrum, bytespunkt		+	0	+	+	+	+	+	+	+	+	0	0					x	
	Tvärspårväg Ost/Saltsjöbanan	-0,30	+	0	+	+	+	+	+	+	+	+	+	0	x	x		x	x	x
	Tvärspårväg Solna	-0,05	+	0	+	+	+	+	+	+	+	+	+	-	x	x				x
	Roslagsbanan, etapp 2	1,50	+	0	+	+	+	+	+	+	+	+	+	-	x					x
	Statlig följdinvestering, Arninge hållplats		+	0	+	+	+	+	+	+	+	+	0	-						
	Tvärspårväg Kista	-0,23	+	0	+	+	+	+	+	+	+	+	0	-	x	x				x
	Nynäsbanan, dubbelspår etapputbyggnad	-1,00	+	+	+	+	0	0	+	0	+	+	0	-	x		x			x
	Nynäsbanan, godsanpassning kraft//buller		+	+	+	0	0	0	0	+	+	+	+	-			x	x	x	
	Pendelstation Vega	1,64	+	0	+	+	+	+	+	+	+	+	+	-	x	x				x
73	Trafikplats Vega, väg	-0,50	+	+	+	+	0	0	+	-	-	-	-	-	x	x				x
	Bussterminal Slussen		+	0	0	+	+	+	+	+	+	+	0	0					x	
	Lidingöbanan, upprustning	-0,40	+	0	0	+	+	+	+	+	+	+	+	0				x	x	
	Spårförbindelse Nya Karolinska/Solna (bidragsdel)		+	0	+	+	+	+	+	0	+	+	0	0	x	x				x
	Tvärspårväg Syd, etappstart	-0,98	+	0	+	+	+	+	+	0	+	+	0	-	x	x				x
	Tvärspårväg Solna - Universitet, utredning														x	x				x
	Roslagspilen, utredning														x	x				x
	Vägobjekt																			
259	Södertörnsleden	0,18	+	+	+	0	0	+	+	+	-	0	+	-	x	x				x
259	Masmolänken	-0,68	+	+	+	0	0	0	0	0	-	+	+	-	x	x				x
268	Trafikplats Vallentuna	1,30	+	+	0	+	+	+	0	+	0	+	+	-					x	x
76	Förbifart Norrtälje, etapp 1	1,00	+	+	+	-	0	0	-	-	-	-	-	-						x
76	Förbifart Norrtälje etapp 2	1,00	+	+	+	-	0	0	0	-	-	-	-	-						x
222	Trafikplats Lugnet		+	+	+	0	0	0	0	0	0	0	+	+		x		x	x	x
226	Tumba - Tullinge		+	+	+	-	0	0	0	+	-	-	-	0					x	
267	Rotebro - Stäket	7,40	+	+	+	-	0	0	-	+	-	-	-	-				x	x	
222	Skurubron	0,11	+	+	+	0	0	0	0	+	-	-	-	-	x					x
222	Mölnvik - Ålstäket	-0,30	+	+	+	-	0	0	+	+	-	-	-	-						x
268	E4 - Grana (Hammarbyalt.)	0,80	+	+	+	-	0	0	+	+	-	0	-	-						x
261	Tappström - Nockeby	0,15	+	+	+	-	0	0	-	-	-	-	-	-				x		x
226	Huddingevägen, åtgärder för oskyddade trafikanter		+	0	0	+	+	+	+	+	0	0	0	-					x	
77	Väg 77 och åtgärder i Rimbo		+	+	+	0	0	0	0	+	-	-	+	-					x	x
226	Förbifart Tullinge, etapp 1a Trafikplats Pålalmsvägen - Trafikplats Högskolan		+	+	+	-	0	0	0	+	-	-	0	-	x	x				x
226	Förbifart Tullinge, etapp 1b Högskolan - Södertörnsleden etappstart trimning		+	+	+	-	0	0	0	+	-	-	0	-	x	x				x
259	Haningeleden		+	0	0	-	0	0	-	+	-	-	-	-	x	x				x
57	Gnesta - E4	-0,10	+	+	+	-	0	0	0	+	-	-	-	-				x	x	
1103	Tulkavägen	-0,60	+	+	+	-	0	0	0	+	-	-	+	-						x
276	Rosenkälla - Åkersberga	1,40	+	+	+	-	0	0	+	+	0	0	+	0					x	x
229	Trafikplats Lindalen		+	+	+	-	0	0	-	+	-	0	0	-						x
222	Trafikplats Kvarnholmen		+	+	+	0	0	0	-	-	-	0	0	-						x
265	Norrortsleden, återstående kostnad																			
73	Älgviken-Fors återbetalning förskottering																			
	Div. återbetalning förskotteringar																			
	Regional kollektivtrafik på väg bidragsobjekt																			
	Bytespunkt Gullmarsplan		+	0	0	+	+	+	+	+	+	+	0	0				x	x	
	Bytespunkt Brommaplan		+	0	0	+	+	+	+	+	+	+	0	0				x	x	
	Övriga bytespunkter & infartsparkeringar		+	0	0	+	+	+	+	0	+	0	0	-				x		
	Regionala åtgärdspotter																			
	Bibehålla tillgänglighet vid hastighetsöversyn		0	+	+	0	0	0	0	0	-	-	-	0				x	x	
	Trafiksäkerhet		+	0	0	+	+	+	0	+	0	0	0	0				x	x	
	Gång och Cykel		+	0	+	+	+	+	+	+	+	+	+	-					x	x
	Miljö & Klimat		+	+	0	0	0	0	+	0	+	+	+	0				x	x	
	Kollektivtrafikens konkurrenskraft & prioriterat nät för funktionshindrade		+	0	0	+	+	+	+	+	+	+	0	0				x	x	
	Enskilda vägar		+	+	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0					x	
	Smärre insatser för ökat bostadsbyggande															x				x

Genomförande

Detta kapitel avser att kort redovisa hur och av vem genomförandet av Länsplanen 2010-2021 kommer att gå till. Här redovisas även hur eventuella avvikelser kommer att hanteras.

Reglering för upprättande såväl som genomförande av länsplanen finns i SFS 1997:263 Länsplaner för transportinfrastruktur.

Trafikverket har genomförandeansvar för länsplanen

Hur stor del av planen som kan genomföras respektive år är beroende på vilka medel som anvisas respektive år av riksdagen och regeringen via statsbudgeten. Trafikverket har ansvaret för genomförandet av länsplanen, dels genom utförande av statliga investeringar, dels genom att lämna bidrag till kommuner och trafikhuvudman. Beslut om mindre åtgärder inom redovisade åtgärdspaket beslutas årligen av Länsstyrelsen i samråd med Trafikverket.

Rationellt genomförande av berörda parter och aktörer

I genomförandet av länsplanen har Trafikverket, SL med flera aktörer ansvar för att i sin verksamhet och produktion sträva mot hög ekonomisk effektivitet, rationell produktion och affärsmässigt agerande. Detta innebär i sin tur att de i planen redovisade objektkostnaderna bör kunna hållas i all synnerhet som det i planeringssystemet saknas utrymme för täckande av eventuella kostnadsfördyringar.

Hantering av eventuella avvikelser från länsplan

Beroende på årlig medelstilldelning kan utbyggnadstidpunkten för den enskilda åtgärden komma att förskjutas något i tiden än det som redovisas i planen. Vidare kan kostnadsförändringar för ett objekt liksom problem i fastställelseprocessen etc. av det enskilda objektet föranleda förändringar i tiden av utbyggnaden.

Om en väsentlig avvikelse (till exempel en kostnadsökning av ett objekt som överstiger 10 procent) härigenom behöver göras beträffande innehållet i den fastställda länsplanen ska Länsstyrelsen i Stockholm besluta om ändring av planen. Innan Länsstyrelsen beslutar om ändring ska yttrande inhämtas från berörda aktörer. Mindre avvikelser inom ramen för planens intentioner beslutas av Länsstyrelsen på tjänstemannanivå efter dialog med Trafikberedningen i Stockholms län.

Samarbete kring effektivare planeringsprocesser

För genomförandet av åtgärder i infrastruktursystemet krävs en rad beslut enligt plan- och bygglagen, miljöbalken och de olika sektorslagarna där olika aktörer har att fatta olika beslut. Förändringar i finansieringen över tid

beroende på exempelvis kostnadsförändringar kan komplicera bilden ytterligare. För närvarande sker en utredning kring effektivisering av väg- och järnvägslagen som styr planeringsprocessen, men samarbetet behöver också effektiviseras i de delar som inte är reglerade i lag men som kan påverka tidsutdräkter m.m. Ett fortlöpande samarbete mellan de ingående parterna, Länsstyrelsen, Trafikverket, SL, aktuella kommuner, i olika åtgärder kan effektivisera processen genom att flaskhalsar i systemet tydliggörs, prövningsprocesser kan samordnas i tid etc.

Fortlöpande dialog om den ekonomiska och fysiska planeringens genomförande sker med berörda parter Trafikverket, SL, och kommunerna i länet. Parterna ska fortlöpande underrätta Länsstyrelsen om genomförandet av åtgärderna i länsplanen. Lämpligt forum för detta är Trafikberedningen i Stockholms län.

Rutiner för hantering av statsbidrag

På uppmaning av Länsstyrelsen i Stockholms län har kommuner under planupprättandet redovisat sina behov av statsbidrag. Av redovisningen framgår att behoven är stora. Därmed finns också ett stort informationsbehov kring genomförandet av statsbidragsåtgärder. Processen behöver koordineras så att medel reserveras hos både aktuella kommuner och i den årliga budgeten för länsplanen hos Trafikverket. För statsbidrag gäller genomförande som följer:

År 1 - Kommunerna måste år 1 ta fram underlag för aktuella objekt.

År 2 - Genomförs ansökan och beslut fattas om fördelningen.

År 3 - Delvis projektering och genomförande, större objekt måste projekteras redan år 2.

Trafikverket ansvarar för återrapportering till regering

Redovisning av länsplanens genomförande sker årligen genom trafikverkets och Länsstyrelsens rapportering till Näringsdepartementet. Redovisningen ska ske regionvis och omfatta uppgifter om genomförda åtgärder, uppnådda effekter, hur de nationella inriktningsmålen har uppfyllts, kostnader och anslagsförbrukning. Det ska även framgå av redovisningen vilka medel som avsätts till infrastrukturprojekt för cyklisternas och gångtrafikanternas behov.

Återrapportering bör innan den skickas in till näringsdepartementet stämmas av med berörda aktörer lämpligen inom ramen för Trafikberedningen.

Uppföljning av miljöeffekter

Väsentliga miljöeffekter ska följas upp i genomförandet, så att behovet av korrigerande åtgärder uppdagas. Länsstyrelsen är som planmyndighet ansvarig för att uppföljning sker. Uppföljningen kan ske inom ordinarie system för uppföljning av miljösituationen, miljömål etc., om dessa täcker de väsentliga miljöfrågor som identifierats. Ansvaret kan delas med andra

aktörer som trafikverk och kommuner, som planmyndigheter eller verksamhetsutövare vilka har motsvarande uppföljningsplikt för sina åtgärder.

Stockholmsförhandlingens genomförande

Länsplanens åtgärder är en del av Stockholmsförhandlingen. Stockholmsförhandlingen innebar även att det löpande ska redovisas hur genomförandet av överenskommelsen sker. Länsplanen 2010-2021 är finansieringsinstrumentet för ett flertal av åtgärderna. Uppföljningen av åtgärderna i länsplanen 2010-2021 blir därmed en del av redovisning av genomförandet av Stockholmsförhandlingen.

Bilaga – kortfattad objektsbeskrivning

Spårobjekt

Citybanan

Objektskostnad under planperiod: 13 764 miljoner kronor

Genomförandeskede: pågår

Pågående projekt med beslutad medfinansiering från Stockholms stad och Stockholms läns landsting på 4,3 miljarder kronor samt 2 miljarder kronor från Mälardalen/Östergötland. Objektet är högt prioriterat av alla berörda. Investeringen har positiva samhällsekonomiska effekter som möjligheter till utökad regional- och pendeltågstrafik, utökad kapacitet, minskad risk för förseningar, tunnelförläggningen som minskar intrånget.

Nynäsbanan Västerhaninge – Tungelsta

Objektskostnad under planperiod: 643 miljoner kronor

Genomförandeskede: Pågår

Pågående projekt med förskottering av 250 miljoner från landstinget. Projektet innebär plattformsförlängningar så att fullängdståg kan gå söder om Västerhaninge. Dubbelspår anläggs söder om Västerhaninge, i första hand till Tungelsta. Åtgärderna medför en minskad störningskänslighet och att genomgående tåg kan köras till Nynäshamn.

Nynäsgård mötesstation

Objektskostnad under planperiod: 82 miljoner kronor

Genomförandeskede: Byggstart 2010

Projektet innebär mötesmöjlighet vid stationen som i sin tur medför att tågen kan köra genomgående till Nynäshamn.

Kraftsamling Stockholm Mälardalen (etapp1, 3 & övergripande)

Objektskostnad under planperiod: 125 miljoner kronor

Genomförandesked: Pågår

I syfte att förbättra punktligheten i tågtrafiken i Stockholm/Mälardalen har Trafikverket, SL och SJ kommit överens om gemensamma insatser.

Mälarbanan, Tomteboda - Kallhäll

Objektskostnad under planperiod: 4 643 miljoner kronor

Genomförandeskede: Byggstart: 2011

Utbyggnad till fyra spår på sträckan Kallhäll-Barkarby som en första etapp av utbyggnaden av hela sträckan Kallhäll-Tomteboda till fyra spår. En utbyggnad av sträckan är av stor betydelse för att kunna fullt ut utnyttja den kapacitetsökning som Citybanan medför och är en del i avtalet om medfinansiering av Citybanan.

Södertälje hamn – C, dubbelspår

Objektskostnad under planperiod: 743 miljoner kronor

Genomförandeskede: Järnvägsplan inför fastställelse, Bedömd byggstart 2010.

Utbyggnad till två spår på sträckan till Södertälje C och en planskildhet för den korsande anslutningen vid Södertälje hamn ger en bättre kapacitet för sträckan. Denna utbyggnad är av stor betydelse för hela pendeltågsystemets tillförlitlighet.

Södertälje Hamn, bytespunkt

Objektskostnad under planperiod: 78 miljoner kronor

Genomförandeskede: Byggstart 2011

Ny biljetthall och gångtunnel på pendeltågsstationen Södertälje Hamn byggs i samband med dubbelspåret. Förbättrad tillgänglighet mellan gatuplanet Hertig Carls väg/busshållplatser och stationsentrén genomförs i ett senare skede.

Södertälje C, bytespunkt

Objektskostnad under planperiod: 78 miljoner kronor

Genomförandeskede: Byggstart 2014

Bytespunkten Södertälje Centrum behöver byggas om för att förbättra tillgängligheten till stationen bland annat vid byte mellan buss och pendeltåg och för att minska trängsel på plattformarna. Ombyggnaden av stationsdelen är kopplad till ombyggnad av plattformar och plattformsspår, vilken ligger senare i länsplanen.

Kombi Norr, anslutning Rosersberg

Objektskostnad under planperiod: 315 miljoner kronor

Genomförandeskede: Arbetsplan, byggstart ej beslutad

Ny kombiterminal norr om Stockholm med anslutande spår från Rosersberg.

Tvärspårväg Ost/Saltsjöbanan

Objektskostnad under planperiod: 3 400 miljoner kronor

Genomförandeskede: Byggstart 2013

Projektet består av flera delar men syftar till en modernisering av Saltsjöbanan och en förlängning av tvärspårvägen från Hammarby Sjöstad till Slussen med en omläggning av Saltsjöbanan utanför Henriksdalsberget. Därtill ska Värmdöleden dras i tunnel genom Henriksdalsberget. Projektet möjliggör en exploatering av området kring Henriksdal, Danvikstull, Lugnet, Kvarnholmen och Nacka port. Det innebär också en ny bro för Saltsjöbanan över Danvikskanalen och en ny spårsträckning i tunnlar till Slussen. Projektet ska medfinansieras av Nacka, Stockholm och SL med samfinansiering av bidrag till spårvägsutbyggnaden från nationell planen och länsplanen.

Tvärspårväg Solna

Objektskostnad under planperiod: 3 234 miljoner kronor

Genomförandeskede: Pågår

Projektet utgör den planerade förlängningen av tvärbanan Alvik-Ulvsunda-Solna station. Projektet är en del av utbyggnaden av tvärspårvägen.

Roslagsbanan etapp 1

Objektskostnad under planperiod: 787 miljoner kronor

Genomförandeskede: Byggstart 2010

Projektet omfattar utbyggnad till partiella dubbelspår på båda grenarna, förlängning av plattformarna.

Dubbelspårsutbyggnaden kan göras etappvis och behovsanpassat. Den utökade kapaciteten och längre tåg höjer kollektivtrafikens attraktivitet i nordostsektorn. Genomförandet kommer att pågå under ett flertal år. Det är av stor betydelse att en första mindre utbyggnad kan genomföras i Vallentuna med koppling till vägprojektet Vallentuna centrum.

Kommunala följdinvesteringar (Roslagsbanan etapp 1)

Objektskostnad under planperiod: 153 miljoner kronor

Genomförandeskede: Byggstart 2012

Ombyggnader av kommunala gator och vägar i samband med dubbelspårsutbyggnaden. Statsbidrag till kommunens åtgärder.

Roslagsbanan etapp 2

Objektskostnad under planperiod: 1 571 miljoner kronor

Genomförandeskede: Byggstart 2013

Fortsatt dubbelspårsutbyggnad inklusive omläggning via Arninge till Rydbo.

Statlig följdinvestering, Arninge hållplats

Objektskostnad under planperiod: 100 miljoner kronor.

Genomförandeskede: Byggstart 2017

G/C- tunnel alternativt bro från Arninge station till motorvägshållplatser och bussangöringar vid knutpunkten väster om E 18.

Tvärspårväg Kista

Objektskostnad under planperiod: 4 660 miljoner kronor

Genomförandeskede: Byggstart 2013.

En utbyggnad av tvärbanan från Ulvsunda till Kista och vidare till Ostkustbanan ingår i de ursprungliga planerna för tvärbaneutbyggnaderna och ingår även i RUFS. Tvärspårvägarna är av stor betydelse för förbättring av tvärförbindelserna.

Stockholm C - Sörentorp

Objektskostnad under planperiod: 104 miljoner kronor

Genomförandeskede: Järnvägsplan behövs ej, byggstart efter 2016.

Kapacitetsbrister på bansträckan Stockholm C- Sörentorp åtgärdas genom att bygga om två spår på sträckan till trafikspår. Objektet ger en förbättrad kapacitet på infarten norrifrån.

Nynäsbanan, dubbelspår etapputbyggnad

Objektskostnad under planperiod: 400 miljoner kronor

Genomförandeskede: Förstudie. Byggstart 2015.

Utbyggnad av dubbelspår mellan Tungelsta och Hemfosa. På sikt behövs dubbelspår på hela sträckan för att möta behovet av en utökad godstrafik vid en utbyggnad av hamnen i Norvik. För att förbättra för pendeltågstrafiken behövs en utbyggnad av dubbelspår och längre stationer med mötesmöjligheter.

Nynäsbanan godsanpassning kraft/buller

Objektskostnad under planperiod: 150 miljoner kronor

Genomförandeskede: Byggstart 2012.

Vid en utökad godstrafik behövs en utökad kraftförsörjning av banan och utbyggnad av bullerskydd.

Pendeltågstation Vega

Objektskostnad under planperiod: 290 miljoner kronor

Genomförandeskede: Systemstudie ska påbörjas. Byggstart 2012.

En ny pendeltågsstation vid Vega planeras för en bostads- och arbetsplatsutbyggnad i Vega/Norrby. Projektet kan samfinansieras med exploateringsintressena/kommunen. En överenskommelse om genomförande och finansiering mellan de berörda parterna krävs.

Väg 73 Trafikplats Vega

Objektskostnad under planperiod: 317 miljoner kronor

Genomförandeskede: Arbetsplan

En ny trafikplats på väg 73 vid Vega för anslutning av Vegaområdet. Kring trafikplats Handen och Länna har under de senaste åren flera stora områden anlagts för handel och arbetsplatser. Detta har medfört att vägsystemet runt trafikplatserna tidvis är överbelastat. Ytterligare omfattande exploateringar planeras, bland annat en ny stadsdel i Vega med ca 3000 nya lägenheter. Åtgärden innebär att anlägga en ny trafikplats på väg 73 i höjd med Vega och Norrby samt att utföra vissa kapacitetsförbättringar i de befintliga trafikplatserna.

Bussterminal Slussen

Objektskostnad under planperiod: 600 miljoner kronor

Genomförandeskede: Genomförandebeslut i slutet av 2009. Byggstart 2014.

Projektet innebär en ombyggnad av nuvarande Slussen inklusive bussterminalen. Den nuvarande konstruktionen måste ersättas. Avbördningsmöjligheterna från Mälaren måste öka och bussterminalen måste byggas om.

Lidingöbanan upprustning

Objektskostnad under planperiod: 295 miljoner kronor

Genomförandeskede: Avtal är tecknat mellan SL och Lidingö angående finansiering.

Lidingöbanan kommer att kräva stora investeringar i bana och fordon. Därtill behöver den gamla Lidingöbron rustas upp. Statsbidrag till banupprustning.

Spårförbindelse Nya Karolinska/Solna (bidragsdel)

Objektskostnad under planperiod: 100 miljoner kronor

Genomförandeskede: Studier av spårlösning pågår

Behov finns om stärkt kollektivtrafik mellan Odenplan-Nya Karolinska och vidare mot Solna.

Tvärspårväg Syd, etappstart

Objektskostnad under planperiod: 1 000 miljoner kronor

Genomförandeskede: Sträckningsstudie genomförd, förstudie pågår. Byggstart 2019.

Ett angeläget projekt för att binda samman de regionala stadskärnorna Skärholmen-Kungens kurva och Flemingsberg.

Tvärspårväg Solna - Universitetet, utredning

Utredningskostnad under planperiod: 20 miljoner

Genomförandeskede: Sträckningsstudie har genomförts

Det finns behov av att skapa en regional tvärförbindelse som knyter ihop de radiella spårsystemen. Mellan Universitetet och Solna station saknas idag en sådan tvärförbindelse.

Roslagspilen, utredning

Utredningskostnad under planperiod: 20 miljoner kronor

Genomförandeskede: Förstudie har genomförts

Roslagspilen har utretts som ett av flera av flera kollektivtrafikalternativ för Nordostsektorn och utgör en ny pendeltågslinje till Täby-Arninge via Solna-Bergshamra och med möjlig förlängning mot Åkersberga/Norrtälje.

Vägobjekt

Norra Länken

Objektskostnad under planperiod: 7 104 miljoner kronor

Genomförandeskede: Pågår

Objektet knyter samman den inre ringförbindelsen runt Stockholm, vilket innebär en avlastning av ytvägnätet.

E18 Hjulsta – Kista (Ulrikdal)

Objektskostnad under planperiod: 3 118 miljoner kronor

Genomförandeskede: Pågår

Projektet är en ny väg förbi Hjulsta-Tensta-Rinkeby med anslutning till E4 vid Silverdals trafikplats.

E4 Södertälje - Hallunda

Objektskostnad under planperiod: 285 miljoner kronor

Genomförandeskede: Pågår.

Kapacitet och trafiksäkerhet brister på sträckan. På sikt bör denna väg ges en ny sträckning. Trafikverket studerar f n detta i en förstudie. I avvaktan på denna större åtgärd kan kapaciteten och säkerhet förbättras med ombyggnad till sex körfält inom nuvarande vägområde samtidigt som ett MCS-system uppförs (trafikinformatik).

E4 Tomteboda - Haga Södra

Objektskostnad under planperiod: 753 miljoner kronor

Genomförandeskede: Byggstart 2010

Ett antal större och mindre åtgärder genomförs för att förbättra framkomligheten på sträckan Tomteboda - Haga södra. Projektet är ett antal åtgärder som ska avhjälpa kapacitetsbrister som finns och kommer att förvärras i området, åtgärden bör vara genomförd innan Norra länken öppnas. I samband med projektet genomförs förberedelser för överdäckning och byggande av Norra stationsområdet.

E4 Förbifart Stockholm

Objektskostnad under planperiod: 26 008 miljoner kronor

Genomförandeskede: Arbetsplan

Saltsjö/Mälarsnittet är hårt belastat, ytterligare vägkapacitet behövs. Förbifarten binder ihop norra och södra länsdelarna, avlastar Essingeleden och regioncentrum samt sammanbinder regionala kärnor och förbättrar tillgäng-

ligheten till Arlanda. Trafikverket har utrett olika alternativ och har nu beslutat att förbifart Stockholm ska föreslås dras mellan Kungens kurva och Häggvik. Detta förslag har sänts in för tillåtlighetsprövning.

259 Södertörnsleden

Objektskostnad under planperiod: 1 495 miljoner kronor

Genomförandeskede: Arbetsplan med byggstart 2010

Leden utgör den sydliga delen av den yttre tvärleden och sammanbinder de regionala kärnorna i södra regiondelen mot E4 vidare och förbifart Stockholm. Leden har stor betydelse för näringslivet och sambanden i regionen och kommer att avlasta bostadsmiljöer, förbättra trafiksäkerheten med mera.

259 Masmolänken

Objektskostnad under planperiod: 1 019 miljoner kronor

För Södertörnsledens anslutning till E4/E20 föreslås att en tunnel byggs under Masmoberget med ny trafikplats vid E4/E20.

268 Trafikplats Vallentuna

Objektskostnad under planperiod: 252 miljoner kronor

Genomförandeskede: Byggstart 2010

Ny cirkulationsplats mellan Banvägen och Väsbyvägen (väg 268) med Roslagsbanan på bro över.

76 Förbifart Norrtälje, etapp 1

Objektskostnad under planperiod: 39 miljoner kronor

Genomförandeskede: Byggstart 2010.

Åtgärden är en första del i Norrtäljes södra delar med en trafikplats vid anslutning av E18 och väg 276 till nästa etapp av förbifarten.

76 Förbifart Norrtälje, etapp 2

Objektskostnad under planperiod: 261 miljoner kronor

Genomförandeskede: Arbetsplan (ej fastställd)

Idag går väg 76 genom Norrtälje på stadsgator genom stadskärnan och har hög trafikbelastning, som orsakar omfattande lokala miljöproblem. Vägen utgör en barriär och har många korsningar och direktutfarter, ordentliga busshållplatser saknas, gång- och cykelvägnätet har brister och plan- och profilstandarden är bitvis mycket låg. Åtgärden innebär att bygga en ny väg genom den västra delen av tätorten och delvis nya gång- och cykelvägar. Tillgängligheten på vägnätet i centrala Norrtälje förbättras och att trafiksäkerheten ökar.

222 Trafikplats Lugnet

Objektskostnad under planperiod: 430 miljoner kronor

Genomförandeskede: Byggstart möjlig 2011

Trafikplats Lugnet, som utgör en del av projektet Danvikslösen, ligger i direkt anslutning till delar av planerad bebyggelse i Hammarby Sjöstad. De lokala miljöproblem som Värmdövägen och trafikplatsen orsakar utgör ett hinder för att slutföra den planerade utbyggnaden av Hammarby Sjöstad. Värmdövägen mellan Danvikstull och Lugnets trafikplats flyttas till tunnel genom Henriksdalsberget vilket innebär att Lugnets trafikplats måste byggas om och flyttas i nordostlig riktning.

226 Tumba - Tullinge

Objektskostnad under planperiod: 44 miljoner kronor

Genomförandeskede: Vägutredning

Den befintliga väg 226 mellan Tumba och Flemingsberg har dålig framkomlighet och låg standard i förhållande till dagens trafikflöden. Den är dessutom olycksdrabbad. Innan förbifart Tullinge skulle kunna vara klar krävs dock förbättringsåtgärder på den befintliga vägen. Åtgärder som är relevanta för genomfartstrafiken bedöms vara ombyggnad av korsningen mellan v 226 och Skyttbrinksvägen, hastighetsdämpande åtgärder genom Tullinge centrum samt tillfälliga åtgärder.

267 Rotebro - Stäket

Objektskostnad under planperioden: 254 miljoner kronor

Genomförandeskede: Byggstart 2010

Vägen är en viktig tvärförbindelse mellan E4 och E18 och är en av länets mest belastade 13-metersvägar. Kapaciteten är för låg i relation till dagens trafikmängder och risken för köbildning är stor. Trafiksäkerheten är otillräcklig för både skyddade och oskyddade trafikanter. Vägen har i en pågående förstudie fullt ut studeras i två utbyggnadsalternativ, alt. 1: en 2+1 väg (80 km), alt. 2: en smal 4-fältsväg (80 km). Bägge alternativen förutsätter planskilda korsningar med mindre vägar, förutom med väg 850. Den mest betydelsefulla effekten är restidsminskningen. Trafik från E18 västerut gynnas i sin relation till Stockholm genom kortare restider.

E4 Norrtull - Kista

Objektskostnad under planperiod: 33 miljoner kronor

Genomförandeskede: Förstudie

Trimning på sträckan i anslutning mot Norra länken i väntan på breddning och ombyggnad av Trafikplats Järva krog.

E4 Trafikplats Rosersberg

Objektskostnad under planperiod: 162 miljoner kronor

Genomförandeskede: Arbetsplan

Befintlig och ny bebyggelse (kombiterminal) i Rosersberg får en bättre kontakt med motorvägen.

E4 Trafikplats Måby

Objektskostnad under planperiod: 41 miljoner kronor

Genomförandeskede: Förstudie

Projektet är en utbyggnad av trafikplatsen vid Måby med ramper söderut. Ger en bättre tillgänglighet framförallt till det nya fraktområdet inom Arlanda.

E18 Trafikplats Viggbyholm

Objektskostnad under planperiod: 154 miljoner kronor

Genomförandeskede: Arbetsplan behöver inledas

Trafikplatsen har låg standard, dålig kapacitet och inte utformad för busstrafik, både korsande och längs motorvägen.

E18 Trafikplats Roslags-Näsby

Objektskostnad under planperiod: 196 miljoner kronor

Genomförandeskede: Arbetsplan behöver inledas

Trafikplatsen har låg standard, dålig kapacitet och är inte utformad för busstrafik, både korsande och längs med motorvägen.

E18 Danderyds kyrka - Arninge

Objektskostnad under planperiod: 291 miljoner kronor

Genomförandeskede: Arbetsplan behöver inledas

Nuvarande väg med busskörfält på vägrenen breddas till fullgoda körfält. Totalt sex körfält varav två för kollektivtrafik.

222 Skurubron

Objektskostnad under planperiod: 857 miljoner kronor

Genomförandeskede: Vägutredning pågår

Väg 222 är den huvudsakliga förbindelsen mellan Stockholm och östra Nacka samt Värmdö. Trafiksäkerhetsproblem och kapacitetsproblem på bron ger framkomlighetsproblem längs sträckan. Åtgärden omfattar ny bro med komplett trafikplats i Skuru och i Björknäs, sex körfält över sundet

varav två är på- och avkörningskörfält mellan trafikplatserna samt GC-väg på befintlig bro.

222 Mölnvik - Ålstäket

Objektskostnad under planperiod: 256 miljoner kronor

Genomförandeskede: Arbetsplan

På väg 222 mellan Mölnvik-Ålstäket är framkomligheten och trafiksäkerheten låg. Efter ombyggnad till reversibla 2+1 körfält på sträckan ligger kapacitetsproblemen främst i de anslutande rondellerna. Föreslagen åtgärd innebär en fullt utbyggd trafikplats i Mölnvik och en planskild korsning i Ålstäket. Dessutom innebär åtgärden en gång- och cykelväg på sträckan. Nuvarande reversibla 2+1 på sträckan bibehålls. Åtgärdens mest betydelsefulla effekter är restidsminskningen, reducerade fordonskostnader och minskat antal olyckor.

268 Hammarby-Grana (Hammarbyalt.)

Objektskostnad under planperiod: 480 miljoner kronor

Genomförandeskede: Förstudie

Väg 268 mellan Vallentuna och Upplands Väsby har på sträckan mellan Grana och trafikplats Glädjen vid E4 i Upplands Väsby stora brister i fråga om framkomlighet och trafiksäkerhet. Föreslagen åtgärd omfattar en väg i ny sträckning mellan Grana och E4, via ny trafikplats vid Hammarby. Vägen är 1+1 körfält med 70km/h. Åtgärden innefattar också ny cykelväg från Grana till Vallentuna samt bulleråtgärder.

261 Tappström - Nockeby

Objektskostnad under planperioden: 893 miljoner kronor

Genomförandeskede: Förstudie

Väg 261 (Ekerövägen) är den enda fasta förbindelsen mellan öarna i Ekerö kommun och fastlandet. Det råder stora problem med framkomligheten, särskilt under högtrafiktimmarna. Trafikbelastningen är starkt riktningsberoende och även säsongsberoende. För hela sträckan innebär åtgärden att vägen byggs ut till fyra körfält samt att gång- och cykelväg anläggs. Åtgärdens mest betydelsefulla/största prissatta effekt är restidsvinsten.

E4 Upplands Väsby- Arlanda

Objektskostnad under planperiod: 51 miljoner kronor

Genomförandeskede: Eventuellt behöver arbetsplan inledas

Trimningsåtgärder på den befintliga vägen som innebär sex körfält mellan Upplands Väsby och Arlanda, varav två upplåts till kollektivtrafik.

226 Huddingevägen, åtgärder för oskyddade trafikanter

Objektskostnad under planperioden: 75 miljoner kronor

Genomförandeskede: Arbetsplan

Syftet med åtgärden är att förbättra för oskyddade trafikanter längs och tvärs vägen samt trimningar av trafikplatsernas på- och avfartsramper.

Väg 77 och åtgärder i Rimbo

Objektskostnad under planperiod: 693 miljoner kronor

Genomförandeskede: Förstudie

Väg 77 är en viktig förbindelse mellan Norrtälje/Kapellskär och Arlanda/Uppsala/Mälardalen. Vägen har höga andelar tung trafik. Vägen har brister i trafiksäkerheten och delen genom Stockholms län är vägen smal, krokig och backig. Problem föreligger med buller och luftföroreningar. Åtgärden omfattar förbättring av väg 77 och åtgärder inom Rimbo tätort.

E4 Essingeleden - Södra Länken

Objektskostnad under planperiod: 127 miljoner kronor

Genomförandeskede: Arbetsplan behöver inledas

Vid Essingeledens och E4:s anslutning till Södra Länken uppstår köer på grund av stora vävande och växlande trafikströmmar. Genom att utveckla trafikplatsen vid Årsta och anslutningarna kan problemen rättas till.

E18 Norrtälje – Kapellskär 2+1

Objektskostnad under planperiod: 72 miljoner kronor

Genomförandeskede: Förstudie behöver inledas

Vägen byggs om till mötesfri väg (2+1), Trafiksäkerheten höjs.

E20 Trafikplats Almnäs

Objektskostnad under planperiod: 66 miljoner kronor

Genomförandeskede: Förstudie

En ny trafikplats vid Almnäs öppnar exploateringsmöjligheter i Almnäsområdet.Vid Almnäs planeras utbyggnad av bostäder, kontor och industrier. En förutsättning är att området ges en god anslutning mot väg E 20. Åtgärden innebär ny eller ombyggd anslutning till väg E 20 mellan Södertälje och Nykvarn

E18 Trafikplats Kockbacka

Objektskostnad under planperiod: 88 miljoner kronor

Genomförandeskede: Vägutredning

En ny trafikplats vid Kockbacka förbättrar trafikförsörjningen i östra UpplandsBro och ger möjlighet för nya exploateringsområden.

E18 Trafikplats Kallhäll

Objektskostnad under planperiod: 46 miljoner kronor

Genomförandeskede: Förstudie

Trafikplatsen är ”enkelriktad”österut. Ur kapacitetssynpunkt behöver trafikplatsen byggas om till en fullständig trafikplats. Tung trafik på lokalvägnätet för att nå på- och avfart västerut.

226 Förbifart Tullinge, etapp 1a Trafikplats Pålamalmsvägen - Trafikplats Högskolan

Objektskostnad under planperiod: 460 miljoner kronor

Genomförandeskede: Vägutredning

Söder om Flemingsberg övergår väg 226 från fyra till två körfält med låg geometrisk standard. Detta skapar framkomlighets-, trafiksäkerhets- och miljöproblem på sträckan. Höga trafikflöden i kombination med dålig vägstandard skapar trafiksäkerhetsproblem. Kommunerna planerar för exploatering; Flemingsberg ska stärkas som regional kärna och i Riksten planeras en ny stadsdel. Åtgärden innebär en ny vägsträckning med fyra körfält samt trafikplatser vid Högskolan och Pålamalmsvägen.

226 Förbifart Tullinge, etapp 1b Högskolan – Södertörnsleden. etappstart trimning

Objektskostnad under planperiod: 30 miljoner kronor

Genomförandeskede: Vägutredning

Trimningsåtgärder på sträckan.

259 Haningeleden

Objektskostnad under planperiod: 79 miljoner kronor

Genomförandeskede: Förstudie

Väg 259 Haningeleden, del 1, är en del av Södertörnsleden. som förbinder väg 73 i öster med E4/E20 i väster. Vägens standard motsvarar hastighetsgränsen 80 km/h. Om en högre hastighet eftersträvas behövs trafiksäkerhetshöjande åtgärder i form av omkörningsfält och korsningsåtgärder. För att upprätthålla 90 km/tim behöver vägen åtgärdas till åtminstone en målad 2+1 väg med räfflad mittremsa och omkörningsfält. Sidoområdena behöver rensas och cirka tre korsningar åtgärdas.

57 Gnesta - E4

Objektskostnad under planperiod: 101 miljoner kronor

Genomförandeskede: Förstudie

Vägens standard är låg i förhållande till dess regionala funktion. För att höja standarden till en högsta tillåtna hastighet om 80 km/tim behöver mittlinjen förses med räffling, vilket innebär att delar av vägen behöver breddas till åtminstone 7,5 m. Åtgärdens mest betydelsefulla effekter är ökad trafiksäkerhet och restidsminskningen.

1103 Tulkavägen

Objektskostnad under planperiod: 62 miljoner kronor

Genomförandeskede: Förstudie, detaljplan för vägåtgärd antagen.

För att bibehålla en konkurrenskraftig verksamhet vid Hallsta pappersbruk måste fabriksområdet utvidgas mot öster. Den befintliga Tulkavägen, som idag utgör brukets östra gräns, måste därför flyttas. Åtgärden innebär att Tulkavägen byggs om på en sträcka av cirka 3000 m med en ny sträckning cirka 400 m öster om nuvarande sträckning. En flyttning av Tulkavägen innebär pappersbruket får en fortsatt god tillgänglighet.

276 Rosenkälla - Åkersberga

Objektskostnad under planperiod: 65 miljoner kronor

Genomförandeskede: Förstudie

På vägsträckan finns plankorsningar vid Stava, Sjöbergsvägen och Sockenvägen. Korsningarna förorsakar tidvis långa väntetider för den anslutande trafiken samt förorsakar trafikolyckor. Vägen saknar lokalväg för den långsamtgående trafiken och gång- och cykeltrafiken. Föreslagna åtgärder är en lokalväg, cirkulationsplats samt planskilda passager vid busshållsplatserna.

229 Trafikplats Lindalen

Objektskostnad under planperiod: 66 miljoner kronor

Genomförandeskede: Arbetsplan

Trafiksituationen behöver förbättras för befintliga och planerade bostadsområden och verksamheter, i områdena runt Skrubba, Lindalen och Älta. Det gäller också att minska genomfartstrafiken, framförallt den tunga trafiken. Korsningen föreslås byggas om till en fullständig trafikplats med av- och påfartsramper, cirkulationsplatser norr och söder om befintlig vägport. Gång och cykelbanor skall byggas. Trafikplatsen avlastar lokalgator i Älta och Lindalen från trafik.

222 Trafikplats Kvarnholmen

Objektskostnad under planperiod: 61 miljoner kronor

Genomförandeskede: Förstudie

En ny trafikplats behövs för att trafikförsörja nya exploateringar på Kvarnholmen. Förseningen av Danvikslösenprojektet och därmed ombyggnaden av Henriksdals trafikplats gör att behovet av ny förbindelse mellan Kvarnholmen och Nacka Centrum ökar. Åtgärden innebär en ny halv trafikplats vid Värmdöleden, som ansluter till en ny vägkoppling till Kvarn-holmen.

Sjöfart

Södertälje sluss - utbyggnad

Objektskostnad under planperiod: 1 452 miljoner kronor

Regional kollektivtrafik på väg

Bytespunkt Gullmarsplan

Objektskostnad under planperiod: 105 miljoner kronor

Genomförandeskede: Programskede, byggstart tidigast 2015

Terminalen behöver byggas om och rustas upp för att bättre klara de stora trafikantströmmarna och fordonsströmmarna.

Bytespunkt Brommaplan

Objektskostnad under planperiod: 78 miljoner kronor

Genomförandeskede: Planarbete ej påbörjat, byggstart tidigast 2014

Brommaplan är bytespunkt mellan tunnelbanan, bussar från Mälaröarna och Västerorts bussar och behöver byggas om för att möta de stora trafikantströmmarna.

Åtgärdspaketen övriga bytespunkter och infartsparkeringar

Objektskostnad under planperiod: 665 miljoner kronor

Genomförandeskede: Planarbeten och studier pågår för de olika objekten, byggstart 2010-2013.

SL har ett program för utbyggnad av nya och ombyggnad av befintliga bytespunkter samt infartsparkeringar.

Länsstyrelsens rapportserie

Utkomna rapporter under 2010

1. Jordbruket i Stockholms län – en statistisk sammanställning, *avdelningen för landsbygd*.
2. Förebygga, skydda och begränsa – arbetet för att minska alkohol- och tobaksbruket i Stockholms län 2008, *avdelningen för social utveckling*.
3. Ett tryggare återvändande – för personer utsatta för prostitution och människohandel i Sverige, *avdelningen för social utveckling*.
4. Bostadsmarknadsenkäten Stockholms län 2010, *avdelningen för social utveckling*.
5. Årsrapport 2009 – Informationscentralen för Egentliga Östersjön, *avdelningen för miljö*.
6. Nya bostäder i Stockholms skärgård - inventering av aktuella bostadsprojekt 2010, *avdelningen för social utveckling*.
7. Fisk i vattendrag och stora sjöar – metoder för övervakning, *avdelningen för landsbygd*
8. Naturvärden i sjön Öran, *avdelningen för miljö*
9. Läget i länet på bostadsmarknaden, *avdelningen för social utveckling*
10. Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010-2021, *avdelningen för tillväxt*.

Trafikverken och länen har regeringens uppdrag att upprätta långsiktiga planer för statliga insatser i vägar, järnvägar och annan transportinfrastruktur för perioden 2010–2021. I Stockholms län ska enligt gällande beslut Länsstyrelsen ta fram en länsplan för regional transportinfrastruktur.

Länstransportplanen fastställs av Länsstyrelsen i Stockholms län. Underlag har lämnats från Trafikverket, Storstockholms lokaltrafik (SL), Regionplanekontoret vid Stockholms läns landsting, angränsande län och regioner samt av länets kommuner och intresseorganisationer. Länsstyrelsen har också genomfört seminarier för att informera och förankra analysen. Arbetet med Länsplanen har skett i samråd med regionala aktörer.

Utgångspunkten för åtgärdsplaneringen är Stockholmsförhandlingen, som är djupt förankrad och ligger till grund för länets prioritering av objekt i såväl regional som nationell plan.

Länsplanen för regional transportinfrastruktur omfattar investeringar och förbättringsåtgärder på spåranläggningar, länsvägar och riksvägar i länet samt statsbidrag till SL och kommuner.

För mer information kontakta
Länsstyrelsen, avdelningen för tillväxt
Tfn: 08- 785 40 00
Rapporten finns också som pdf på vår webbplats
www.lansstyrelsen.se/stockholm/publikationer
ISBN 978-91-7281-382-3

Adress
Länsstyrelsen i Stockholms Län
Hantverkargatan 29
Box 22 067
104 22 Stockholm
Tfn: 08- 785 40 00 (vxl)
www.lansstyrelsen.se/stockholm

Grafisk formgivning: Christina Fagergren