

Infrastrukturutbyggnader i Storstockholmsområdet år 2030. Spårtrafikscenariot  
Ur Terrängkartan® Lantmäteriverket Gävle 2002. Medgivande M2002/1360

Spårtrafikscenariot syftar till att uppnå de transportpolitiska målen främst genom investeringar i spårtrafiken, d.v.s. genom effektivisering och upprustning av nuvarande väg- och spårssystem, jämförelsevis stora investeringar i spårsystemet för ökad kvalitet, kapacitet och miljöanpassning men endast begränsade investeringar i vägsystemet.

Kapaciteten i järnvägsnätet förstärks genom utbyggnad av spårinfarten västerifrån från Kallhäll, Nyköpingslänken

och Nynäsbanan. En ny bana för regional- och pendeltågstrafik antas tillkomma väster om Stockholm. Nya fjärrtågsstationer tillkommer väster och norr om Stockholm. Regionaltågs-systemet byggs ut och får fler stationer.

Banutbyggnader i Mälardalen möjliggör tätare trafikering och vidgar den regionala arbetsmarknaden. Järnvägsanslutningarna förbättras till större hamnar och flygplatser. Den nord-sydliga vägförbindelsen Enköping/Strängnäs–Katrine-

holm–Norrköping byggs ut bl.a. för att öka framkomligheten för tung godstrafik.

Ytterligare passager över Saltsjö-/Mälarsnittet byggs i regionens centrum, dels genom förlängning av tunnelbanan från Kungsträdgården mot Nacka, dels genom att Tvärbanan sluts till en ring mellan Ropsten och Sickla. Tunnelbanesystemet kompletteras med en bana mot Karolinska sjukhuset och Solna. Spårsystemen i nordostsektorn byggs ut för att förbättra kapaciteten. Tvärbanan runt innerstaden får nya grenar mot Kista/Stockholm Nord, Lidingö och Saltsjöbaden samt Djurgården–Centralen. Nya tvärbanor byggs ut i ytterområdet söder och norr om staden.

Ett inomregionalt stomnät införs för bussar i ytterområdet. Framkomligheten förbättras för stombusstrafiken i innerstaden.

För att förbättra tillgängligheten mellan Stockholmsområdet och andra delar av Mälardalen görs standardförbättringar och andra kapacitetshöjande åtgärder längs stråk mot Stockholm och Arlanda från

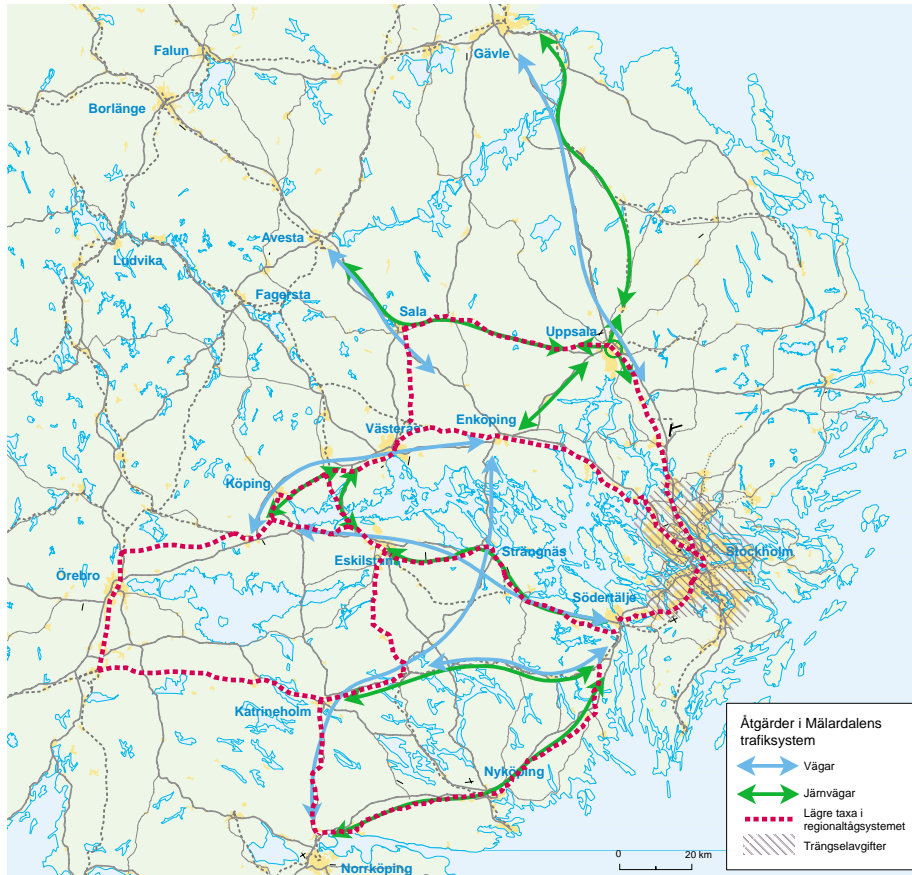
- Sörmland och Östergötland (Nyköpingslänken, delar av Svealandsbanan, stambanan mot Katrineholm)
- västra Mälardalen, södra Västmanland och sydvästra Uppland (dubbelspår Kolbäck–Valskog, förbättringar Eskilstuna–Västerås samt ny bana Enköping–Uppsala)
- Dalarna, Södra Norrlandskusten och Norduppland (resentrum vid Uppsala central, förbättrad standard på bansträckan väster om Uppsala samt förbättringar på Ostkustbanan mot Gävle)
- utvecklad trafikering i regionaltågssystemet

## Kollektivtrafik- och incitamentsscenario

I detta scenario förutsätts effektivisering och upprustning ske av nuvarande väg- och spårsystem, begränsade nyinvesteringar i vägsystemet, betydande investeringar i spårsystemet, åtgärder för förbättrad framkomlighet för busstrafiken, integrerad kollektivtrafiktaxa i Stockholm–Mälardalen och trängselavgifter i vägnätet inom Stockholm. Detta alternativ syftar till att uppnå de transportpolitiska målen främst genom investeringar i spårtrafiken och genom ekonomiska incitament för att resa kollektivt.

Kollektivtrafiktaxan i Mälardalen integreras med Stockholmsregionen till motsvarande taxenivå och även samordnade regler i övrigt. Trängselavgiften har modellberäknats utifrån en teoretisk princip som innebär att avgift införs för vägtrafiken men endast i situationer då det råder trängsel i vägnätet. Syftet är att omfördela trafiken i det samlade systemet för att minimera trängseln.

Kollektivtrafiksystemet byggs ut på samma sätt som i spårtrafikscenariot men det byggs inte några nya banor väster och öster om innerstaden. Hela Yttre Tvärleden inkl. Förbifart Stockholm byggs ut för att förbättra tillgänglighet och framkomlighet i ytterområdet och för att kunna omfördela vägtrafiken från områden med trängsel i regionkärnan. Yttre Tvärleden trafikeras med regionala stombussar i tät trafik. Därutöver görs inga ytterligare utbyggnader i vägnätet i Stockholmsregionen utom investeringar för att undanröja flaskhalsar. I andra delar av Mälardalen görs utbyggnader som i Vägtrafikscenariot.



Åtgärder i transportsystemet i Mälardalen enligt kollektivtrafik- och incitamentsscenariot  
Ur Översiktskartan® Lantmäteriverket Gävle 2002. Medgivande 2002/1360

För att förbättra *tillgängligheten mellan Stockholmsområdet och andra delar av Mälardalen* har standardförbättringar och andra kapacitetshöjande åtgärder förutsatts längs stråk mot Stockholm och Arlanda från

- Sörmland och Östergötland (Nyköpingslänken, dubbelspår på delar av Svealandsbanan, förbättringar på södra stambanan mot Katrineholm samt E 20 vid Strängnäs och Kungsör, förbättringar längs Rv. 55 och Rv. 57)
- Västra Mälardalen, södra Västmanland och sydvästra Uppland (dubbelspår Kolbäck-Valskog, Eskilstuna-Västerås, ny bana Enköping Uppsala samt E18 Köping-Enköping, och vägförbättringar på sträckan Uppsala-Enköping)

- Dalarna, Södra Norrlandskusten och Norduppland (resecentrum vid Uppsala central, bansträckan väster om Uppsala samt Rv 70 Sala-Avesta. Förbättringar på Ostkustbanan mot Gävle samt E4 förbifart Uppsala och norrut mot Gävle)
- utvecklad trafikering i regionaltågssystemet.