

## Kommuner, myndigheter, organisationer och intressegrupper som Stockholmsberedningen sammanträtt med under 2001

---

Länsstyrelsen Stockholms län  
Länsstyrelsen i Uppsala län, m.fl.  
Länsstyrelsen i Södermanlands län, m.fl.  
Länsstyrelsen i Örebro län, m.fl.  
Länsstyrelsen i Västmanlands län, m.fl.

Byggarbetsnämnden, Stockholms län  
Försvarsmakten (flyg)  
Jämit  
Naturvårdsverket

Samråd med de 26 kommunerna i Stockholms län  
Kommunförbundet Stockholms län (KSL)  
Eskilstuna kommun  
Västerås kommun  
Gävle kommun

Mälardalsrådet  
Södertörnsgruppen ("Trafik" tjänstemän)  
Trafikhuvudmännen i Mälardalen

Arlanda flygplats  
Botkyrka Flygklubb  
Byggmästareföreningen  
Cykelfrämjandet  
De Handikappades Riksförbund

Europakorridoren  
Facket för service o kommunikation (SEKO)  
Fältbiologerna  
Företagarna i Stockholm  
Handikappförbundens Samarbetsorgan (HSO)

Järnvägs Forum  
Kampanjen för utbyggnad av väg 73  
Kungliga Svenska Aeroklubben m.fl.  
Marktransporter Arlanda  
Motormännens Riksförbund

Mälåb  
Projekt Stockholms biogasbåtar  
Stockholms hamn  
Stockholms Handelskammare  
Stockholms miljöorganisationers trafikgrupp

Svenska Bussbranschens Riksförbund  
Svenskt Flyg  
Svenska Lokaltrafikföreningen (SLTF)  
Svenska Naturskyddsföreningen  
Svenska Taxiförbundet

Svenska Vägföreningen  
Svenskt Näringsliv  
Transportindustriförbundet  
Tågoperatörerna  
Åkeriförbundet

Förutom ovan nämnda har Stockholmsberedningen deltagit i flera seminarier, anordnat en "Hearing" om scenarier för transportsystemet på 25-30 års sikt och träffat privatpersoner m.fl.

## Beskrivningar av infrastrukturobjekt, rullande materiel m.m.

---

Beskrivningarna är framtagna av respektive Vägverket Region Stockholm, Vägverket Region Mälardalen, Banverket Östra Regionen, Stockholms läns landstings Regionplane- och trafikkontor samt Storstockholms Lokaltrafik AB ( SL AB).

Beskrivningarna är ordnade i nummerordning enligt tabellerna i avsnitt 2.2.4 där objekten också är markerade på kartor.

Dessutom beskrivs följande:

Bussvägar/busskörfält på icke statliga vägar	nr 63
Trafiksäkerhetsåtgärder på vägnätet	nr 64
Riktade miljöåtgärder på befintlig infrastruktur	nr 65
Bättre bytespunkter	nr 66
Transportinformatik	nr 67
Regionala cykelstråk i Stockholms län	nr 68

## 1. Stockholm C, kapacitetshöjande åtgärder

### *Planerade åtgärder*

Förenkla tågvägar till Stockholm C. Renodla växelförbindelser.

### *Problembeskrivning och syfte*

Tågtrafikens utveckling har inneburit att det spårssystem som finns inte motsvarar trafikens behov. Tågvägarna genom stationsområdet är onödigt komplicerade. Under högtrafiktid är tågen överfulla. Under vissa perioder kan inte alla trafikutövers önskemål om att trafikera Stockholms C vid den tid de önskar uppfyllas. Tågförseningar är svåra att återhämta.

Åtgärderna omfattar kapacitetshöjande re- och nyinvesteringar vid Stockholm C i befintlig anläggning vilket gör det möjligt att köra tågen tätare och snabbare genom Stockholm C. Åtgärderna syftar till att förbättra kapaciteten i transportsystemet genom Stockholm C och minska konflikterna mellan olika trafikströmmar.

### *Effekter och måluppfyllelse*

Åtgärderna bidrar till följande inriktningsmål

1. Ökad tillgänglighet för alla i transportsystemen.
2. Minskade köproblem och bättre framkomlighet ökar transportkvaliteten.
3. Utveckling av kollektivtrafikens kapacitet och tillförlitlighet.

Alla förändringar sker inom befintligt banområde. Närmiljön påverkas varken positivt eller negativt.

### *Planeringsläge och ekonomi*

Idéskede. I december 1999 presenterades en lägesrapport för kapacitetsutredning för Stockholm C. Genomförandet beräknas kunna ske 2003–2004 och kostnaden uppskattas till 500 Mkr i prisnivå 2001–07.

## 2. Karlberg–Kallhäll, kapacitetshöjande åtgärder på befintligt spår

Mälarbanan, Stockholm–Västerås–Örebro

### *Planerade åtgärder*

Modernisering av signalsystemet och mindre spåråtgärder. Utökad spårkapacitet på befintligt spår Karlberg–Kallhäll.

### *Problembeskrivning och syfte*

Mälarbanan är nyligen ombyggd och har i dag en hastighetsstandard på 200 km/h på sträckan Kallhäll–Västerås. Sträckan Karlberg–Kallhäll har dock inte upprustats och hastighets-

standard är där 100–130 km/h men genom att modernisera signalsystemet och vidta mindre åtgärder kan hastigheten höjas på det befintliga spåret. Syftet är att höja tillåten hastighet för att förkorta restiden på banavsnittet.

### *Effekter och måluppfyllelse*

Åtgärderna bidrar till följande inriktningsmål

2. Minskade köproblem och bättre framkomlighet ökar transportkvaliteten.
3. Utveckling av kollektivtrafikens kapacitet och tillförlitlighet.

Alla förändringar sker inom befintligt banområde.

### *Planeringsläge och ekonomi*

Idéstudie finns. Förstudie och järnvägsplan erfordras inte. Bygghandling kan upprättas under 2002 och förändringarna genomföras under 2003 och 2004. Kostnaden uppgår till ca 50 Mkr i prisnivå 2001–07.

## 3. Södertälje hamn–Södertälje centrum, dubbelspår m.m.

Västra stambanan, Stockholm–Katrineholm–Örebro

### *Planerade åtgärder*

Nytt spår mellan Södertälje hamn och Södertälje centrum anläggs intill det befintliga. I Södertälje hamn rivs de tre plattformarna och ersätts med två nya som handikappanpassas. Nya spår anläggs intill plattformarna.

### *Problembeskrivning och syfte*

Bandelarna Stockholm–Södertälje centrum och Gnesta/Järna–Södertälje centrum har dubbelspår fram till Södertälje hamn. Spåret mellan Södertälje hamn och Södertälje centrum är landets mest trafikerade enkelspår med 193 tåg per dygn. Den intensiva trafiken medför kapacitetsproblem och stor störningskänslighet för banan. SL:s prognoser pekar på en 20–30% ökning av resandet fram till 2010.

Södertälje hamn har en otidsenlig utformning och är svårtillgänglig för handikappade. Syftet med åtgärden är att förbättra kapaciteten för pendeltågstrafiken till Södertälje samt att anpassa spårssystemet och plattformarna vid Södertälje hamn till pendeltågstrafikens krav.

### *Effekter och måluppfyllelse*

Åtgärderna bidrar till följande inriktningsmål

1. Ökad tillgänglighet för alla i transportsystemen.
2. Minskade köproblem och bättre framkomlighet ökar transportkvaliteten.

3. Utveckling av kollektivtrafikens kapacitet och tillförlitlighet.
5. Ökad miljöhänsyn i transportsystemet.

Åtgärderna är samhällsekonomiskt lönsamma (NNK +0,2) och tidsvinsten för resenärerna mellan Södertälje och Gnesta uppgår till ca 5 min och mellan Södertälje och Stockholm ca 2 min. Fler väljer tåget istället för bilen vilket minskar utsläppen. Det nya spåret tar ytterligare mark i anspråk och bullret ökar något.

#### *Planeringsläge och ekonomi*

Förstudie är genomförd och arbetet med järnvägsplan har påbörjats under 2001. Byggstart beräknas kunna ske tidigast under hösten 2003 och åtgärderna vara klara under 2005. Objektet beräknas kosta 150 Mkr i prisnivå 2001–07. Objektet finns upptaget i både länstransportplanen och stamnätsplanen åren 2002–2004.

### 4. Stockholm C – Sörentorp, kapacitetshöjande åtgärder

#### *Planerade åtgärder*

Åtgärderna innebär att två av dagens spår till/från vagnverkstaden i Hagalund blir tågspår för den genomgående trafiken.

#### *Problembeskrivning och syfte*

Dagens anläggning är mycket hårt utnyttjad och slits därmed hårt. Inom de närmaste åren finns ett stort reinvesteringsbehov om inte den slitna anläggningen skall orsaka allvarliga störningar i trafiken.

Åtgärderna syftar också till att åtgärda kapacitetsproblem i dagens transportsystem. Dagens anläggning utnyttjas maximalt och under rusningstid är tågen överfulla. Under vissa perioder kan inte alla trafikutövers önskemål om att trafikera Stockholms C uppfyllas, dvs. de får köra på annan tid än de önskar.

Det höga kapacitetsutnyttjandet innebär att uppkomna tågförseningar är svåra att återhämta samt att ett försenat tåg kan ge förseningar på annan trafik. Ökad kapacitet bidrar till högre tillgänglighet mellan Stockholm och regionen kring Mälardalen samt Uppsala/Gävle och minskar störningskänsligheten och förbättrar återställningsförmågan vid störningar. Detta ger fjärr- och regionaltag som ska passera Stockholm C nya tågvägar med färre konfliktpunkter. Effekten blir en minskad störningsrisk.

#### *Effekter och måluppfyllelse*

Åtgärderna bidrar till följande inriktningsmål

1. Ökad tillgänglighet för alla i transportsystemen.
2. Minskade köproblem och bättre framkomlighet ökar transportkvaliteten.
3. Utveckling av kollektivtrafikens kapacitet och tillförlitlighet.

NNK -0,16 från bedömning gjord 1999. Objektet bedöms dock bli samhällsekonomiskt lönsamt på grund av icke kvantifierbar förbättring av förmågan att återställa förseningar. Alla förändringar sker inom befintligt banområde. Miljön påverkas mycket marginellt.

#### *Planeringsläge och ekonomi*

Idéstudie genomfördes för sträckan Stockholm C – Sörentorp under 1997.

I december 1999 presenterades lägesrapport för kapacitetsutredning för Stockholm C.

Objektet kan genomföras åren 2004–2005 och kostnaden är uppskattad till 200 Mkr i prisnivå 2001–07.

### 5. Västerhaninge – Nynäshamn, mötesspår och förlängda plattformar

#### Nynäsbanan

#### *Planerade åtgärder*

Utbyggnad från enkelspår till dubbelspår på delar av sträckan mellan Västerhaninge och Nynäshamn samt förlängda pendeltågsstationer. Avståndet mellan Västerhaninge och Nynäshamn är ca 33 km.

#### *Problembeskrivning och syfte*

På grund av bristande spårkapacitet på den enkelspåriga sträckan Västerhaninge–Nynäshamn kan inte pendeltågstrafiken till och från Nynäshamn utökas. SL har önskemål om att köra halvtimmestrafik under hela dagen på sträckan Västerhaninge–Nynäshamn. I dagsläget trafikeras sträckan endast med timmestrafik som under morgon- och kvällsrusning förstärks till halvtimmestrafik. Eftersom mötesstationerna inte är anpassade för långa pendeltåg måste också till- och fränkoppling ske i Västerhaninge vilket leder till förlängd restid. Möjliggöra halvtimmestrafik till och från Nynäshamn dagtid. Förkorta restiden Nynäshamn–Stockholm C.

#### *Effekter och måluppfyllelse*

Åtgärderna bidrar till följande inriktningsmål

2. Minskade köproblem och bättre framkomlighet ökar transportkvaliteten.
3. Utveckling av kollektivtrafikens kapacitet och tillförlitlighet.

Åtgärderna beräknas bli samhällsekonomiskt lönsamma (NNK +1,1 från en bedömning gjord 2000 med en något mindre utbyggnad). Tidsvinsten bedöms till 3 min per tåg. Kraftigt reducerad störningskänslighet. Järnvägen tar ytterligare mark i anspråk. Utsläppen minskar då det kan antas att fler väljer tåget istället för bilen.

#### *Planeringsläge och ekonomi*

Idéstudie är genomförd. Förstudie och järnvägsplan behövs. Byggstart tidigast 2004. Byggtid ca 2 år. Kostnaden beräknas uppgå till ca 400 Mkr i prisnivå 2001–07.

## 6. Förlängning av plattformar för tiovagnarståg

#### *Planerade åtgärder*

Förlängning av plattformar från normalt 225 m till 275 m och ombyggnad av de järnvägstekniska delar som följer av det.

#### *Problembeskrivning och syfte*

Pendeltågssystemet har nått kapacitetstaket under högtrafik-tid. Prognoserna pekar på en fortsatt hög resandetilleväxt.

Syftet med åtgärden är att kunna utöka pendeltågen från i dag normalt åtta vagnar till tio vagnar och därmed få en ca 25% ökning av kapaciteten.

#### *Effekter och måluppfyllelse*

Åtgärderna bidrar till följande inriktningsmål

1. Minskade köproblem och bättre framkomlighet ökar transportkvaliteten.
2. Utveckling av kollektivtrafikens kapacitet och tillförlitlighet.

#### *Planeringsläge och ekonomi*

En mycket översiktlig inventering har gjorts. Byggstart kan ske tidigast 2004. Kostnaden uppskattas uppgå till cirka 500 Mkr i prisnivå 2001–07.

## 7. Citybanan

Stockholm

#### *Planerade åtgärder*

Två nya spår byggs mellan Stockholms Södra och Tomtebodan. Nya stationer anläggs i centrala Stockholm.

#### *Problembeskrivning och syfte*

Under 1990-talet har stora investeringar gjorts i Stockholmsregionen och i övriga Mälardalens järnvägsnät. Spårutbyggnader och nya bansträckor har skapat förutsättningar

för en tätare trafik med pendeltåg och regionaltåg samt en utveckling av fjärrtågstrafiken till och från Stockholm. Infarten till Stockholm, som trafikeras av cirka 500 tåg/dygn har fortfarande bara två spår, samma antal spår som när den invigdes 1871. Denna kapacitetsbrist ökar risken för störningar, minskar effekten av gjorda investeringar och är i dag ett hinder för en fortsatt utveckling av tågtrafiken i Stockholmsregionen och övriga Mälardalen. Utan ytterligare spårkapacitet går det inte att utöka trafiken jämfört med i dag. Syftet med objektet är att göra det möjligt för flera tåg att trafikera Stockholms centrala delar.

#### *Effekter och måluppfyllelse*

Åtgärderna bidrar till följande inriktningsmål

1. Ökad tillgänglighet för alla i transportsystemen.
2. Minskade köproblem och bättre framkomlighet ökar transportkvaliteten.
3. Utveckling av kollektivtrafikens kapacitet och tillförlitlighet.
4. Färre trafikolyckor.
5. Ökad miljöhänsyn i transportsystemet.

Objektet bedöms enligt 1999 års utredning vara samhällsekonomiskt försvarbart. Ny samhällsekonomisk bedömning ingår i det pågående förstudiearbetet. Miljön i innerstaden förbättras med avseende på buller. Trafikanternas upplevelser av staden försämras.

#### *Planeringsläge och ekonomi*

Arbetet med att upprätta en förstudie pågår. Denna beräkning bli klar 2001/02. Med en planeringsprocess som går planenligt kan byggandet av citybanan påbörjas 2006 och vara klar att trafikeras 2011. Kostnaden har uppskattats till ca 7000 Mkr i prisnivå 2001–07.

## 8. Tomtebodan–Kallhäll, ytterligare två spår

Mälardalen, Stockholm–Västerås–Örebro

#### *Planerade åtgärder*

Utbyggnad till fyra spår på delar av banavsnittet. Avståndet mellan Tomtebodan och Kallhäll är ca 20 km.

#### *Problembeskrivning och syfte*

Blandningen av snabbare regionaltåg och långsammare pendeltåg på sträckan Karlberg–Kungsängen–Bålsta gör att banan kommer att få ett maximalt kapacitetsutnyttjande redan om ett par år. Efter att kapacitetsproblemen genom centrala Stockholm har lösts kommer sträckan Tomtebodan–Bålsta att vara den återstående flaskhalsen som måste åtgärdas för att

turtätheten i pendeltågssystemet ska kunna utökas till tio-minuterstrafik.

Syftet med åtgärderna är att möjliggöra utökad turtäthet för pendeltågen genom att bygga nya spår där regionaltågen planenligt kan köra förbi pendeltågen.

#### *Effekter och måluppfyllelse*

Åtgärderna bidrar till följande inriktningsmål

2. Minskade köproblem och bättre framkomlighet ökar transportkvaliteten.
3. Utveckling av kollektivtrafikens kapacitet och tillförlitlighet.

Järnvägen tar ytterligare mark i anspråk. Avståndet mellan spår och bebyggelse minskar. Stadsbilden påverkas.

#### *Planeringsläge och ekonomi*

Idéstudie finns för en tänkbar första etapp. Samtliga steg i planeringsprocessen bedöms erfordras. Byggstart tidigast 2007. Åtgärderna genomförda tidigast 2011. Kostnaden uppskattas till ca 3000 Mkr i prisnivå 2001-07.

#### *Övrigt*

Kapacitetsförstärkningen förutsätter att kapacitetsproblemen genom centrala Stockholm är lösta. Möjlig tidplan har därför en direkt koppling till ”nya spår genom centrala Stockholm”.

## 9. Märsta–Arlanda

Ostkustbanan, Stockholm–Uppsala–Gävle

#### *Planerade åtgärder*

En ny järnväg från Ostkustbanan eller Arlandabanan till flygfraktterminalen på Arlanda, två nya spår mellan Arlandabanans norra gren och Ostkustbanan vid Märsta (Odensala) och nya plattformar i nivå för pendeltåg vid Arlanda, infrastruktur för vändning av tågen på Arlanda eller i anslutning till Arlandabanan samt eventuellt biljetteringssystem på Arlanda.

#### *Problembeskrivning och syfte*

Diskussioner pågår kring möjligheterna att etablera en spår-förbindelse för godstrafik till flygfraktområdet vid Arlanda. I den initiala studie som gjorts har Banverket utgått från ett transportbehov om 50 000–80 000 ton gods per år som kan flyttas över från bil till järnväg. Till detta kommer betydande volymer som genereras av att Posten planerar att lägga en stor del av sin postsortering i anslutning till flygfraktområdet. Syftet med att föra över godstransporterna från bil till tåg är bl.a. att minska utsläppen i luften.

Ett stort antal av Arlandas flygresenärer har målpunkter i norra regionhalvan. Arlanda Express och regionaltågen stannar i dag inte på sträckan mellan Stockholm C och Arlanda och är därför inget alternativ för dessa resenärer. Även andra möjligheter att använda kollektivtrafiken brister varför de flesta av dessa resenärer använder personbil eller taxi till flygplatsen.

Syftet med åtgärderna är att öka resandet med spårburen kollektivtrafik till Arlanda flygplats genom att skapa en trafikservice som har en mer regional funktion inom Stockholm och Uppsala län än dagens regionaltåg.

#### *Effekter och måluppfyllelse*

Åtgärderna bidrar till följande inriktningsmål

2. Minskade köproblem och bättre framkomlighet ökar transportkvaliteten.
4. Färre trafikolyckor.
5. Ökad miljöhänsyn i transportsystemet.

Av de alternativ till godsspår som studerades visade sig två vara samhällsekonomiskt lönsamma varför det också är intressant att studera saken vidare. Den största nyttan med en investering i godsspår till Arlanda finns i möjligheterna till överflyttning av de tämligen stora godsvolymer från bil till tåg som också transporteras över långa avstånd.

Åtgärderna är delvis en förutsättning för Arlandas långsiktiga utveckling som nationellt nav för flyget i Sverige. De bidrar också till att fördela Arlandas positiva effekter på den regionala tillväxten i länet.

#### *Planeringsläge och ekonomi*

Godsobjektet befinner sig i idéskedet. Under hösten 2000 gjorde Banverket en mycket grov, schablonmässig kostnadsuppskattning samt en samhällsekonomisk kalkyl för tre alternativa bansträckningar till flygfraktområdet. En förstudie kommer att startas under vintern 2001/02. Förbindelsesparet Märsta–Arlanda studeras i samband med SL:s pendeltågsdepå.

För persontrafiken befinner sig åtgärderna på idéstadiet. Samtal sker med operatörer, kollektivtrafikhuvudmän och andra parter. Vissa begränsade åtgärder behöver utföras före trafikstart. Därefter kan ytterligare infrastrukturåtgärder genomföras successivt.

Total kostnad uppskattas till 600 Mkr (prisläge 2001-07) för åtgärder perioden 2004-2015.

## 10. Pendeltågsgren till Arninge

### Planerad åtgärd

Utbyggnad av pendeltågsspår till Arninge.

#### Problembeskrivning och syfte

Nordostsektorn är enligt befintliga befolknings- och tillväxtprognoser en av de mest expansiva områdena i Stockholms län. I förslaget till regional utvecklingsplan, RUFS, är dessutom Arninge/Täby C utpekad som en prioriterad delregional kärna. En kraftig befolkningstillväxt i nordostsektorn gör det angeläget och motiverat att på sikt komplettera befintlig kollektivtrafik med ytterligare spårtrafik.

#### Effekter och måluppfyllelse

Investeringen bidrar till inriktningsmål

1. Genom att kollektivtrafiksystemet utökas och förbättrar den regionala tillgängligheten.
2. Genom att spårkapaciteten och framkomligheten ökar.
3. Genom en förbättrad infrastruktur och en ökad marknadsandel för kollektivtrafiken.

#### Planeringsläge och ekonomi

Utbyggnad av spårtrafiken till Arninge finns med i förslaget till Regional utvecklingsplan, RUFS.

Huvudförslaget är en pendeltågsgren Solna station–Arninge kostnadsberäknat till 2,5 Mdr. Tidigast möjliga igångsättning av byggande bedöms vara 2011 och tidigast klar 2015. Ett alternativ som tidigare diskuterats är en pendeltågsgren Odenplan–KS–Danderyds sjukhus–Roslags Näsby–Arninge kostnadsberäknat till 3,3 Mdr.

Planeringen av pendeltåg till Arninge befinner sig i ett tidigt idéskede och behöver vidareutredas vad gäller sträckning i detalj, kostnader, resandeprognoser, trafikering, etc. Det krävs dessutom ytterligare analyser för att avgöra hur Roslagsbanan kan samverka på bästa sätt med en ny pendeltågssträckning, eventuella bytespunkter däremellan, etc.

## 11. Uppsala C–Svartbäcken, dubbelspår

Ostkustbanan, Stockholm–Uppsala–Gävle

### Planerade åtgärder

På sträckan mellan Uppsala C och Svartbäcken (ca 2 km) anläggs ett nytt spår intill det befintliga spåret.

#### Problembeskrivning och syfte

Befintlig spårplanering utgörs i dag av ett enkelspår mellan Uppsala C och dubbelspåret vid Gamla Uppsala. Nuvarande spårutformning är varken anpassad till dagens eller framtida

trafiksituation. Enkelspåret utgör en mycket trång sektor för trafikeringen på Ostkustbanan. Behovet av en utökning av trafiken är stor. En utbyggnad till dubbelspår på sträckan krävs för att detta behov skall kunna tillfredställas.

Syftet med åtgärden är att förbättra kapaciteten på Ostkustbanan så att fler tåg kan sättas in på sträckan.

#### Effekter och måluppfyllelse

Åtgärderna bidrar till följande inriktningsmål

2. Minskade köproblem och bättre framkomlighet ökar transportkvaliteten.
3. Utveckling av kollektivtrafikens kapacitet och tillförlitlighet.
4. Färre trafikolyckor.
5. Ökad miljöhänsyn i transportsystemet.

Åtgärden bedöms bli samhällsekonomiskt lönsam. Tidsvinsten blir ca 1 min per resa. Vibrationsstörningar i området minskar. Ytterligare mark tas i anspråk av järnvägen.

#### Planeringsläge och ekonomi

För sträckan Uppsala C–Svartbäcken finns järnvägsplan upprättad och byggande kan påbörjas under 2002 så snart järnvägsplanen är laga kraftvunnen. Byggtiden är ca 2 år. Kostnaden beräknas uppgå till ca 300 Mkr i prisnivå 2001–07. Objektet finns upptaget i gällande stomnätplan.

## 12. Uppsala C, bangårdsombyggnad och resecentrum

Ostkustbanan, Stockholm–Uppsala–Gävle

### Planerade åtgärder

Bangården byggs om till ett modernt resecentrum i samverkan med kommunen, SJ och Upplands Lokaltrafik. Bangården får fyra genomgående spår och två vändspår för stockholmstågen samt vändspår för Uppståget. Planskilda gångförbindelser till plattformarna skapas. I samband med ombyggnaden förbättras också bussterminalen samt anslutningsmöjligheterna för taxi, personbilar och cyklar.

#### Problembeskrivning och syfte

Stationen är mycket ommodern. Sedan 1913 har, förutom elektrifieringen 1934, endast små förändringar gjorts av bangården. Den är i stort behov av upprustning. Plattformarna är smala och utsatta för sättningar som innebär stora underhållskostnader. Spår och växlar är av äldre modell och mycket underhållskrävande, liksom elanläggning och signalsystemet. Uppsala station är en av de stationer i Sverige som har störst resandetrafik och trafiken förväntas öka i framtiden.



Syftet med åtgärderna är att åstadkomma en bra bytespunkt mellan olika trafikslag för resenärerna.

#### *Effekter och måluppfyllelse*

Åtgärderna bidrar till följande inriktningsmål

1. Ökad tillgänglighet för alla i transportsystemen.
3. Utveckling av kollektivtrafikens kapacitet och tillförlitlighet.

Förbättrad stationsmiljö. Effektivare användning av stationsytorna. Järnvägen tar något mindre mark i anspråk.

#### *Planeringsläge och ekonomi*

Upprättad järnvägsplan finns. Bygghandling kan upprättas och upphandling genomföras under 2002. Byggstart kan ske under 2003 och stationen kan vara klar att användas för trafik under 2005. Kostnaden för järnvägsdelen beräknas uppgå till ca 500 Mkr i prisnivå 2001-07. Objektet finns upptaget i gällande stornätsplan.

#### *Övrigt*

Totalt beräknas resecentrat kosta ca 900 Mkr.

### 13. Södertälje–Eskilstuna, delvis dubbelspår

Svealandsbanan, Stockholm–Eskilstuna–Örebro

#### *Planerade åtgärder*

Utbyggnad till dubbelspår på vissa delar av banan.

#### *Problembeskrivning och syfte*

Svealandsbanan är byggd för timmestrafik där tågen möts på banans enda dubbelspårsavsnitt. Fler tåg kan köras men res tiden blir då avsevärt mycket längre eftersom tågen då också måste mötas vid de mötesstationer som finns utmed banan. Av den anledningen anses inte tätare trafik än idag vara realistiskt.

Syftet är att möjliggöra halvtimmestrafik Stockholm C–Eskilstuna.

#### *Effekter och måluppfyllelse*

Åtgärderna bidrar till följande inriktningsmål

2. Minskade köproblem och bättre framkomlighet ökar transportkvaliteten.
3. Utveckling av kollektivtrafikens kapacitet och tillförlitlighet.
5. Ökad miljöhänsyn i transportsystemet.

Järnvägen tar ytterligare mark i anspråk. Fler tåg medför bättre resandemiljö och resandemöjligheter för resenärerna men bullret kan öka något.

#### *Planeringsläge och ekonomi*

Idéstudieskede. Samtliga steg i planeringsprocessen bedöms erfordras. Byggstart tidigast 2005. Åtgärderna färdigställda under 2007. Kostnaden uppskattas till ca 500 Mkr i prisnivå 2001-07. Objektet finns inte i någon långtidsplan.

### 14. Gamla Uppsala, dubbelspår

Ostkustbanan, Stockholm–Uppsala–Gävle

#### *Planerade åtgärder*

Järnvägen genom Gamla Uppsala (ca 4 km) byggs ut till dubbelspår.

#### *Problembeskrivning och syfte*

Befintlig spåranslagning utgörs i dag av ett enkelspår mellan Uppsala C och dubbelspåret vid Gamla Uppsala. Nuvarande spårutformning är varken anpassad till dagens eller framtida trafiksituation. Enkelspåret utgör en mycket trång sektor för trafikeringen på Ostkustbanan. Behovet av en utökning av trafiken är stor. En utbyggnad till dubbelspår på sträckan krävs för att detta behov skall kunna tillfredställas.

Syftet med åtgärden är att förbättra kapaciteten på Ostkustbanan så att fler tåg kan sättas in på sträckan.

#### *Effekter och måluppfyllelse*

Åtgärderna bidrar till följande inriktningsmål

2. Minskade köproblem och bättre framkomlighet ökar transportkvaliteten.
3. Utveckling av kollektivtrafikens kapacitet och tillförlitlighet.
5. Ökad miljöhänsyn i transportsystemet.

Järnvägen kommer att gå i tunnel under området vid Gamla Uppsala vilket förbättrar bullersituationen. Järnvägens barriäreffekt mildras. Ytterligare mark kommer dock att tas i anspråk för järnvägsändamål.

#### *Planeringsläge och ekonomi*

En utredning fanns framme för några år sedan för en tunnel under Gamla Uppsala, ett projekt med deltagande av både Banverket och Vägverket. Då Vägverket drog sig ur projektet måste planeringsprocessen börja om från början. Arbetet med en förstudie skall påbörjas under våren 2002. Byggstart kan ske tidigast 2006 och vara klart 2008. Kostnaden beräknas uppgå till ca 400 Mkr i prisnivå 2001. Objektet finns med i gällande stornätsplan.



## 15. Vingåker, ny regionaltågstation

Västra stambanan, Stockholm–Katrineholm–Örebro

### *Planerade åtgärder*

Åtgärderna omfattar ny station med två plattformar och tre spår, planskild plattformsförbindelse, infartsparkering, taxi- och privatbilsangöring och cykelparkering.

### *Problembeskrivning och syfte*

Regional tågtrafik saknas på Västra stambanan. Kommunerna längs stambanan har uttryckt ett starkt behov av att starta en sådan trafik. Möjligheterna saknas på grund av att järnvägsstation saknas i Vingåker. Syftet med åtgärderna är att åstadkomma en för resenärer väl fungerande bytespunkt med olika transportslag.

### *Effekter och måluppfyllelse*

Åtgärderna bidrar till följande inriktningsmål

1. Ökad tillgänglighet för alla i transportsystemen.
3. Utveckling av kollektivtrafikens kapacitet och tillförlitlighet.
5. Ökad miljöhänsyn i transportsystemet.

Den samhällsekonomiska nyttan är betydande (NNK +8). Restiden mellan Vingåker och Katrineholm/Stockholm förkortas för många resenärer med ca 20 minuter. Vidgad arbetsmarknad. Utsläppen minskar då fler åker tåg istället för buss och bil. Stationsmiljön förbättras.

### *Planeringsläge och ekonomi*

Förstudiearbetet avslutades under våren 2001. Arbetet med att upprätta bygghandling pågår. Stationen planeras att byggas under hösten 2002 och våren 2003. Den regionala tågtrafiken kan starta hösten 2003. Stationen beräknas kosta ca 40 Mkr i prisnivå 2001–07. Objektet är upptaget i länstransportplanen för Södermanlands län åren 2002–2003.

## 16. Gnesta, ny regionaltågstation

Västra stambanan, Stockholm–Katrineholm–Örebro

### *Planerade åtgärder*

Åtgärderna omfattar ny bangård med två plattformar och tre spår, planskild plattformsförbindelse, infartsparkering, taxi- och privatbilsangöring och cykelparkering.

### *Problembeskrivning och syfte*

Regional tågtrafik saknas på Västra stambanan. Kommunerna längs stambanan har uttryckt ett starkt behov av att starta en sådan trafik. Möjligheterna saknas på grund av att järnvägs-

station saknas i Gnesta. Syftet med åtgärderna är att åstadkomma en väl fungerande bytespunkt för resenärer med olika transportslag.

### *Effekter och måluppfyllelse*

Åtgärderna bidrar till följande inriktningsmål

1. Ökad tillgänglighet för alla i transportsystemen.
3. Utveckling av kollektivtrafikens kapacitet och tillförlitlighet.
5. Ökad miljöhänsyn i transportsystemet.

Den samhällsekonomiska nyttan är betydande (NNK + 3,6). Restiden mellan Gnesta och Stockholm förkortas med ca 28 minuter jämfört med pendeltåget. Vidgad arbetsmarknad.

### *Planeringsläge och ekonomi*

Förstudiearbetet avslutades under våren 2001. Objektet kan tidigast färdigställas till hösten 2004. Kostnaden för att bygga stationen har beräknats till ca 70 Mkr i prisnivå 2001–07. Objektet finns inte med i någon långtidsplan. Gnesta kommun har inte tagit slutlig ställning till objektet.

## 17. Järna–Nyköping–Norrköping, nytt dubbelspår

Södra stambanan, Stockholm–Nyköping–Norrköping

### *Planerade åtgärder*

Dubbelspår i ny sträckning mellan Järna–Nyköping–Norrköping. Objektet innebär att en cirka 102 km lång och ny dubbelspårig järnväg byggs mellan Järna och Norrköping för höga hastigheter.

### *Problembeskrivning och syfte*

Dagens 109 km långa och enkelspåriga järnväg har en spårgeometri som medger hastigheter kring 110–130 km/h. Sträckan har i dag stationer för omstigning vid Vagnhärad, Nyköping och Kolmården. Dessutom finns 8 stycken mötesstationer.

Vid Getå i Östergötland är hastigheten nedsatt till 60 km/h på grund av svåra geotekniska förhållanden, skredrisk m.m. Anslutningen till befintligt dubbelspår vid Åby, som sker i plan, medför både en hastighetsnedsättning till 70 km/h och i vissa fall en kapacitetsnedsättning på grund av "korsande tagvägar". Dagens restider och kapacitetsbrist på grund av "enkelspårsdrift", begränsar möjligheterna för att kunna utveckla trafiken på sträckan.

Objektet skapar goda förutsättningar för ökad turtäthet och bättre restider för tågtrafik mellan Stockholm–Södermanland/Östergötland och Stockholm–Skåne/Köpenhamn.

Objektet innebär också att kapacitet frigörs på Västra stambanan mellan Järna–Katrineholm, då snabbtågstrafiken kan flyttas från järnvägen över Katrineholm till över Nyköping/Skavsta. Det skapar också bättre förutsättningar för en utveckling av regionaltågstrafik på Västra stambanan mellan Stockholm–Katrineholm/Hallsberg.

#### *Effekter och måluppfyllelse*

1. Ökad tillgänglighet för alla i transportsystemen.
2. Minskade köproblem och bättre framkomlighet ökar transportkvaliteten.
3. Utveckling av kollektivtrafikens kapacitet och tillförlitlighet.
4. Färre trafikolyckor.
5. Ökad miljöhänsyn i transportsystemet.

Väsentligt förkortade restider bidrar till en regionförstoring vilket bör stärka såväl Stockholm som Nyköping/Östergötland. Den samhällsekonomiska nyttan bedöms bli positiv. Järnvägen tar ytterligare mark i anspråk och konflikter finns med natur- och kulturvärden. Nya områden utsätts för buller och järnvägens barriäreffekt. Utsläppen minskar och trafiksäkerheten ökar då fler resenärer väljer taget.

#### *Planeringsläge och ekonomi*

En förstudie håller på att upprättas av Nyköping–Östgötalänken AB. Byggstart beräknas kunna ske tidigast 2007 om planeringsprocessen löper friktionsfritt och projektet kan färdigställas tidigast under 2013. Kostnaden beräknas uppgå till ca 5 500 Mkr i prisnivå 2001–07. Det nya dubbelspåret finns inte med i någon långtidsplan.

## 18. Västerås–Eskilstuna

#### *Planerade åtgärder*

Nytt dubbelspår mellan Dingtuna och Gunnarskäl.

#### *Problembeskrivning och syfte*

Dagens järnväg mellan Eskilstuna och Västerås som går via Kolbäck är krokig samt hastigheten är begränsad. Trafiken mellan Eskilstuna och Västerås ökar i takt med att samarbetet mellan Eskilstuna och Västerås utvecklas.

Syftet är att förkorta restiden mellan Eskilstuna och Västerås samt att möjliggöra flexibla tagtrafik mellan Stockholm och Eskilstuna/Västerås.

#### *Effekter och måluppfyllelse*

- Åtgärderna bidrar till följande inriktningsmål
2. Minskade köproblem och bättre framkomlighet ökar transportkvaliteten.
  3. Utveckling av kollektivtrafikens kapacitet och tillförlitlighet.

Restidsvinsten mellan Västerås och Eskilstuna blir ca 9 min. Naturmark tas i anspråk för järnvägsändamål. Nya områden blir utsatta för buller och järnvägens barriäreffekt.

#### *Planeringsläge och ekonomi*

Idéstudie har upprättats. Ett genomförande bedöms bli aktuellt någon gång mellan 2010 och 2013. Kostnaden är uppskattad till 1 000 Mkr i prisnivå 2001–07.

## 19. Södertälje–Valskog, återstående dubbelspår

Svealandsbanan, Stockholm–Eskilstuna–Örebro

#### *Planerade åtgärder*

Utbyggnad till dubbelspår på de banavsnitt som har enkelspår.

#### *Problembeskrivning och syfte*

På sikt kommer ett behov att uppstå av ytterligare kapacitet på denna del av Svealandsbanan.

#### *Effekter och måluppfyllelse*

- Åtgärderna bidrar till följande inriktningsmål
2. Minskade köproblem och bättre framkomlighet ökar transportkvaliteten.
  3. Utveckling av kollektivtrafikens kapacitet och tillförlitlighet.

#### *Planeringsläge och ekonomi*

Inga studier är gjorda. Mycket översiktligt bedöms kostnaderna uppgå till ca 1 500 Mkr i prisnivå 2001–07. Behov av åtgärderna bedöms uppstå mellan 2015 och 2030.

## 20. Kolbäck–Hovsta, återstående dubbelspår

Mälardbanan, Stockholm–Västerås–Örebro

#### *Planerade åtgärder*

Utbyggnad till dubbelspår på sträckorna Kolbäck–Valskog, Arboga–Ökna och Alväng–Hovsta. Totalt ca 40 km.

#### *Problembeskrivning och syfte*

På sikt kommer ett behov att uppstå av ytterligare kapacitet på denna del av Mälardbanan.

*Effekter och måluppfyllelse*

Åtgärderna bidrar till följande inriktningsmål

2. Minskade köproblemm och bättre framkomlighet ökar transportkvaliteten.
3. Utveckling av kollektivtrafikens kapacitet och tillförlitlighet.

*Planeringsläge och ekonomi*

Inga studier är gjorda. Mycket översiktligt bedöms kostnaderna uppgå till ca 1 500 Mkr i prisnivå 2001–07. Behov av åtgärderna bedöms uppstå mellan 2015 och 2030.

**21. Tvärbanan Ost***Planerad åtgärd*

Förlängning av Tvärbanan från Hammarby Sjöstad till Slussen med anslutning till en, till snabbspårväg, uppgraderad Saltsjöbana.

*Problembeskrivning och syfte*

Utbyggnaden av Tvärbanan från Gullmarsplan till Sickla Udde pågår och beräknas vara färdigställd i slutet av 2002. Ett väsentligt nästa steg är en fortsatt utbyggnad genom de blivande nya stadsdelarna Lugnet och Henriksdalshamnen. Utbyggnaden syftar till att förbättra kollektivtrafikutbudet i området och därigenom uppnå en högre kollektivtrafikandel. Investeringen syftar även till en förbättring, exempelvis av högre standard/kvalité och kortare restider, för resenärer på Saltsjöbanan. Sträckan blir en del av befintlig Tvärbana vilket även innebär bättre tvärförbindelser och bytespunkter till befintliga radiella kollektivtrafiksystem.

*Effekter och måluppfyllelse*

Investeringen bidrar till inriktningsmål

1. Genom att kollektivtrafiksystemet får fler bytespunkter.
3. Genom en förbättrad infrastruktur och en ökad marknadsandel för kollektivtrafiken.

Nuvarande resandemängder i maxtimmen uppgår till 1 250 resenärer. En utbyggd Tvärbana Ost ökar antalet resenärer i maxtimmen till närmare det dubbla (2 400).

*Planeringsläge och ekonomi*

Förstudie har påbörjats i oktober 2001 efter genomförd idéstudie. Bygghandling och upphandling av entreprenad beräknas kunna genomföras 2005 varpå utbyggnaden kan vara färdigställd 2008. En uppgradering av Saltsjöbanan kan påbörjas tidigare. Kostnaden för Tvärbana Ost inklusive en uppgraderad Saltsjöbana beräknas uppgå till 1 720 Mkr varav 420 Mkr avser fordon och 120 Mkr depå.

*Övrigt*

Diskussioner pågår mellan Stockholms stad och Nacka kommun angående Värmdöledens framtida sträckning där ett alternativ till dagens sträckning går i tunnel genom Henriksdalshamnen. Idéstudier och förstudie för Tvärbanan Ost innehåller alternativa sträckningar beroende av bland annat Värmdöledens framtida dragning.

**22. Tvärbanan Norr***Planerad åtgärd*

Utbyggnad av Tvärbanan i två (alternativa eller kompletterande) sträckor norrut. En sträckning avser Alvik–Ulvsunda–Sundbyberg–Solna station, den andra Alvik–Ulvsunda–Bromma–Solvalla–Bromsten/Ursvik alt Rinkeby/Kista–Stockholm Nord.

*Problembeskrivning och syfte*

Tvärbanan från Alvik till Gullmarsplan är såväl resandemässigt som kvalitetsmässigt en succé. Banan har över 20 000 dagliga resenärer och hela 96 procent av resenärerna är nöjda eller mycket nöjda med trafiken.

Syftet med snabbspårvägen är att skapa fler bytespunkter och bättre tvärförbindelser samt att kunna erbjuda en högklassig konkurrenskraftig kollektivtrafik i det, efter innerstaden mest befolkningstäta området i Stockholm (halvcentrala bandet).

*Effekter och måluppfyllelse*

Investeringen bidrar till inriktningsmål

1. Genom att kollektivtrafiksystemet får fler bytespunkter.
3. Genom en förbättrad infrastruktur och en ökad marknadsandel för kollektivtrafiken.

En samhällsekonomisk kvot enligt gängse regler ger relativt låga värden, 0,45 för såväl Alvik–Solna som för Alvik–Stockholm Nord. Anledningen är bland annat att flera positiva effekter av kollektivtrafiken inte beaktas fullt ut av kalkylmetoderna. En kalkyl som i större utsträckning är anpassad för kollektivtrafikinvesteringar ger en positiv samhällsekonomisk kvot, om 1,2 för respektive sträcka.

*Planeringsläge och ekonomi*

Idéstudie är genomförd och förstudie påbörjad i oktober 2001. Bygghandling och upphandling av entreprenad beräknas kunna genomföras 2005. Tvärbana Norr kan vara färdigställd (båda sträckningarna) 2010.

Utbyggnad av snabbspårväg Alvik–Solna (22a)  
(6,6 km) 1,4 Mdr.

Utbyggnad av snabbspårväg Alvik–Stockholm Nord (22b)  
(11,9 km) 1,9 Mdr.

Båda sträckningarna (gemensam sträcka Alvik–Ulvsunda  
å 0,6Mdr) 3,3 Mdr.

Ovanstående kostnader avser endast anläggningskostnader. Kostnader för fordon vid 5-minuterstrafik i högtrafik uppgår uppskattningsvis till 450 Mkr samt kostnad för ny alternativt anpassad depå 150 Mkr (vid utbyggnad av båda sträckningarna).

#### Övrigt

Förstudie och planering av Tvärbanan Norr tar hänsyn till eventuell fortsatt framtida utbyggnad från Solna station till Universitetet/Bergshamra (22c) ca 1,3 Mdr.

## 23. Tunnelbana Akalla–Barkarby

#### Planerade åtgärder

Tunnelbanans blå linje förlängs från Akalla via nya utbyggnadsområden på Barkarbyfältet till Barkarby station.

#### Problembeskrivning och syfte

En framtida knutpunkt Stockholm Väst planeras vid Barkarby. Den bör ges anknypning till tunnelbanan. Hjulstagrenen alternativt Akallagrenen .

#### Effekter och måluppfyllelse

Banan medför en väsentlig förbättring i kontakterna mellan Nordvästsektorn och bl.a. tunga arbetsområden i Kista–Akalla och Solna. Med en station Stockholm Väst för regionaltåg ges motsvarande förbindelse för hela Mälardalens upptagningsområde. Samtidigt kan den trafikförsörja ny bebyggelse på Barkarbyfältet. Den utgör en länk i ett system av tvärförbindelser. Om den ersätter den också föreslagna tvärsparvägen från Barkarby via Sollentuna till Täby på delsträckan Barkarby–Akalla, medför den ett extra byte för dessa tvärresor. Eventuellt kan båda banorna bli aktuella för att försörja olika delar av Barkarbyfältet.

#### Planeringsläge och ekonomi

Förslaget till RUF 2001 anger banan som spårreservat. Kostnaden har schablonmässigt skattats till ca 1 100 Mkr.

## 24. Tunnelbana Hagsätra–Älvsjö

#### Planerade åtgärder

Förlängning av Hagsätragrenen på T-banans gröna linje till Älvsjö.

#### Problembeskrivning och syfte

Sedan länge har tanken funnits att få en tvärförbindelse mellan dessa södra förorter genom att förlänga tunnelbanan från Hagsätra till Älvsjö station och skapa en knutpunkt mellan de två pendeltågsgrenarna, tunnelbanan och flera busslinjer med främst Stockholmsmässan som viktig lokal målpunkt.

#### Effekter och måluppfyllelse

Den nämnda knutpunkten mellan pendeltåg, tunnelbana och buss skapas. Hittills gjorda analyser har dock gett små trafikantmängder på banan och därmed liten trafikantnytta beroende på att de flesta som skulle kunna nyttja banan har snabbare och genare alternativ, bl.a. med busslinjer.

#### Planeringsläge och ekonomi

Objektet anges inte i förslaget till RUF 2001. I äldre planer, t.ex. Regionplan 1978, har den angetts som en tänkbar utbyggnad. En grov kostnadsuppskattning är ca 400 Mkr.

## 25. Tvärbanan Syd

#### Planerad åtgärd

Utbyggnad av tvärförbindelse (snabbspårväg) Älvsjö–Fruängen–Kungens Kurva–Skärholmen (25a) och Skärholmen–Kungens Kurva–Masmo–Flemingsberg (25b).

#### Problembeskrivning och syfte

Det finns i dag flera radiella kollektivtrafikstråk från sydvästra länet in mot Stockholms centrum. Bytesmöjligheter mellan de radiella stråken och utvecklade tvärförbindelser är dock begränsade.

En tvärförbindelse i sydvästra länet, anpassad efter befintlig och planerad framtida bebyggelse och exploatering, ger flera nya omstigningsmöjligheter mellan systemen, förbättrar tvärförbindelserna och ökar tillgängligheten till flera viktiga punkter (bland annat Huddinge sjukhus samt Flemingsberg som är ett s.k. delregionalt centrum i förslaget till regionplan).

#### Effekter och måluppfyllelse

Investeringen bidrar till inriktningsmål

1. Genom att kollektivtrafiksystemet får fler bytespunkter.
3. Genom en förbättrad infrastruktur och en ökad marknadsandel för kollektivtrafiken.

*Planeringsläge och ekonomi*

Utredningsarbetet är i ett mycket tidigt skede. Stockholms stad, Huddinge kommun, RTK och SL genomför för närvarande en sträckningsstudie vilken kommer att vara klar i februari 2002.

En översiktlig kostnad, bedömd utifrån en genomsnittlig kilometerkostnad för spårväg, uppgår till 3,2 Mdr (16 km).

*Övrigt*

Tvärbanan Syd kan i en möjlig långsiktig framtida förlängning, gå vidare mot länets sydöstra delar.

**26. Roslagsbanan via Arninge***Planerad åtgärd*

Omdragning av Roslagsbanan via Arninge.

*Problembeskrivning och syfte*

Nordostsektorn är enligt befintliga befolknings- och tillväxtprognoser en av de mest expansiva områdena i Stockholms län. I förslaget till regional utvecklingsplan, RUF5, är dessutom Arninge/Täby C utpekade som en prioriterad delregional kärna.

I dag försörjs nordostsektorn med tunnelbana till Mörby, Roslagsbanan samt kompletterande busstrafik. Inget av de befintliga spårssystemen når Arninge. För att möjliggöra en utveckling av Arninge som delregional kärna, och förbättra bytesmöjligheterna i nordostsektorn på sikt, kan Roslagsbanan ges en ny dragning via Arninge.

*Effekter och måluppfyllelse*

Investeringen bidrar till inriktningsmål

1. Genom att kollektivtrafiksystemet får förbättrade bytespunkter och en starkare koppling till stadsplaneringen.
3. Genom en förbättrad infrastruktur och en ökad marknadsandel för kollektivtrafiken.

*Planeringsläge och ekonomi*

En sträckningsstudie samt kostnadsberäkning är genomförd. Den nya dragningen avser en sträcka om cirka 4 km och är kostnadsberäknad till cirka 400 Mkr.

En omdragning av Roslagsbanan bör ske samordnat med en eventuell uppgradering av banan till snabbspårväg och/eller utökning till (partiellt) dubbelspår.

**27. Tunnelbana Odenplan–Norra station–Karolinska institutet***Planerade åtgärder*

Ny tunnelbanesträckning. Ansluter till den Gröna linjen vid Odenplan och avses på sikt ges en fortsättning till Solna Centrum och där ansluta till den Blå linjen.

*Problembeskrivning och syfte*

I dag sker kollektivtrafikförsörjningen av det stora institutions/sjukhusområdet med buss. Kapacitets- och tillgänglighetsbrister finns.

Syftet med åtgärden är att förbättra kapaciteten i kollektivtrafiksystemet till Karolinska institutet samt kollektivtrafikförsörja det stora planerade arbetsplats- och bostadstillskottet inom stadsutvecklingsområdet Norra Station.

*Effekter och måluppfyllelse*

Om åtgärden genomförs kan tillgängligheten förbättras regionalt och framkomligheten liksom kollektivtrafikens kapacitet förbättras. Objektet uppvisar den högsta kvoten mellan res-tidsvinst och kostnad av samtliga analyserade kollektivtrafikobjekt i RUF5-arbetet.

*Planeringsläge och ekonomi*

En förberedande studie finns som beskriver de tekniska förutsättningarna. En grov kostnadskalkyl har även tagits fram i detta sammanhang.

Byggstart bedöms tidigast kunna ske 2006 och objektet bedöms tidigast kunna vara färdigställt 2010. Kostnaden för objektet har uppskattats till 400 Mkr.

**28. Tunnelbana Kungsträdgården–Nacka***Planerade åtgärder*

Tunnelbanans blå linje förlängs från Kungsträdgården via Slussen till Forum Nacka.

En alternativ sträckning via Djurgården istället för Södermalm diskuteras också.

*Problembeskrivning och syfte*

Tunnelbanans blå linje har från början planerats genomgående genom innerstan till Nackasektorn. Saltsjöbanan har, oavsett om den konverteras till snabbspårväg eller ej, otillräcklig kapacitet för att ensam försörja Ostsektorn med kollektivtrafik. Den omfattande busstrafiken till Slussen måste avlastas. Det är också angeläget att ge sektorn en bytesfri förbindelse med Stockholms City. Järvabanans kapacitet begränsas i dag av att alla tåg vänder vid Kungsträdgården.

*Effekter och måluppfyllelse*

Banan medför en både standard- och kapacitetsmässig förbättring för Nackasektorn. Investeringskostnaden är hög, särskilt för delen för sträckan genom innerstaden. Det är därför svårt att redovisa samhällsekonomisk lönsamhet för utbyggnaden.

*Planeringsläge och ekonomi*

Förslaget till RUF5 2001 anger banan som spårreservat. Tidigast möjlig igångsättning 2008 och tidigast klar 2013. Kostnaden har skattats till 2 400 Mkr i prisläge 2000-12-01.

## 29. Väg 225, delen Lövstalund–trafikplats Moraberg

*Planerade åtgärder*

Ombyggnad av infarten till Södertälje på väg 225 öster om Östertälje mellan Lövstalund och Morabergs trafikplats.

*Problembeskrivning och syfte*

Nuvarande väg har låg standard och går genom bebyggelse. Transportbehovet förväntas öka bland annat genom utbyggnad av AstraZeneca och det är inte möjligt att lösa problemen genom upprustning av nuvarande väg. Ombyggnaden syftar till bättre miljö, säkrare trafik och högre kapacitet. Den nya vägen bör också ge bättre utvecklingsmöjligheter för näringsliv och bostadsbyggande.

*Effekter och måluppfyllelse*

Åtgärderna bidrar framför allt till inriktningsmål

4. Färre olyckor.
5. Ökad miljöhänsyn i transportsystemet.
1. Ökad tillgänglighet för alla i transportsystemet genom att lättillgängliga och attraktiva etableringsplatser tillskapas.

Arbetsplanen (2001-05-15) innehåller en gängse MKB. Miljövinster ligger i minskad genomfartstrafik och buller från tung trafik i Östertälje samt minskade emissioner genom jämnare trafikrytm och mindre genomfartstrafik inne i Södertälje. Miljöförlusterna består i intrång i gammalt kulturlandskap med branta berg och uppodlade dalgångar. Den nya vägen underlättar exploatering i Gärtuna industriområde samt bostadsproduktion i Glasberga.

Den beräknade nettonuvärdeskvoten (1,7) visar på samhällsekonomisk lönsamhet.

*Planeringsläge och ekonomi*

Arbetsplanen färdigställs i början av 2002.

Tidigaste byggstart är 2002-10 och med drygt två års byggtid blir vägen färdig tidigast 2004-12.

Totalkostnaden uppgår till 190 Mkr i prisnivå 2001-07.

*Övrigt*

AstraZenecas flermiljardinvesteringar i Gärtuna kräver en snar ombyggnad. Länsplanen justeras just nu för att inrymma objektet. Södertälje kommun och AstraZeneca garanterar att medel förskottas i avvaktan på statliga budgetmedel.

## 30. Väg 265 Norrortsleden

*Planerade åtgärder*

Norrortsleden kommer att bli en tvärförbindelse mellan E4 (Uppsalavägen) och E18 (Norrörtäljevägen). Den blir 16 km lång och består av följande delar:

1. Häggvik–Edsberg, 1 km. Redan byggd, öppnades för trafik i september 1998.
2. Edsberg–Täby Kyrkby, 8 km fyrfältig motorväg, varav drygt 2 km i tunnel.
3. Täby Kyrkby–Rosenkälla, 7 km med två + ett körfält, varav drygt 1 km i tunnel med ett + ett körfält (mötesfri väg).

*Problembeskrivning och syfte*

Tvärförbindelserna i regionen motsvarar inte alls transportbehoven. Den omfattande trafiken är hänvisad till helt undermåliga vägar med låg framkomlighet och trafiksäkerhet där trafiken medför miljöstörningar. Transportbehoven kan bara lösas genom att komplettera vägsystemet med denna nya förbindelse.

Norrortsleden utgör en del av Yttre Tvärleden, som är tänkt att knyta samman Stockholmsregionens norra och södra delar. Denna del byggs i första hand för att förbättra sambanden mellan kommunerna i norra Storstockholm och för att skapa en snabb och säker vägförbindelse.

*Effekter och måluppfyllelse*

Norrortsleden bidrar till samtliga inriktningsmål.

4. Färre olyckor.
2. Minskade köproblem och bättre framkomlighet ökar transportkvaliteten.
3. Utökning av kollektivtrafikens kapacitet och tillförlitlighet.
1. Ökad tillgänglighet för alla i transportsystemet.
5. Ökad miljöhänsyn i transportsystemet.

Dennisöverenskommelsens effekter bedömdes i en rapportserie 1994 med en del för vardera miljö, tillgänglighet, regional utveckling och samhällsnytta. Arbetsplaner inklusive



MKB finns för hela Norrortsleden. Dessutom har systemeffektorna sammanställts i två rapporter (mars 1997 resp. juni 2000). I den senare anges nettonuvärdeskvoten 1,2, vilket pekar på samhällsekonomisk lönsamhet. Norrortsleden ger förutsättningar för utveckling av regionens norra del. Lokaliseringen till odlings- och naturmark gör att byggd miljö påverkas i begränsad omfattning. God bebyggd miljö i nya bostäder kan skapas i bland annat Norrsätra, Täby Kyrkby och Vallentuna. Snabba bussförbindelser längs leden kan ge förbättrad kollektivtrafik. Intrång i grönstrukturen kan inte undvikas men mildras genom tunneln under Löttingekullen. Miljö och landskapsbild påverkas påtagligt och ambitionen är att anpassa vägen till landskapet och bebyggelsen.

#### *Planeringsläge och ekonomi*

Fastställda arbetsplaner föreligger för hela leden. Om arbetsplanerna vinner laga kraft kring årsskiftet 2001/2002 kan upphandlingar inledas och byggstart ske i september 2002. Vissa mindre arbeten inleds dessförinnan. Byggtiden bedöms till ca fyra år. Norrortsleden skulle därmed kunna öppnas för trafik tidigast under andra halvåret 2006. Totalkostnaden uppgår till ca 1 900 Mkr i prisnivå 2001-07.

## 31. Väg E18 Hjulsta–Kista

#### *Planerade åtgärder*

Ombyggnad av väg E18 mellan Hjulsta och E4:an vid trafikplats Kista. Den fyrfältiga vägen får stadsmotorvägskaraktär med samtliga av- och påfarter planskilda. Delar av in- och utfartstrafiken länkas av över Järvafältet till E4 mellan Kista och Ulriksdal.

#### *Problembeskrivning och syfte*

Den nuvarande infarten till Stockholm västerifrån har visserligen fyra körfält men saknar planskilda korsningar och trafikerar av närmare 40 000 fordon per årsmedeldygn. Både kapacitet och trafiksäkerhet är därmed undermåliga. Även med kraftfulla insatser för att främja kollektivtrafiken kommer trycket på denna infart att öka varför transportbehovet endast kan tillgodoses genom utbyggnad. Åtgärderna syftar till att

- öka kapaciteten,
- höja trafiksäkerheten,
- förbättra miljön samt
- öka tillgängligheten till närbelägna och planerade bostads- och industriområden t.ex. Kista.

Med säkra och kapacitetsstarka infarter främjas också utveckling och tillväxt i regionen och övriga delar av Sverige.

#### *Effekter och måluppfyllelse*

Åtgärderna bidrar framför allt till inriktningsmål

2. Minskade köproblemmen och bättre framkomlighet ökar transportkvaliteten.
4. Färre olyckor.
5. Ökad miljöhänsyn i transportsystemet.
1. Ökad tillgänglighet för alla i transportsystemet.

Miljökonsekvenserna finns beskrivna i vägutredningens MKB (2000-10-03 senast reviderad 2001-06-27). Ur sammanfattningen har följande konsekvenser hämtats. Genom sänkt profil, bullerskydd och avlastning på lokalvägnätet åstadkommes en klar förbättring på Järvafältet och för boende i Tensta–Rinkeby. Den moderna infarten möjliggör exploatering av bostäder och kontor. Luftsituationen förbättras genom en kombination av jämnare trafikrytm och modernare fordonspark. Natur- och kulturmiljö liksom grönstrukturen i Stockholm berörs. Sammantaget bedöms utbyggnaden i stort vara förenlig med miljö kvalitetsmålen för luft, grundvatten, sjöar och vattendrag, våtmarker, odlingslandskap samt bebyggd miljö.

#### *Planeringsläge och ekonomi*

Vägutredningen kompletteras inför regeringens tillåtlighetsprövning. Med viss parallellplanering kan byggstart tidigast ske i mitten av 2004 och med ca 4 års byggtid kan öppnande för trafik ske tidigast 2008. Totalkostnaden beräknas till ca 1 900 Mkr i prisnivå 2001-04. Nettonuvärdeskvoten 1,7 beräknad 1997 påvisar samhällsekonomisk lönsamhet.

#### *Övrigt*

Kritiska moment kan vara tillåtlighetsprövningen, kommunernas detaljplanering och tidsåtgången för planeringsprocessen. Exploateringsintressen kan eventuellt påverka detaljplaneringen och kräva annan vägutformning.

## 32. Väg 73 Älgviken–Fors

#### *Planerade åtgärder*

Utbyggnad till fyrfältig väg.

#### *Problembeskrivning och syfte*

Riksväg 73 utgör en viktig länk mellan Nynäshamn och Stockholm. Belastningen på denna infartsled var betydande redan 1998 med trafikflöden på mellan 8 000 och 9 000 fordon per årsmedeldygn. Trots planerad utbyggnad av spårkapaciteten till Nynäshamn och bättre kollektivtrafik förväntas pendeltrafiken på väg öka liksom godstransporterna. Nuvarande



väg har låg standard särskilt vad gäller trafiksäkerhet och går delvis genom bebyggda områden. Erforderlig kapacitet och trafiksäkerhet samt god bebyggd miljö kan därför bara klaras genom nybyggnad. Syftet är att förbättra nämnda förhållande samt att skapa förutsättningar för tillväxt på Södertörn. Vägen är också en förutsättning för utveckling av hamnen i Nynäshamn.

#### *Effekter och måluppfyllelse*

Åtgärderna bidrar framför allt till inriktningsmål

4. Färre olyckor.
2. Minskade köproblem och bättre framkomlighet ökar transportkvaliteten.
1. Ökad tillgänglighet för alla i transportsystemet.
5. Ökad miljöhänsyn i transportsystemet.

Vägutredningen (september 1997) innehåller inte någon MKB men några bedömningar kan ändå göras. Trafiksäkerheten och miljön förbättras längs nuvarande väg, som går genom mer eller mindre tätt bebyggda områden. Vattenskyddet kan förbättras genom att vägdravvattnet tas om hand och renas. Intrång kan inte undvikas där ny mark tas i anspråk, men ambitionen är att anpassa vägen till landskapet och även i övrigt vidta skyddsåtgärder för att mildra miljöpåverkan.

#### *Planeringsläge och ekonomi*

Vägutredningen från 1997 uppgraderas för att tillgodose miljöbalkens krav. Totalkostnaden är beräknad till 890 Mkr i prisnivå 2001–07. Planeringsprocessen bör kunna drivas så att byggstart kan ske tidigast i slutet av 2004. Med närmare tre års byggtid skulle vägen kunna öppnas för trafik tidigast i mitten av 2007.

### **33. Väg 259 Södertörnsleden, delarna Haningeleden 1, Botkyrkaleden och Masmolänken**

#### *Planerade åtgärder*

Södertörnsleden kommer att bli en tvärförbindelse mellan riksväg 73 vid Jordbro och E4 vid Vårby. Återstående om- och nybyggnad består av följande delar:

1. Gladö kvarn – väg 226 Huddingevägen, ny tvåfältig nio meter bred väg.
2. Väg 226 Huddingevägen–Myrstugeberget, ny fyrfältig väg med planskildheter vid Huddingevägen och Katrinebergsvägen samt fyra breda passager för människor och djur.
3. Masmolänken, ny trafiksäker och gen koppling, till stor del förlagd i tunnel, mellan Södertörnsleden och E4 vid Vårby.

#### *Problembeskrivning och syfte*

Tvärförbindelserna i regionen motsvarar inte alls transportbehoven. Trafiken är hänvisad till vägar med låg framkomlighet och trafiksäkerhet där trafiken medför miljöstörningar. Transportbehoven kan bara lösas genom att komplettera vägsystemet med denna om- och nybyggda förbindelse.

Södertörnsleden utgör en del av Yttre Tvärleden, som är tänkt att knyta samman Stockholmsregionens norra och södra delar. Denna del byggs i första hand för att förbättra sambanden mellan kommunerna i södra Storstockholm och för att skapa en snabb och säker vägförbindelse.

#### *Effekter och måluppfyllelse*

Södertörnsleden bidrar till samtliga inriktningsmål

2. Minskade köproblem och bättre framkomlighet ökar transportkvaliteten.
4. Färre olyckor.
3. Utökning av kollektivtrafikens kapacitet och tillförlitlighet.
5. Ökad miljöhänsyn i transportsystemet.
1. Ökad tillgänglighet för alla i transportsystemet.

Dennisöverenskommelsens effekter bedömdes i en rapportserie 1994 med en del för vardera miljö, tillgänglighet, regional utveckling och samhällsnytta. Arbetsplan med tillhörande MKB finns för Haningeleden 1 (1997-03-27), Botkyrkaleden (november 1993 senaste revidering augusti 1997) men saknas för Masmolänken. Södertörnsleden ger förutsättningar för utveckling av regionens södra del. Med leden fullt utbyggd avlastas dagens vägnät, antalet olyckor minskar och restiden kortas mellan Huddinge och Haninge. I Glömstadalen blir påverkan på landskapsbild och kulturmiljö stor. Sydost om Huddingevägen påverkas också friluftslivet. Ambitionen är dock att i möjligaste mån anpassa vägen till landskapet och även i övrigt vidta skyddsåtgärder för att mildra miljöpåverkan. Huvuddelen av Masmolänken förläggs i tunnel. Förbättringar av den bebyggda miljön beträffande buller och luftkvalitet kan ske i bland annat Sjödalen och Glömsta. Snabba bussförbindelser längs leden kan ge förbättrad kollektivtrafik.

#### *Planeringsläge och ekonomi*

Arbetsplan är upprättad för Haningeleden 1 och Botkyrkaleden. För Masmolänken finns en förstudie. Totalkostnaden är beräknad till 1 250 Mkr i prisnivå 2001–07. Om planeringen startar tidigt 2002 bör byggstart för Haningeleden 1 och Botkyrkaleden kunna ske tidigast i slutet av 2004 och med en byggtid på 2,5 år skulle öppnande för trafik kunna ske tidigast under första halvåret 2007. Masmolänken kan byggstartas tidigast 2008 och färdigställas 2010.

## 34. Väg E20, Norra Länken

### *Planerade åtgärder*

Trafikled med sex körfält huvudsakligen i tunnel mellan Norrtull och Lidingövägen med anslutning till Roslagsvägen vid Frescati. Leden utgör fortsättning på den redan utbyggda delen av Norra Länken och ingår som en del av en trafikledsring runt innerstaden.

### *Problembeskrivning och syfte*

Transporter till och runt innerstaden hänvisas i dag till gatunätet, som inte är utformat för att klara uppgiften. Miljöbelastningen är stor inte minst på Valhallavägen och Lidingövägen. Transportbehoven kan inte lösas på annat sätt och förbättring av nuvarande vägnät måste betraktas som omöjligt eller orimligt. Denna del av Norra Länken är därför nödvändig och syftar till att

- förbättra miljön,
- lösa dagens och morgondagens ökade behov av transporter,
- öka tillgängligheten samt
- skapa förutsättningar för regionens utveckling.

### *Effekter och måluppfyllelse*

Norra Länken bidrar till samtliga inriktningsmål utan rangordning.

1. Ökad tillgänglighet för alla i transportsystemet.
2. Minskade köproblemer och bättre framkomlighet ökar transportkvaliteten.
3. Utökning av kollektivtrafikens kapacitet och tillförlitlighet.
4. Färre olyckor.
5. Ökad miljöhänsyn i transportsystemet.

Dennisöverenskommelsens effekter bedömdes i en rapportserie 1994 med en del för vardera miljö, tillgänglighet, regional utveckling och samhällsnytta. För Norra Länken finns MKB (november 1999, komplettering 2000) ingående i arbetsplanen. Ur sammanfattning kan följande lyftas fram. Leden medför stor avlastning av innerstaden. På Valhallavägen minskar personbilstrafiken med 50 procent och den tunga trafiken med 90 procent. Effekten för de boende blir både lägre bullernivåer och bättre luftkvalitet. Avlastningen i innerstaden kan användas för att öka säkerheten för oskyddade trafikanter samt framkomligheten för kollektivtrafiken. Tunnelförläggningen berör inte parklandskap och naturmiljö i nationalstadsparken. Björnäsavägen kan stängas för genomgående biltrafik. På sträckan söder om Hjorthagen innebär leden vissa nya störningar.

### *Planeringsläge och ekonomi*

Arbetsplan ligger hos regeringen för avgörande. Detaljplan saknas för del av sträckan. Om planeringen startar tidigt 2002 bör byggstart kunna ske tidigast 2005 och med 5,5 års byggtid bör öppnande för trafik kunna ske tidigast 2010. Totalkostnaden uppgår till ca 5 500 Mkr i prisnivå 2001–06 varav ca 700 redan är nedlagda.

### *Övrigt*

Observera att ovanstående uppgifter avser det så kallade Bellevue-alternativet. Under 2000 utreddes även en sträckning under Cedersdalsgatan och ytterligare alternativ prövades under 2001. Jämfört med Bellevue-alternativet medför de övriga alternativen högre kostnader och senareläggning med ca tre år.

## 35. Väg E4, Förbifart Stockholm, Kungens Kurva–Häggvik

### *Planerade åtgärder*

Ny motorväg från E 4 vid Kungens Kurva till E 4 vid Häggvik.

### *Problembeskrivning och syfte*

Antalet körfält över Saltsjö–Mälarsnittet har varit oförändrat sedan 1967. Förbifart Stockholm utgör en del av Yttre Tvärleden, som är tänkt att knyta samman Stockholmsregionens norra och södra delar. Denna del byggs i första hand just för att knyta samman kommunerna på vardera sidan av Mälaren och för att skapa en snabb och säker vägförbindelse. Varken kollektivtrafik eller andra insatser kan lösa den uppgiften varför en ny led behöver byggas. Åtgärden syftar till att

- öka sammanhållningen mellan norra och södra regiondelarna,
- stödja utvecklingen av en flerkärnig region,
- ge förbifartstrafiken ett alternativ till trängseln i centrum samt
- förbättra framkomlighet och miljö.

### *Effekter och måluppfyllelse*

Förbifarten bidrar till samtliga inriktningsmål utan rangordning.

1. Ökad tillgänglighet för alla i transportsystemet
2. Minskade köproblemer och bättre framkomlighet ökar transportkvaliteten.
3. Utökning av kollektivtrafikens kapacitet och tillförlitlighet.
4. Färre olyckor.
5. Ökad miljöhänsyn i transportsystemet.

Ökad kapacitet över Saltsjö/Mälarsnittet är en mycket viktig fråga för Stockholms stad, för regionen och för Mälardalen. Stadens beroende av Essingeleden gör trafiksystemet mycket sårbart och för regionen är ökad kapacitet väsentlig för arbetsmarknadens utveckling och för att klara regionens, Mälardalens och övriga Sveriges tillväxt. Förbifarten får också betydelse för tillgängligheten till Arlanda flygplats.

Dennisöverenskommelsens effekter bedömdes i en rapportserie 1994 med en del för vardera miljö, tillgänglighet, regional utveckling och samhällsnytta. I förstudien (dec 2001) föreslås inriktning för den kommande vägutredningens MKB. Projektets karaktär gör att denna MKB måste bli bred men särskilt viktigt blir att analysera luftkvalitet, buller, vibrationer, farligt gods, påverkan på områden av riksintresse, grundvatten, vattentäkter, klimat och resurshushållning.

Förbifarten kan tekniskt utformas som ytväg längs hela sträckan. Längs leden finns dock mycket känsliga natur- kultur- och rekreationsområden. Områden med låg bakgrunds nivå av buller och som upplevs som mycket tysta finns på Lovön och i naturområden längs Mälarens stränder. Av den anledningen är endast tunneldragningar realistiska för stora delar av Förbifarten.

#### *Planeringsläge och ekonomi*

Förstudie pågår. Med parallell projektering och formell handläggning skulle byggstart kunna ske tidigast under 2006. Med drygt fem års byggtid skulle öppnande för trafik kunna ske tidigast 2012. Totalkostnaden är beräknad till ca 11 500 Mkr i prisnivå 2001-07. Utvecklingen avseende bland annat miljökrav har gjort att nya lösningar får övervägas i flera fall med konsekvenser som i nuläget är svåra att kvantifiera och prissätta.

### 36. Väg 225, delen Lövstalund-Ösmo

#### *Planerade åtgärder*

Förbättring av trafiksäkerheten och ombyggnad på vissa delsträckor.

#### *Problembeskrivning och syfte*

Länsväg 225 har betydelse som tvärförbindelse i länets södra del. Nuvarande väg utgör ett hinder i kommunikationen mellan Nynäshamn och Södertälje vid E4. Standarden är låg med helt undermåliga bredd-, sikt- och trafiksäkerhetsförhållanden. Det finns ett framtida och ökande vägtransportbehov längs länsvägen. Fysiska förbättringsåtgärder eller på vissa ställen ombyggnad är nödvändiga för att komma tillrätta med problemen. Åtgärderna syftar till att förbättra

säkerheten samt stärka förbindelsen mellan Nynäshamn och Södertälje för persontrafik, kollektivtrafik och godstransporter.

#### *Effekter och måluppfyllelse*

Åtgärderna bidrar framför allt till inriktningsmål

4. Färre olyckor.
3. Utökning av kollektivtrafikens kapacitet och tillförlitlighet.
2. Minskade köproblem och bättre framkomlighet ökar transportkvaliteten.
1. Ökad tillgänglighet för alla i transportsystemet.

#### *Planeringsläge och ekonomi*

Planeringen är ej påbörjad varför kostnadsuppgiften 350 Mkr i prisnivå 2001-07 är osäker. Om planeringen startar 2002 bör byggstart kunna ske tidigast 2006 och öppnande för trafik successivt fram till 2009.

#### *Övrigt*

Trafiken 1997 varierade längs sträckan från drygt 2 000 till drygt 6 000 fordon per årsmedeldygn.

### 37. Väg 226, delen Vårsta-Flemingsberg

#### *Planerade åtgärder*

Utbyggnad av förbifart öster om Vårsta, förbättringar mellan Vårsta och Tullinge samt ny fyrfältig förbifart vid Tullinge fram till Flemingsberg.

#### *Problembeskrivning och syfte*

Länsväg 226 har betydelse som infartsled till Stockholm. Standarden är låg med bitvis undermåliga bredd-, sikt- och trafiksäkerhetsförhållanden. Vägen passerar också flera bostadsområden. Även med kraftfulla insatser för att främja kollektivtrafiken förväntas framtida trafikökning på tillfarterna till Stockholm och vägförbättringar fordras för att lösa problemen. Åtgärderna syftar till att öka trafiksäkerheten, förbättra miljön längs vägen samt skapa förutsättningar för bostadsbyggande exempelvis på gamla F 18.

#### *Effekter och måluppfyllelse*

Samtliga inriktningsmål påverkas men kan än så länge inte rangordnas

1. Ökad tillgänglighet för alla i transportsystemet.
2. Minskade köproblem och bättre framkomlighet ökar transportkvaliteten.
3. Utökning av kollektivtrafikens kapacitet och tillförlitlighet.
4. Färre olyckor.
5. Ökad miljöhänsyn i transportsystemet.

Ännu finns inte någon MKB men några bedömningar kan ändå göras. Med förbifarter vid Vårsta och Tullinge förbättras miljön för flertalet boende beträffande buller och luftkvalitet. Vattenskyddet kan förbättras genom att vägdagvattnet tas om hand och renas. På långa sträckor behålls nuvarande sträckning varför intrånget kan begränsas. Vid Tullinge kan vägen förläggas i anslutning till nuvarande F18 och utformas för att skapa god bebyggd miljö.

#### *Planeringsläge och ekonomi*

Endast förstudie finns. Kostnadsuppskattningen 800 Mkr i prisnivå 2001–07 är därför osäker och bedömning av samhällsnyttan saknas. Om planeringen startar 2002 bör byggstart kunna ske tidigast 2007 och öppnande för trafik på någon delsträcka tidigast 2009. Hela sträckan skulle kunna öppnas för trafik tidigast 2010.

#### *Övrigt*

Trafiken 1997 varierade från knappt 8 000 fordon per årsmedeldygn norr om Vårsta till knappt 13 000 vid Tullinge.

## 38. Väg 77 C-länsgräns–Rimbo–Rösa inklusive förbifart

#### *Planerade åtgärder*

Förbättring och ombyggnad av nuvarande väg 77 från gränsen mot Uppsala län via ny förbifart norr om Rimbo och vidare till E18 vid Rösa samt förbättring av södra infarten till Rimbo längs länsväg 280.

#### *Problembeskrivning och syfte*

Riksväg 77 har betydelse som tvärförbindelse i länets norra del. Hamnen i Kapellskär och Norrtälje kommun knyts via 77:an till både Arlanda och väg E4. Standarden är låg med undermåliga bredd-, sikt- och trafiksäkerhetsförhållanden. Tätorten Rimbo störs också av tung genomfartstrafik. Det finns ett framtida och ökande vägtransportbehov längs riksvägen. Fysiska förbättringsåtgärder eller på vissa ställen ombyggnad är nödvändiga för att komma tillrätta med problemen. Genom de planerade åtgärderna förbättras

- framkomlighet och säkerhet,
- tillgängligheten till hamnen i Kapellskär och till Arlanda flygplats,
- förutsättningarna för utveckling av regionens norra del samt
- miljön i Rimbo.

#### *Effekter och måluppfyllelse*

Åtgärderna bidrar till samtliga inriktningsmål

4. Färre olyckor.

1. Ökad tillgänglighet för alla i transportsystemet.

3. Utökning av kollektivtrafikens kapacitet och tillförlitlighet.

5. Ökad miljöhänsyn i transportsystemet.

2. Minskade köproblem och bättre framkomlighet ökar transportkvaliteten.

Vägutredningen (juni 1998) redovisar bland annat följande miljökonsekvenser. Miljövinster uppnås genom säkrare vattenförsörjning samt i Rimbo med friskare luft och bättre bebyggd miljö. Miljöbelastning uppstår på nybyggda delar genom intrång där natur, kultur samt rekreation och friluftsliv berörs. Ambitionen är att anpassa vägen till landskapet och även i övrigt vidta skyddsåtgärder för att mildra miljöpåverkan.

#### *Planeringsläge och ekonomi*

För delen mellan C länsgräns och Alhamra ca 5 km väster om Rimbo har planeringen inte påbörjats varför kostnaderna för denna del är osäkrare än för resten, som baseras på en vägutredning från 1998. Totalkostnaden uppgår till ca 500 Mkr i prisnivå 2001–07. Om planeringen startar 2002 bör byggstart kunna ske tidigast 2006 och öppnande för trafik på någon delsträcka tidigast 2008. Vägutredningens beräkningar påvisar samhällsekonomisk lönsamhet för samtliga dragningar norr om Rimbo. För alternativ "0,5 Alhamra–Rimbo–Rösa" är nettonuvärdeskvoten 0,38.

#### *Övrigt*

Trafiken på sträckorna väster, öster och söder om Rimbo uppgår till ca 3 500 fordon per årsmedeldygn.

## 39. Väg 226 Huddingevägen delen Huddinge kyrka–Stockholms kommungräns

#### *Planerade åtgärder*

Vägsträckan (2,2 km) byggs om till motorvägsstandard.

#### *Problembeskrivning och syfte*

Länsväg 226 utgör en av Stockholms viktiga infarter. Den bidrar till en nödvändig avlastning av trafiken på E4 Södertälje–Stockholm. Nuvarande fyrfältiga väg har låg standard med signalreglerade korsningar och övergångställen. Med ca 30 000 fordon per årsmedeldygn är avsnittet olycksdrabbat och speciellt korsningarna är kapacitetssvaga. Den planerade utbyggnaden till motorväg syftar till att höja trafiksäkerheten, öka kapaciteten och förbättra miljön. Med säkra

och kapacitetsstarka infarter främjas också utveckling och tillväxt i regionen och övriga delar av Sverige.

#### *Effekter och måluppfyllelse*

Åtgärderna bidrar framför allt till inriktningsmål

4. Färre olyckor.
2. Minskade köproblem och bättre framkomlighet ökar transportkvaliteten.
5. Ökad miljöhänsyn i transportsystemet.
1. Ökad tillgänglighet för alla i transportsystemet.

Utbyggnaden innebär endast begränsade intrång och huvudsakligen vid de två trafikplatserna. Dessa intrång kan begränsas genom bullerskyddsåtgärder. Vägdragvattnet kan tas om hand och renas. Trafikplatser istället för trafiksignaler ger jämnare trafikrytm och därmed mindre avgasutsläpp. Tillgängligheten för oskyddade trafikanter kan förbättras och barriäreffekten mildras med planskilda korsningar.

#### *Planeringsläge och ekonomi*

Objektet ingår i Länsplan 1998–2007 med planerad byggstart 2003. Vägutredning finns och arbetsplan är på gång. Med 2,5 års byggtid och tidigast möjliga byggstart 2005 skulle vägen kunna öppnas för trafik 2007. Den totala kostnaden uppgår till 420 Mkr.

## 40. Väg E18 delen Danderyds kyrka–Arninge

#### *Planerade åtgärder*

Breddning av nuvarande motorväg till sex körfält, bullerskyddsåtgärder samt överdäckning vid Lahäll och Hägernäs.

#### *Problembeskrivning och syfte*

Sträckan är en del av Norrtäljevägen och den viktigaste infartsleden till Stockholm från nordost. Den är hårt belastad och trafiken uppgick 1998 till drygt 60 000 fordon per årsmedeldygn vid Danderyds kyrka. Vägens kapacitet är otillräcklig framförallt i riktning mot Stockholm under morgontimmarna. Busstrafiken hindras också och bullerstörningar finns på vissa delsträckor. Även med kraftfulla insatser för att främja kollektivtrafiken förväntas framtida trafikökning på tillfarterna till Stockholm, något som nuvarande fyra körfält inte kan klara. Den planerade breddningen syftar framför allt till att öka kapaciteten, minska bullret för de kringboende, underlätta för kollektivtrafiken och förbättra trafiksäkerheten. Genom breddningen blir motorvägen även framledes en säker och kapacitetsstark led som avlastar kringliggande vägnät något

som också främjar utveckling och tillväxt i regionen och övriga delar av Sverige.

#### *Effekter och måluppfyllelse*

Åtgärderna bidrar till samtliga inriktningsmål

2. Minskade köproblem och bättre framkomlighet ökar transportkvaliteten.
5. Ökad miljöhänsyn i transportsystemet.
3. Utökning av kollektivtrafikens kapacitet och tillförlitlighet.
4. Färre olyckor.
1. Ökad tillgänglighet för alla i transportsystemet.

Vid breddning av en befintlig motorväg ökar barriäreffekten endast marginellt och miljöintrången i övrigt kan begränsas genom att skyddsåtgärder vidtas. Breddningen kan i stort hållas inom befintligt vägreservat. Ur vägutredningen (okt 2000) och dess MKB har följande saxats. Boende berörs längs stora delar av sträckan. Bullerutbredningen begränsas genom förbättrade och utökade bullerskärmar samt genom överdäckning. Förutsättningarna för exploatering förbättras och möjligheterna att skapa god bebyggd miljö ökar. Vattenskyddet förbättras genom att vägdragvattnet tas om hand och renas. Landskapsanpassningen kan förbättras genom ombyggnad av trafikplatser och trädplantering längs sträckan. Luftföroreningarna är svårbedömda – mer trafik (ökning) – renare fordon (minskning) – jämnare trafikrytm (minskning).

#### *Planeringsläge och ekonomi*

En vägutredning är i stort sett klar. Arbetet har avbrutits då det inte funnits medel för senare skeden. Totalkostnaden uppgår till ca 750 Mkr i prisnivå 2001–07. Om planeringen startar i början av 2002 bör byggstart kunna ske tidigast 2006 och öppnande för trafik under 2007.

#### *Övrigt*

Vägutredningen redovisar alternativa ambitionsnivåer alltifrån att behålla nuvarande väg (vilket inte löser problemen) till ovan beskrivna breddning.

## 41. Väg E20, Österleden

#### *Planerade åtgärder*

Utbyggnad av trafikled mellan Södra Länken och Norra Länken i tunnel under Djurgården. Leden ingår som den östra delen av en trafikledsring runt innerstaden.

*Problembeskrivning och syfte*

Kapaciteten över Saltsjö-Mälarsnittet är sedan länge otillräcklig. I brist på alternativ belastas i dag Gamla stan och innerstaden svårt av mycket omfattande trafik. Med förväntad tillväxt är det inte möjligt att tillgodose transportbehoven genom utbyggnad av kollektivtrafiken eller andra smärre förbättringar utan en ny förbindelse behövs.

Funktionsmål för leden är:

- förbättrad miljö och trafiksäkerhet genom att genomfarts-trafiken flyttas ut från innerstadens gatunät,
- förbättrad tillgänglighet inom regionen samt
- bättre möjligheter för regional utveckling.

*Effekter och måluppfyllelse*

Österleden bidrar till samtliga inriktningsmål utan rangordning

1. Ökad tillgänglighet för alla i transportsystemet.
2. Minskade köproblemmen och bättre framkomlighet ökar transportkvaliteten.
3. Utökning av kollektivtrafikens kapacitet och tillförlitlighet.
4. Färre olyckor.
5. Ökad miljöhänsyn i transportsystemet.

Dennisöverenskommelsens effekter bedömdes i en rapportserie 1994 med en del för vardera miljö, tillgänglighet, regional utveckling och samhällsnytta. För Österledens etapper upprättades MKB under åren 1993–1994. Beträffande Österleden har arbetet legat nere sedan mitten av 90-talet. Positiva miljöeffekter uppnås främst i Stockholms innerstad men även i närmiljön. Störningar uppkommer under byggnationen. Miljöpåverkan från den färdiga leden blir liten tack vare de åtgärder som vidtas.

*Planeringsläge och ekonomi*

Utredningsplan och koncept till arbetsplan föreligger men behöver överarbetas. Detaljplan i Nacka kommun för delen söder om Kvarnholmsvägen har vunnit laga kraft. Arbetet med detaljplaner inom Stockholms stad ligger för närvarande nere. Genomförandeavtal med Stockholms stad och Nacka kommun saknas. Sannolikt måste en del av hittills upprättade handlingar kompletteras. Den sammanlagda tiden för planering, upphandling och byggande uppgår till ca 10 år. Tidigast möjliga byggstart torde vara 2008 med öppnande för trafik 2014. Kostnadskalkylen är från 1995. Med prisomräkning, hänsyn till nya miljökrav och med erfarenheter från Södra Länken bedöms totalkostnaden uppgå till ca 8 500 Mkr i prisnivå 2001–07.

## 42. Väg Huvudstaleden, Ulvsundaleden–Tomtebodas trafikplats

*Planerade åtgärder*

Utbyggnad av en ny led med fyra till sex körfält från en ny trafikplats på Ulvsundaleden vid Karlsbodavägen, på den nya Tritonbron över Bällstaviken, längs och under Tritonvägen i Sundbyberg, i tunnel under Huvudsta och till en ombyggd trafikplats vid Tomteboda vid E4.

*Problembeskrivning och syfte*

Infartstrafiken från nordvästkommunerna ökar och kommer att kräva ytterligare kapacitet in mot Stockholm. Hela trafikökningen kan inte klaras på E18 och E4 utan att viss del av trafiken länkas av längs Ulvsundaleden via Huvudstaleden fram till Essingeleden, Norra Länken och Klarastrandsleden. Leden skulle också avlasta den hårt ansträngda Tranebergsbron. Med nuvarande förhållanden drabbas det lokala vägnätet i Sundbyberg, Solna och även Stockholm av genomfartstrafik med nackdelar beträffande framkomlighet och trafiksäkerhet samt störningar för de boende. Syftet med den föreslagna Huvudstaleden är att

- öka kapaciteten mellan delar av Västerort och regionens centrum,
- förbättra säkerhet och framkomlighet,
- minska miljöstörningarna samt
- ge möjligheter för ökat byggande av bostäder och kontor.

*Effekter och måluppfyllelse*

Åtgärderna bidrar framför allt till inriktningsmål

1. Ökad tillgänglighet för alla i transportsystemet.
2. Minskade köproblemmen och bättre framkomlighet ökar transportkvaliteten.
4. Färre olyckor.
5. Ökad miljöhänsyn i transportsystemet.

Ännu finns inte någon MKB men några bedömningar kan ändå göras. Många boende i Solna, Sundbyberg och Stockholm kommer att få en bättre boendemiljö genom ledens avlastande effekt. I bostadsområdena minskar bullerstörningarna, avgasutsläppen och barriärerna.

*Planeringsläge och ekonomi*

De tre berörda kommunerna Stockholm, Solna och Sundbyberg har översiktligt utrett Huvudstaleden 1996. Med hänsyn till att endast preliminära skisser finns återstår en lång planerings- och beslutsprocess. Byggstart torde vara möjlig tidigast 2010 och med 5 års byggtid skulle leden kunna vara färdig tidigast 2014.



Observera beträffande totalkostnaden 1 800 Mkr i 1996 års prisnivå att

- kostnaden är gammal och bygger på dåtidens miljö- och säkerhetskrav,
- ingen upprustning av Ulvsundaleden mellan Karlsboda-vägen och Rinkeby ingår samt
- erfarenheterna av Södra Länken visar att komplikationerna vid byggande i tätort är kostnadskrävande.

Med andra ord torde totalkostnaden vara kraftigt underskattad.

#### Övrigt

Staten är för närvarande inte väghållare för den planerade leden. Vägverket arbetar dock med en systemstudie som bland annat ska visa vilken roll Huvudstaleden spelar i det övergripande vägnätet.

Huvudstaleden ger full effekt först med en utbyggnad till fyra körfält på Klarastrandsleden.

### 43. Väg E4/E20 Södertälje–Hallunda

#### Planerade åtgärder

Breddning av nuvarande motorväg från fyra till sex körfält mellan trafikplatserna Moraberg och Hallunda.

#### Problembeskrivning och syfte

Redan i dag är kapaciteten tidvis otillräcklig. Trafikflödet uppgick 1998 till närmare 50 000 fordon per årsmedeldygn. Även med kraftfulla insatser för att främja kollektivtrafiken förväntas framtida trafikökning på tillfarterna till Stockholm, något som nuvarande fyra körfält inte kan klara. Genom breddningen blir motorvägen även framledes en säker och kapacitetsstark led som avlastar kringliggande vägnät. Med säkra och kapacitetsstarka infarter främjas också utveckling och tillväxt i regionen och övriga delar av Sverige.

#### Effekter och måluppfyllelse

Åtgärderna bidrar framför allt till inriktningsmål

2. Minskade köproblem och bättre framkomlighet ökar transportkvaliteten.
4. Färre olyckor.
5. Ökad miljöhänsyn i transportsystemet.

Vid breddning av en befintlig motorväg ökar barriäreffekten endast marginellt och miljönträngningen i övrigt kan begränsas genom att skyddsåtgärder vidtas. Breddningen kan huvudsakligen åstadkommas inom nuvarande vägområde. Ännu finns inte någon MKB men några bedömningar kan ändå

göras. Begränsat intrång i natur- och kulturområden. Ytvatten från vägen kan tas om hand och renas. Befintligt skydd av reservvattentäkten i Borsjön kan utökas för att klara tillkommande körfält. Luftföroreningarna är svårbedömda – mer trafik (ökning) – renare fordon (minskning) – jämnare trafikrytm (minskning). Kapacitetsförstärkningen får betydelse för tillgängligheten till Arlanda flygplats.

#### Planeringsläge och ekonomi

Planeringen är ej påbörjad varför den uppskattade kostnaden 600 Mkr i prisnivå 2001–07 är osäker. Om planeringen startar 2002 bör byggstart kunna ske tidigast 2006 och öppnande för trafik tidigast 2008.

### 44. Väg E4 Upplands Väsby–Arlanda

#### Planerade åtgärder

Breddning av nuvarande motorväg från fyra till sex körfält mellan trafikplatserna Glädjen och Arlanda.

#### Problembeskrivning och syfte

Redan i dag är kapaciteten tidvis otillräcklig. Trafikflödet uppgick 1998 till drygt 50 000 fordon per årsmedeldygn. Även med kraftfulla insatser för att främja kollektivtrafiken förväntas framtida trafikökning på tillfarterna till Stockholm, något som nuvarande fyra körfält inte kan klara. Genom breddningen blir motorvägen även framledes en säker och kapacitetsstark led som avlastar kringliggande vägnät och som fordras för expansionen på Arlanda flygfält. Med säkra och kapacitetsstarka infarter främjas också utveckling och tillväxt i regionen och övriga delar av Sverige.

#### Effekter och måluppfyllelse

Åtgärderna bidrar framför allt till inriktningsmål

2. Minskade köproblem och bättre framkomlighet ökar transportkvaliteten.
4. Färre olyckor.
5. Ökad miljöhänsyn i transportsystemet.
1. Ökad tillgänglighet för alla i transportsystemet.

Vid breddning av en befintlig motorväg ökar barriäreffekten endast marginellt och miljönträngningen i övrigt kan begränsas genom att skyddsåtgärder vidtas. Ännu finns inte någon MKB men några bedömningar kan ändå göras. Boendemiljöer berörs i Upplands Väsby och Rosersberg. Skärmar kan anläggas för oförändrat eller minskat buller. Ytvatten från vägen kan tas om hand och renas för att säkra bland annat grundvattnet i Stockholmsåsen. Luftföroreningarna är svårbedömda – mer



trafik (ökning) – renare fordon (minskning) – jämnare trafikrytm (minskning). Kapacitetsförstärkningen får betydelse för tillgängligheten till Arlanda flygplats.

#### *Planeringsläge och ekonomi*

Planeringen är ej påbörjad varför den uppskattade kostnaden 400 Mkr i prisnivå 2001–07 är osäker. Om planeringen startar 2002 bör byggstart kunna ske tidigast 2006 och öppnande för trafik tidigast 2008.

## 45. Väg E18 Jakobsberg–Hjulsta

#### *Planerade åtgärder*

Breddning av nuvarande motorväg från fyra till sex körfält mellan trafikplatserna Jakobsberg och Hjulsta.

#### *Problembeskrivning och syfte*

Trafiktrycket på huvudinfarten till Stockholm västerifrån ökar stadigt. Utvecklingen förväntas fortsätta även med kraftfulla insatser för att främja kollektivtrafiken. Trafikflödet uppgick 1998 till knappt 40 000 fordon per årsmedeldygn. När E4 förbifart Stockholm och E18 Hjulsta–Rinkeby–Kista byggts ut kommer nuvarande fyra körfält inte att klara den förväntade trafikökningen. Genom breddningen blir motorvägen även framledes en säker och kapacitetsstark led, som avlastar kringliggande vägnät och ökar tillgängligheten till knutpunkten Barkarby. Med säkra och kapacitetsstarka infarter främjas också utveckling och tillväxt i regionen och övriga delar av Sverige.

#### *Effekter och måluppfyllelse*

Åtgärderna bidrar framför allt till inriktningsmål

2. Minskade köproblemm och bättre framkomlighet ökar transportkvaliteten.
4. Färre olyckor.
5. Ökad miljöhänsyn i transportsystemet.
1. Ökad tillgänglighet för alla i transportsystemet, t.ex. knutpunkten Barkarby.

Vid breddning av en befintlig motorväg ökar barriäreffekten endast marginellt och miljöinträngen i övrigt kan begränsas genom att skyddsåtgärder vidtas. Breddningen kan huvudsakligen åstadkommas inom nuvarande vägområde. Ännu finns inte någon MKB men några bedömningar kan ändå göras. Då vägen går genom redan exploaterade områden (industri, flygplats, handel, krossanläggning) bedöms inträngen i detta fall bli små. Boende berörs i Barkarby och Jakobsberg. Bullerskärmar kan anläggas så att boendemiljön blir oförändrad

eller bättre. Luftföroreningarna är svarbedömda – mer trafik (ökning) – renare fordon (minskning) – jämnare trafikrytm (minskning).

#### *Planeringsläge och ekonomi*

Planeringen är ej påbörjad varför den uppskattade kostnaden 350 Mkr i prisnivå 2001–07 är osäker. Samordningen med utbyggnaden av E4 förbifart Stockholm gör att planeringen bör inriktas på byggstart 2010 och öppnande för trafik 2012.

#### *Övrigt*

Det finns en trång passage vid Barkarby station där konkurrens om utrymme kan kräva kostsamma lösningar.

## 46. Väg E 20 Härad–Grundbro (Förbifart Strängnäs)

#### *Planerade åtgärder*

Utbyggnad av 13 km motorväg i ny sträckning förbi Strängnäs.

#### *Problembeskrivning och syfte*

E20 sammanlänkar storstadsregionerna Göteborg och Stockholm samt via E18 även Oslo med centrala och södra Stockholm. Objektet ingår i det av EU utpekade Trans European Road Network (TERN). Väginvesteringsobjektet syftar till att öka trafiksäkerheten och framkomligheten samt minska miljöstörningarna i Strängnäs tätort. För trafikanterna på E20 innebär utbyggnaden en vägförkortning på drygt 2 km. Väg E20 har förutom en nationell och regional funktion tillsammans med riksväg 55 en mycket viktig lokal funktion för Strängnäs kommun. I utbyggnaden ingår en ny anslutning till riksväg 55 (Strängnäs–Enköping). Bredden på den nuvarande vägen varierar mellan 9 och 12 meter. Hastigheten på sträckan varierar mellan 70 och 90 km/h. På ett kortare avsnitt i Malmby är hastigheten nedsatt till 50 km/tim. Nuvarande trafik varierar mellan 11 000–13 000 fordon per trafikdygn. Objektet ligger på en av de 100 farligaste vägsträckorna i landet.

#### *Effekter och måluppfyllelse*

Mellan Eskilstuna och Stockholm är E20 förbi Strängnäs den "felande länken". En utbyggnad innebär att det blir motorvägsstandard på hela vägsträket.

Ökad trafiksäkerhet och framkomlighet samt minskade miljöstörningar. Restiden minskar med ca 4 min för genomfartstrafiken på E20

Vägen går i ny sträckning så det blir intrång för bl.a. friluftslivet. Berör främst en orienteringsklubb och en golfbana samt en ridskola som tvingats flytta sin verksamhet.

Den samhällsekonomiska kalkylen har givit en hög netto-  
värdeskvot på + 1,4.

#### *Planeringsläge och ekonomi*

Projekteringsläge: Fastställt och lagakraftvunnen arbetsplan,  
bygghandling klar.

Vägverket Region Mälardalen utgår i sin verksamhets-  
planering för år 2002 med att detta objekt kan byggstartas i  
april och öppna för trafik år 2005. Byggekostnaden har tidigare  
beräknats till 400 Mkr i 1997 års prisnivå.

### 47. Väg E 4 Uppsala–Mehedeby

#### *Planerade åtgärder*

78 km motorväg i ny sträckning samt Bärbyleden etapp 3.

#### *Problembeskrivning och syfte*

Nuvarande väg har stora brister med avseende på både trafik-  
säkerhet, objektet ligger på en av de 100 farligaste vägsträck-  
orna i landet, och framkomlighet samtidigt som miljösitua-  
tionen är dålig för främst orter som Uppsala, Lövsalöt,  
Björklinge, Läby, Månkarbo och Tierps kyrkby, vilka vägen  
i dag passerar igenom. Vägen ligger delvis på Uppsalaåsen  
och inom vattenskyddsområde för Uppsala kommuns vatten-  
täkt. Det finns inga åtgärder för att ta hand om utsläpp av  
farligt gods vid en olycka.

#### *Effekter och måluppfyllelse*

E4 Uppsala–Mehedeby är det väginvesteringsobjekt i Mälardalen som skulle ge mest effekter på de olika dimensionerna:

- Lokalt: För att förbättra Uppsala stads trafik- och miljösituation,
- Regionalt: För Stockholm–Mälardalen då det förbättrar hela nordupplands tillgänglighet mot Stockholmsregionen
- Nationellt: För Stockholm – Övriga landet då det förbättrar tillgängligheten för trafiken till och från norrlandslänen
- Internationellt: För att det ökar tillgängligheten till Arlanda.

Väg i ny sträckning innebär intrång. Bland annat försämrad utblick från Uppsala gamla högar då vägen blir synlig från denna punkt. Skapar möjlighet att förbättra vattentäktssituationen för Uppsala kommun i och med att trafiken flyttas till den nya vägsträckningen.

En gammal samhällsekonomisk kalkyl har givit en netto-  
värdeskvot på + 0,9. Nettonuvärdeskvoten kan vid en ny  
beräkning förväntas öka till ca +1,3.

#### *Planeringsläge och ekonomi*

Projekteringsläge: Fastställt och lagakraftvunnen arbetsplan,  
bygghandling klar.

Vägverket Region Mälardalen utgår i sin verksamhets-  
planering för 2002 från att kunna starta detta objekt i  
september 2002 och öppna för trafik 2007. Byggekostnaden  
har tidigare beräknats till 2 830 Mkr i 1997 års prisnivå.

### 48. Väg E 18 Sagån–Enköping

#### *Planerade åtgärder*

15 km motorväg i ny sträckning.

#### *Problembeskrivning och syfte*

Väg E18 liksom E20 sammanlänkar västra Sverige med  
Stockholm. Väg E18 tillhör den så kallade Nordiska triangeln  
vilken ingår i det av EU utpekade Trans European Road  
Network (TERN). Väg E18 har särskild betydelse för trans-  
porterna mellan Norge, Sverige, Finland och Ryssland.  
Trafikmängden uppgår i dag till 14 000 axelpar. I dag finns  
det på sträckan hastighetsnedsättningarna till 50 och 70  
km/h vid Hummelsta och Enköpings tätort. Objektet ligger  
på en av de 100 farligaste vägsträckorna i landet.

#### *Effekter och måluppfyllelse*

Ökad framkomlighet, trafiksäkerhet och minskade miljöstörningar är starka argument. Väg i ny sträckning ger intrång. Viktiga kulturmiljöområden. Hänsyn har tagits i så hög utsträckning som möjligt vid utplacering av vägen i landskapet. Förbättrar avsevärt miljösituationen i Hummelsta tätort genom att trafiken flyttas till den nya vägen. Den samhällsekonomiska kalkylen har givit en mycket hög netto-  
värdeskvot på + 2,4.

#### *Planeringsläge och ekonomi*

Projekteringsläge: Fastställt och lagakraftvunnen arbetsplan,  
bygghandling ej påbörjad. Kan byggstartas 2003 och öppnas  
för trafik 2006. Byggekostnaden har beräknats till 610 Mkr i  
1999 års prisnivå.

### 49. Väg 55 "Mälardiagonalen"

#### *Planerade åtgärder*

En rad olika förslag till förbättringsinsatser finns längs med  
hela vägstråket 55 mellan Norrköping och Uppsala. Dels i form  
av väginvesteringsobjekt i ny sträckning dels i form av rik-  
tade åtgärder längs med befintlig sträckning. Östra förbifarten  
Katrineholm (nr 45b) på väg 55/56 är det mest angelägna

väginvesteringsobjekt på detta vägstråk. Inriktningen för vägstråket är att rent generellt lyfta standarden till en mötesfri landsväg.

#### *Problembeskrivning och syfte*

Vägverket Region Mälardalen vill lyfta fram väg 55 som ett viktigt vägstråk. Inte bara ur ett regionalt perspektiv utan även ur ett nationellt perspektiv. Ur ett regionalt perspektiv för Södermanlands del är väg 55 tillsammans med väg 910 och väg E20 utpekade som huvudförbindelse med Stockholm. Detta är gjort i Södermanlands Länstransportplan för perioden 1998–2007. Ur nationellt perspektiv blir väg 55 Norrköping–Uppsala särskilt intressant när väg E4 Uppsala–Mehedeby öppnas för trafik. Det är intressant att studera väginvesteringar i Mälardalen som syftar till att trafiken skall kunna ta sig förbi Stockholm utan att behöva passera direkt igenom Stockholmsregionen. På så sätt avlastas Stockholmsregionen trafikmässigt. Befolkningsökningen kommer sannolikt att fortsätta att öka i "Stockholmsnära" lägen som Uppsala, Enköping, Strängnäs, Laggesta/Mariefred. En satsning på Rv 55 "Mälardiagonalen" får då också en regional dimension genom att på ett bättre sätt skapa en bra tvärförbindelse och koppla dessa orter närmare varandra.

#### *Effekter och måluppfyllelse*

En satsning på vägstråket 55 ger positiva effekter ur både ett nationellt och regionalt perspektiv. På vissa sträckor finns även viktiga lokala förbättringar, exempelvis gäller det för Östra förbifarten Katrineholm som skulle förbättra miljösituationen i den centrala tätorten. Objekten har rent generellt en hög samhällsekonomisk nytta. Exempelvis har Östra förbifarten Katrineholm en nettonuvärdeskvot +1,0.

#### *Planeringsläge och ekonomi*

I dag tillhör enbart delen Norrköping–Katrineholm på väg 55 det nationella stamvägnätet som behandlas av Vägverkets nationella väghållningsplan, denna del av väg 55 utgör en del av den s.k. "räta linjen". Resterande del hanteras i Länstransportplanen för Södermanland och Uppsala län.

En grov uppskattning och summering av kostnaderna för att lyfta hela vägstråket uppgår till 1 975 Mkr. Östra förbifarten Katrineholm har kostnadsberäknats till 300 Mkr.

Projekteringsläge har tidigare redovisats för alla de aktuella objekten men kan rent generellt sägas vara gott. Många objekt skulle kunna byggstartas mellan 2003 och 2006. För Östra förbifarten Katrineholm är det möjligt att byggstarta år 2005.

#### *Övrigt*

Vägverket Region Mälardalen vill peka på möjligheten att göra en satsning på Rv 55 "Mälardiagonalen" genom att nyttja möjligheten i propositionen 2001/02: 20 "Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem" om att fördela upp till 50 procent extra medel till de aktuella länen.

## 50. Väg E 18 Lekhyttan–Adolfsberg

#### *Planerade åtgärder*

Omläggning av väg E18 i ny sträckning norr om befintlig väg på en sträcka av 18,5 km. Vägen utformas med fyra körfält (18,5 meter) med planskilda trafikplatser.

#### *Problembeskrivning och syfte*

Väg E18 liksom E20 sammanlänkar västra Sverige med Stockholm. Väg E18 tillhör den så kallade Nordiska triangeln vilken ingår i det av EU utpekade Trans European Road Network (TERN). Väg E18 har särskild betydelse för transporterna mellan Norge, Sverige, Finland och Ryssland. Mellan 10 000 och 15 000 fordon per dygn bedöms trafikera den nya vägen. Nuvarande väg är bitvis krokig och smal, endast 8 meter bred på en sträcka av ca 10 km. I genomsnitt dödas drygt en person och 3 personer skadas svårt per år på berört avsnitt. Objektet ligger på en av de 100 farligaste vägsträckorna i landet.

#### *Effekter och måluppfyllelse*

Utbyggnaden syftar till att öka säkerheten och framkomligheten, men även vissa miljöförbättringar avseende buller. I och med att det är till viss del väg i ny sträckning innebär det intrång både vad avser natur- och kulturområden. Den samhällsekonomiska kalkylen har givit en hög nettonuvärdeskvot på +0,9.

#### *Planeringsläge och ekonomi*

Projekteringsläge: Vägutredning klar. För närvarande pågår tillätlighetsprövning. Är möjlig att byggstarta vintern 2003 och öppnas för trafik 2006.

Byggkostnaden har tidigare beräknats till 520 Mkr i 1999 års prisnivå.

#### *Övrigt*

Kan även komma att utpekas av regeringens s.k. omställningsgrupp som skall slutredovisa sitt uppdrag den 31/12 2001.

## 51. Väg E 18 Västjädra–Västerås

### *Planerade åtgärder*

Breddning av befintlig mötesfri landsväg till motorväg.

### *Problembeskrivning och syfte*

Väg E18 liksom E20 sammanlänkar västra Sverige med Stockholm. Väg E18 tillhör den så kallade Nordiska triangeln vilken ingår i det av EU utpekade Trans European Road Network (TERN). Väg E18 har särskild betydelse för transporterna mellan Norge, Sverige, Finland och Ryssland. På den aktuella vägsträckan har nyligen installerats mitträcken, ny asfaltstopp anlagts samt vägmarkeringar målats om så att den aktuella vägsträckan i dag fungerar som en mötesfri landsväg. Vägverket Region Mälardalen menar att denna lösning kommer att fungera några år, men redan nu när den kapacitetsgränsen vid vissa större helger.

### *Effekter och måluppfyllelse*

Framförallt framkomlighet då vägen redan i dag anses ha fått en hög trafiksäkerhet.

Breddning av befintlig väg innebär marginella intrång i natur- och kulturområden.

Nettonuvärdeskvoten har tidigare beräknats till +0,8.

### *Planeringsläge och ekonomi*

Projekteringsläge: Förstudie klar. Arbete pågår med att upprätta arbetsplan/bygghandling. Kan byggstartas 2005 och öppnas för trafik 2007. Byggekostnaden har tidigare uppskattats till 120 Mkr i 1997 års prisnivå.

## 52. Väg 53 Kvicksund–Västjädra

### *Planerade åtgärder*

Breddning av befintlig väg till en fyrfältig väg med plankorsningar dvs. inga planskilda trafikplatser.

### *Problembeskrivning och syfte*

Väg 53 mellan Gröndal och Kvicksund, den södra delen, är i dag en 13 m bred väg. Vägverket Region Mälardalen planerar att göra om denna vägsträcka till en s.k. mötesfri landsväg med mitträcke. På väg 53 mellan Kvicksund–Västjädra är vägen smalare och i behov av åtgärder för en ökad framkomlighet. Vägen har ungefär samma trafikvolym och bör därför ges en gemensam standard i dess hela sträckning.

### *Effekter och måluppfyllelse*

En upprustning kan i dagsläget inte luta sig mot någon samhällsekonomisk kalkyl, eftersom det inte har gjorts någon sådan för de aktuella objektet. Istället pekas på möjligheten att bidra till att vidga de lokala arbetsmarknadsregionerna. Enligt den regionalpolitiska utredningens slutbetänkande, där de lokala arbetsmarknadsregionerna finns redovisade i en bilaga, tillhör inte Eskilstuna och Västerås samma lokala arbetsmarknadsregion. Länsgränserna är fortfarande starka. Med tanke på att potentialen finns i form av befolkningsunderlag borde både insatser på väg- och järnvägssidan göras för att i högre grad vidga dessa lokala arbetsmarknadsregioner på respektive sida av Mälaren så att de på sikt kan växa samman till en gemensam lokal arbetsmarknadsregion. Naturligtvis gäller det inte bara arbetsmarknadsregionen utan även i hög grad studieresorna. Mälardalens högskola finns i både Eskilstuna och Västerås.

Breddning av befintlig väg innebär marginella intrång i natur- och kulturområden.

### *Planeringsläge och ekonomi*

Planeringen och projekteringen ej påbörjad. En uppskattning är att objektet skulle kunna byggstartas 2005 och öppnas för trafik 2007.

En grov kostnadsuppskattning har gjorts till 250 Mkr för ombyggnad till fyrfältsväg sträckan Kvicksund–Västjädra. Då bör även den södra delen av väg 53 Gröndal–Kvicksund ges denna standard vilket uppskattats till 200 Mkr.

## 53. Väg E 18 Västerås–Sagån

### *Planerade åtgärder*

Breddning av befintlig mötesfri landsväg till motorväg.

### *Problembeskrivning och syfte*

Väg E18 liksom E20 sammanlänkar västra Sverige med Stockholm. Väg E18 tillhör den så kallade Nordiska triangeln vilken ingår i det av EU utpekade Trans European Road Network (TERN). Väg E18 har särskild betydelse för transporterna mellan Norge, Sverige, Finland och Ryssland. Nyligen har på den aktuella vägsträckan mitträcken installerats, ny asfaltstopp anlagts samt vägmarkeringar målats om så att den i dag fungerar som en mötesfri landsväg. Vägverket Region Mälardalen menar att denna lösning kommer att fungera i ca 10 år. Vägtrafiktillväxten kan då ha blivit så stark på det aktuella objektet att en kapacitetsstarkare väg måste byggas. Av systemskäl kan det också hävdas att E18 på lång sikt bör ha motorvägsstandard hela vägen mellan Västerås och Stockholm.

*Effekter och måluppfyllelse*

Framförallt framkomlighet då vägen redan i dag har fått en trafiksäker lösning.

Breddning av befintlig väg innebär marginella intrång i natur- och kulturområden.

*Planeringsläge och ekonomi*

Planering ej påbörjad. En uppskattning är att det skulle kunna byggstartas 2005 och öppnas för trafik 2007. En uppskattning har gjorts av kostnaden till 150 Mkr i 1997 års prisnivå.

*Övrigt*

Eventuellt kommer liknande effekter att uppstå i samband med Mälarbanans förbättring som det gjordes på E20 i samband med Svealandsbanans öppning. Vägtrafiktillväxten på E20 avstannade då jämfört med regionens övriga Europavägar speciellt på de partier med centralt placerade stationslägen som exempelvis Strängnäs och Eskilstuna.

## 54. Väg E 20 Gräsnäs–Reutersberg/Kungsör

*Planerade åtgärder*

Inriktningen är en fyrfältig väg med bredden 18,5 m och trafikplatser.

*Problembeskrivning och syfte*

E20 sammanlänkar storstadsregionerna Göteborg och Stockholm samt via E18 även Oslo med centrala och södra Stockholm. Objektet ingår i det av EU utpekade Trans European Road Network (TERN). Väginvesteringsobjektet Gräsnäs–Reutersberg/Kungsör på väg E20 har blivit särskilt aktuellt att bygga i och med invigningen av väg E18/20 Örebro–Gräsnäs (Arboga). Trafik på väg E20 väljer i många fall att passera igenom Arboga och åka den tidigare E20 fram till Slyte innan de nyttjar den nyöppnade motorvägen E18/20.

*Effekter och måluppfyllelse*

En ny länk mellan Gräsnäs och Reutersberg/Kungsör skulle öka attraktiviteten för trafiken på E20 att i högre grad nyttja den nya motorvägen med dess högre säkerhet.

Väg i ny sträckning innebär intrång. Det finns känsliga naturområden speciellt nära Kungsör.

En tidigare genomförd samhällsekonomisk kalkyl visar på en relativt låg nettonuvärdeskvot på +0,1. E20 Gräsnäs–Reutersberg/Kungsör har till skillnad från många väginvesteringsobjekt i Mälardalen inte en speciellt hög samhällsekonomisk nytta. Vi anser dock att den relativt höga priorite-

ringen beror på objektets strategiskt viktiga läge dvs. valet mellan att gå söder eller norr om Mälaren in mot Stockholm. Det gäller att öka attraktiviteten för den nyöppnade motorvägen mellan Örebro–Arboga så att inte trafiken åker den gamla vägen mot Örebro.

*Planeringsläge och ekonomi*

Projekteringsläge: För närvarande pågår en vägutredning för det aktuella objektet. Kan byggstartas 2006 och öppnas för trafik 2008. En uppskattning visar på en ungefärlig kostnad av 300 Mkr i 1999 års prisnivå.

## 55. Arlandaförbindelsen (väg)

*Planerade åtgärder*

Inriktningen är en mötesfri landsväg i delvis ny sträckning.

*Problembeskrivning och syfte*

Utbyggnaden och den ökade trafikeringen av Arlanda medför ett ökat behov av vägtransporter mellan stora delar av Mälardalen och Arlanda. Det är därför väsentligt att vidare studera en bättre vägförbindelse mellan E18 och Arlanda. Denna förbindelse mellan E18 och Arlanda har kommit att benämnas för Arlandaförbindelsen. (Lv 263 m.f.l)

*Effekter och måluppfyllelse*

Arlandaförbindelsen skulle ge Stockholm/Mälardalen en bättre koppling till Arlanda och därmed internationellt.

På de delar där vägen går i ny sträckning sker marginella intrång i natur- och kulturområden på de platser där breddning sker i befintlig sträckning.

Ingen samhällsekonomisk kalkyl har gjorts för det aktuella objektet.

*Planeringsläge och ekonomi*

Vägverket Region Mälardalen har 1994 gjort en förstudie kring detta och fortsatte därefter med en vägutredning 1996. Något ytterligare steg har inte tagits i planerings- eller projekteringsprocessen. I och med att miljöbalkens övergångsperiod har gått ut måste nästa steg i planerings- och projekteringsprocessen vara att man startar om med att göra en förstudie.

En grov uppskattning är att objektet skulle kunna byggstartas 2006 och öppnas för trafik 2008. Byggekostnaden är grovt uppskattad till 400 Mkr i 1997 års prisnivå.

## 56. Väg E 18 Köping–Västjädra

### *Planerade åtgärder*

Breddning av befintlig mötesfri landsväg till motorväg.

### *Problembeskrivning och syfte*

För närvarande har vägen en standard i form av en mötesfri landsväg. Fortsätter trafikökningen på regionens vägnät och då speciellt Europavägarna kommer dock kapacitetstaket nås för vad denna vägtyp tål och den kommer att kollapsa trafiktekniskt vilket medför köer.

### *Effekter och måluppfyllelse*

Framförallt framkomlighet då vägen redan i dag anses ha fått en hög trafiksäkerhet. Breddning av befintlig väg innebär marginella intrång i natur- och kulturområden. En gammal samhällsekonomisk kalkyl visar på en nettonuvärdeskvot på + 0,3.

### *Planeringsläge och ekonomi*

Planering och projektering ej påbörjad. En uppskattning är att det skulle kunna byggstartas 2005 och öppnas för trafik 2008. En uppskattning av byggkostnaden pekar mot 430 Mkr i 1999 års prisnivå.

## 57. Väg E 20 Kungsör–Eskilstuna

### *Planerade åtgärder*

Breddning av mötesfri landsväg till fyrfältig väg med trafikplatser.

### *Problembeskrivning och syfte*

E20 sammanlänkar storstadsregionerna Göteborg och Stockholm samt via E18 även Oslo med centrala och södra Stockholm. Objektet ingår i det av EU utpekade Trans European Road Network (TERN). Den aktuella vägsträckan kommer att få en bra lösning antingen under 2002 eller 2003 då vi skall installera mitträcke samt vägmarkera så att det blir en mötesfri landsväg (2+1 väg). Trafikvolymerna förväntas inte öka så mycket de närmaste åren. Denna lösning förväntas därför hålla relativt många år framöver. På lång sikt kan det dock vara så att en breddning behöver göras för att inte trafikmässigt slå i kapacitetstaket.

### *Effekter och måluppfyllelse*

Framförallt framkomlighet då vägen kommer att ha trafiksäker lösning. Breddning av befintlig väg innebär marginella intrång i natur- och kulturområden.

### *Planeringsläge och ekonomi*

Ej påbörjad. Uppskattas kunna byggstartas 2005 och öppnas för trafik 2006. Kostnadsuppskattas till 450 Mkr i 1999 års prisnivå.

## 58. Pendeltågsdepåer

### *Planerade åtgärd*

Anläggning av nya pendeltågsdepåer.

### *Problembeskrivning och syfte*

Nya pendeltåg ställer delvis förändrade krav på underhåll och service vilket innebär att befintliga depåer antingen anpassas efter de nya kraven alternativt nya depåer anläggs. Befintlig depå i Älvsjö bedöms inte kunna anpassas till nya pendeltåg dels med hänsyn till funktioner dels med hänsyn till svårigheter att bygga om befintlig depå parallellt med att underhåll och service genomförs på befintlig vagnpark. På sikt finns dessutom ingen möjlighet att erhalla en tillräckligt omfattande kapacitet i befintliga depåer. Inför sådana leveranser behövs nya depåer för underhåll, service och uppställning av de nya tågen.

### *Effekter och måluppfyllelse*

Investeringen är en åtgärd som följer av anskaffning av nya pendeltåg och bidrar därmed till motsvarande effekter och måluppfyllelse (se Pendeltåg I och Pendeltåg II).

### *Planeringsläge och ekonomi*

Utredning är genomförd vad avser nödvändig depåkapacitet, funktioner, strategisk placering och översiktliga kostnader. Serieleveranser av nya pendeltåg för att ersätta den äldsta delen av befintlig vagnpark kan påbörjas tidigast 2004. För dessa tåg bedöms en depå i Upplands Bro (58a) som lämplig med hänsyn till geografiskt läge och förutsättningar att färdigställa anläggningen i tid. I ett andra steg bedöms ett område i anslutning till Märstagrenen (Sigtuna kommun) som lämpligt läge (58b).

Diskussioner har inletts med båda kommunerna om lämpliga lägen, markanvändning (översiktsplaner) samt markanväskaffning.

### *Kostnader*

Kostnaden för en depå beräknas uppgå till cirka 800 Mkr och bedöms kunna färdigställas 2005 om järnvägsplan inte är nödvändig. Ytterligare en depå (som kräver järnvägsplan) beräknas kunna vara färdigställd tidigast 2007/08 till motsvarande kostnad (800 Mkr).



## 59. Regionalt stombussnät

### *Planerad åtgärd*

Utbyggnad av ett regionalt stombussnät mellan Stockholms centrala delar och de kommuner som saknar spårtrafik kompletterat med tvärgående busslinjer som förbinder stombussnätet och spårtrafiken.

### *Problembeskrivning och syfte*

Stombusslinjer utmärks av tydlighet, snabbhet och hög framkomlighet, hög turtäthet, egen identitet och hög komfort. Det innebär en kollektivtrafik som tar tillvara de fördelar som spårtrafiken har, men som inte kräver ett lika omfattande resandeunderlag och som dessutom har lägre investeringskostnader och större flexibilitet än spårtrafiken.

Flera kommuner i Stockholms län är i dag försörjda med spårtrafik. Det finns dock ett antal kommuner och regionala kärnområden som saknar spårtrafik, men som växer befolkningsmässigt och behöver en utbyggd kollektivtrafik. Till dessa kommuner och kärnområden bör spårtrafiken kompletteras med regionala stombussar.

Redan i dag finns ett utbyggt nät av regionala bussar i Stockholms län. Att förbättra befintligt nät, uppgradera det till stombussnät och komplettera det med ett antal linjer kan sannolikt ge motsvarande förbättringar som införandet av stombussar i innerstaden inneburit på senare år.

### *Effekter och måluppfyllelse*

Investeringen bidrar till inriktningsmål 1 genom att kollektivtrafiksystemet får fler bytespunkter, och inriktningsmål 3 genom en förbättrad infrastruktur och en ökad marknadsandel för kollektivtrafiken.

### *Planeringsläge och ekonomi*

En plan för införandet av ett drygt 10-tal regionala stombussar finns utarbetad av SL och har delvis påbörjats. I förslaget till regional utvecklingsplan redovisas ett utbyggt regionalt stombussnät på sikt.

Införandet av ett regionalt stombussnät enligt planerna under perioden 2002–2015 beräknas uppgå till 75 Mkr per år i investeringskostnader.

## 60. Nya pendeltåg I

### *Planerad åtgärd*

Anskaffning av nya pendeltåg (110 st. nya X60 ersätter befintliga X1).

### *Problembeskrivning och syfte*

Varje dag reser närmare 115 000 personer med pendeltågstrafiken i Stockholm. Den senaste 10-årsperioden svarar dessutom just pendeltågen för den största ökningen i antalet resenärer. Vagnparken i systemet är ålderstigen och erbjuder inte den komfort som kan anses rimlig. Under det senaste året har dessutom reparationer och underhåll krävts i en sådan omfattning att följderna blivit att tågavgångar fått ställas in alternativt begränsats i antalet vagnar vilket försakat omfattande trängsel.

Investeringen är nödvändig på grund av att äldre tåg behöver bytas ut. Nya pendeltåg innebär dessutom ökad komfort, möjlighet till fler resenärer per vagn (högre kapacitet), ökad tillgänglighet (bland annat plant insteg), högre (genomsnittlig) hastighet, ökad driftsäkerhet (mindre störningar för trafikanterna), etc. Nya pendeltåg är en viktig investering för att minska de kapacitetsproblem pendeltågstrafiken står inför innan Citybanan är färdigställd.

### *Effekter och måluppfyllelse*

En attraktivare kollektivtrafik ökar antalet resenärer och kan därigenom bidra till positiva effekter på miljö och trafiksäkerhet. Tillgängligheten förbättras såväl generellt (ökad driftsäkerhet minskar störningar i trafiken och påföljande väntetider) som specifikt för bland annat funktionshindrade.

### *Planeringsläge och ekonomi*

En upphandlingsprocess är påbörjad. Beslut om leverantör kan fattas i april -02, leverans av s.k. verifieringståg kan ske mars -03 och serieleveranser påbörjas hösten -04. Den totala kostnaden beräknas uppgå till 3,5 Mdr t o m 2007.

### *Övrigt*

Investeringen avser endast byte av den äldsta fordonsparken och omfattar inte behov av fordon för framtida trafikutökningar (se vidare Pendeltåg II). Nya pendeltåg kräver dessutom investeringar i depåer vilka inte omfattas här (se vidare Pendeltågsdepåer).

## 61. Nya pendeltåg II

### *Planerad åtgärd*

Anskaffning av nya pendeltåg avseende förnyelse av äldre tåg (X10) samt för att möjliggöra utökning av pendeltågstrafiken efter 2011 (d v s ytterligare spår genom centrala Stockholm färdigställda).



### *Problembeskrivning och syfte*

Den senaste 10-årsperioden har pendeltågstrafiken svarat för den största ökningen, mätt i antalet resenärer, i SL-trafiken. Prognoser vad avser det framtida resandet visar på en likvärdig utveckling vilket kräver en utökning av pendeltågstrafiken. Vid färdigställandet av den nya Årstabron tillkommer ett färre antal nya tåglägen. Därefter finns ingen möjlighet att utöka pendeltågstrafiken förrän ytterligare spår genom centrala Stockholm är färdigställda.

Investeringen är nödvändig om pendeltågstrafiken skall kunna utökas till 10-minuterstrafik efter att ytterligare spår genom centrala Stockholm är färdigställda. Utöver en kapacitetsökning innebär nya tåg ökad komfort, möjlighet till fler resenärer per vagn (ökad flexibilitet), ökad tillgänglighet (plant insteg), högre (genomsnittlig) hastighet, ökad driftsäkerhet (mindre störningar för trafikanterna), etc.

### *Effekter och måluppfyllelse*

En attraktivare kollektivtrafik ökar antalet resenärer och kan därigenom bidra till positiva effekter på miljö och trafik-säkerhet. Tillgängligheten förbättras såväl generellt (ökad driftsäkerhet minskar störningar i trafiken och påföljande väntetider) som specifikt för bland annat funktionshindrade.

### *Planeringsläge och ekonomi*

Planeringen för ett byte av dagens äldsta fordonspark har påbörjats (se Nya pendeltåg I). En funktionsspecifikation och övrigt underlag för upphandling har utarbetats. Anbudsunderlag har sänts ut till potentiella anbudsgivare. Leveranser av pendeltåg i en andra omgång kan eventuellt ske genom option avseende Pendeltåg I alternativt en ny upphandlingsprocess. Första serieleverans beräknas kunna ske år 2007.

Kostnaden beräknas uppgå till 2,0 Mdr.

## 62. Nya tunnelbanevagnar

### *Planerad åtgärd*

Anskaffning av 70 st. nya tunnelbanevagnar för utbyte av kvarvarande 160 äldre tunnelbanevagnar.

### *Problembeskrivning och syfte*

Sedan några år tillbaka pågår ett utbyte av de äldsta tunnelbanevagnarna. De nya tunnelbanevagnarna, Vagn 2000, innebär flera förbättringar jämfört med äldre vagnar, bland annat en ökad komfort för resenärerna, större driftsäkerhet, en attraktivare miljö, lägre bullernivåer, etc. De nya vagnarna har mottagits mycket positivt av resenärerna och inneburit ett stort kvalitetslyft för tunnelbanan. Vissa förbättringar har skett

i förhållande till de första leveranserna av Vagn 2000. För närvarande sker ett utvecklingsarbete i syfte att ytterligare förbättra vagnen för funktionshindrade.

Investeringen är nödvändig på grund av att äldre fordon behöver bytas ut. Under perioden 2004–2015 behöver de sista 160 äldre vagnarna ersättas av nya, vilket motsvarar 70 st. nya vagnar.

### *Effekter och måluppfyllelse*

En attraktivare kollektivtrafik ökar antalet resenärer och kan därigenom bidra till positiva effekter på miljö och trafik-säkerhet. Tillgängligheten förbättras såväl generellt (ökad driftsäkerhet minskar störningar i trafiken och påföljande väntetider) som specifikt för bland annat funktionshindrade. Investeringen omfattas av inriktningsmål 3 (förbättringar av infrastruktur och fordon).

### *Planeringsläge och ekonomi*

Den upphandling som skett av Vagn 2000 omfattar optioner för ytterligare beställningar. Om optionen används sker leveranser cirka ett år från beställning.

Investeringen uppgår till 1,8 Mdr .

## 63. Bussvägar/busskörfält (på icke statliga vägar)

### *Planerade åtgärder*

Åtgärderna innebär anpassning av gaturummet, med exempelvis separata busskörfält och förbättrade hållplatser samt signalprioritering för att öka effektiviteten och komforten för buss i linjetrafik.

### *Problembeskrivning och syfte*

Restiden är en av de viktigaste faktorerna för valet av färdmedel. Att öka framkomligheten för bussarna i gaturummet genom busskörfält och prioritet i trafiksignaler är några av de mest effektiva åtgärderna man kan genomföra för att öka och förbättra resandet med kollektivtrafiken.

### *Effekter och måluppfyllelse*

När busstrafiken prioriteras i trafikbelastade utrymmen ökar hastigheten och därmed minskar restiden i hög utsträckning. Förutom att restiden minskar kan trafikeringutbudet öka utan tillkommande resurser eftersom varje buss hinner utföra fler turer (omlopp). Resenärernas tillit till kollektivtrafiken ökar också med förbättrad tidhållning, vilket därmed leder till ett ökat resande.

### *Planeringsläge och ekonomi*

Åtgärder på kommunalt vägnät för förbättringar för den lokala kollektivtrafiken finansieras i dag med kommunala medel. I riksdagens infrastrukturbeslut öppnades möjligheter för att pröva att lämna statsbidrag även till lokal kollektivtrafik om det kan innebära en ökad måluppfyllelse. Ett sådant försök kommer att vara förenat med vissa villkor, bl.a. skall inte bidraget innebära minskade kommunala anslag till transportsektorn utan utgöra ett nettotillskott. Åtgärderna skall dessutom ha goda effekter under lång tid, bidra till högre produktivitet och en bättre ekonomi i trafiken. Ett annat villkor bör vara att försöket samordnas med en utveckling av lokala transportstrategier. Försöksverksamheten föreslås pågå i 2 år och skall därefter utvärderas.

## 64. Trafiksäkerhetsåtgärder på vägnätet

### *Planerade åtgärder*

Många olika åtgärder kan vidtas för att närma sig trafiksäkerhetsmålet. Som exempel kan nämnas

- mitträcken – förhindrar mötesolyckor
- sidområden – rensning eller räckan mildrar skadorna vid olyckor
- korsningar – säker utformning och rondeller motverkar olyckor och mildrar konsekvenserna
- övergångsställen – rätt utformning ger lägre hastighet och bättre överblick som motverkar olyckor och mildrar konsekvenserna
- planskildhet – konflikter mellan fordon eller mellan fordon och oskyddade trafikanter minimeras
- rastplatser och poliskontrollplatser – bidrar indirekt
- lokala gång- och cykelvägar
- linjeföring samt om/nybyggnad

### *Problembeskrivning och syfte*

I Stockholms län dödas årligen ca 50 personer och ca 500 skadas allvarligt. Utvecklingen är för närvarande negativ och med ökande trafik finns risk för fler allvarliga olyckor om inte åtgärder sätts in för att bryta trenden. De svåra olyckorna inträffar till ungefär lika delar på det statliga och det kommunala vägnätet. Syftet är att genomföra riktade trafiksäkerhetsåtgärder så att antalet dödade och svårt skadade minskar och på sikt närmar sig noll i enlighet med nollvisionen.

### *Effekter och måluppfyllelse*

Åtgärderna bidrar framför allt till Stockholmsberedningens delmål

4. Färre olyckor men kan också bidra till delmålet.

5. Ökad miljöhänsyn i transportsystemet.

1. Ökad tillgänglighet för alla i transportsystemet.

Åtgärder som primärt utförs av trafiksäkerhetsskäl kan också ge ökad miljöhänsyn och ökad tillgänglighet. En miljöprioriterad genomfart ger exempelvis tillskott till miljön samtidigt som trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter förbättras. En stor volym trafiksäkerhetsåtgärder – som komplement till större vägprojekt – minskar antalet dödade och svårt skadade i trafiken så att vi närmar oss nollvisionen.

### *Planeringsläge och ekonomi*

Många av åtgärderna ryms inom befintligt vägområde varför planering där är förhållandevis enkel. Ett stort antal åtgärder kan därför projekteras snabbt och startas redan 2002. För de åtgärder som fordrar ny vägmark och längre planering bör projekteringen påbörjas omgående för byggstartar successivt från och med 2004.

Varje åtgärd för sig är relativt liten men sammantaget blir effekterna såväl som kostnaden betydande. Av dessa kostnader bör hälften avse det kommunala vägnätet för vilket statsbidrag utgår med 50 procent. För åren 2002–2004 har totala kostnaden bedömts till 250 Mkr och för planperioden 2004–2015 till 1 250 Mkr i prisnivå 2001–07.

### *Övrigt*

Allmänheten efterfrågar och accepterar riktade trafiksäkerhetsåtgärder i växande grad. Många av de mest lönsamma åtgärderna är redan genomförda. Den bedömda lönsamheten sjunker efter hand men åtgärderna är ändå motiverade för att nå nollvisionen.

## 65. Riktade miljöåtgärder på befintlig infrastruktur

### *Planerade åtgärder*

Med riktade miljöåtgärder menas åtgärder som sker i eller i anslutning till den befintliga fysiska infrastrukturen och syftar till att minska miljöpåverkan från trafikanläggningarna.

För att minska störningarna av buller från vägar och järnvägar byggs bullerskärmar eller utförs fönster- och fasadåtgärder. För att minska luftföroreningarna kan vissa ventilations- och luftreningsåtgärder vara effektiva. För att minska utsläppen av luftföroreningar kan trafikregleringsåtgärder med tillämpningar av väginformatik vara lämplig åtgärd liksom att eko-driving bör uppmuntras.

*Problembeskrivning och syfte*

Ca 30 procent av de bostäder som är bullerstörda i landet (år 2000) finns i Stockholms län. Trafiken är den största störningskällan. Det trafikslag som dominerar är vägtrafiken, även om flyg och spårtrafik också ger väsentliga bidrag. Storstadens luft är i vissa miljöer så förorenad att det krävs åtgärder för att luftkvaliteten skall klara de fastställda miljö-kvalitetsnormerna för kvävedioxid som kommer att införas 2006. Överskridande finns främst i Stockholms innerstad och på de stora infarterna till Stockholm. Vägtrafiken bidrar med drygt hälften av de totala utsläppen av kvävedioxid i Stockholms län och andelen är betydligt högre på de gator och vägar där normerna överskrids.

*Effekter och måluppfyllelse*

Riktade miljöåtgärder är särskilt kostnadseffektiva för att uppnå inriktningsmålet om bättre miljö. Åtgärderna leder till en förbättrad lokal miljö.

*Planeringsläge och ekonomi*

Åtgärdsprogram har upprättats för befintliga bullerstörningar längs det statliga väg- och bannätet. Programmet omfattade knappt hälften av störningarna över 65 dB(A) från statliga vägar och motsvarande för statliga bananläggningar till 2007. Att åtgärda alla sådana störningar till 2003 var det etappmål som beslutades i riksdagen 1997. Bullerproblemen från kommunala vägar har inte åtgärdats i samma omfattning. Staten har ansett att det är ett kommunalt ansvar att bekosta reduktioner av trafikbullret vid bostäder ned till 65 dB(A), för åtgärder som vidtas därutöver kan dock ett statligt bidrag utgå.

Kostnaden för de återstående åtgärderna för att nå etappmålet för buller på statliga vägar kan uppskattas till 200 Mkr. Länsstyrelsen i Stockholm län har i uppdrag att till den 1 juni 2003 lämna ett förslag till åtgärdsprogram för att minska halterna av kvävedioxid under miljö-kvalitetsnormerna. Stockholmsberedningen kommer att följa arbetet.

Åtgärderna för att minska luftföreningarna skall enligt Miljöbalken bekostas av de ansvariga verksamhetsutövarna. Frågan om ansvarsfördelningen är en viktig fråga att analysera vidare inom ramen för Länsstyrelsens uppdrag. Medel bör dock reserveras för åtgärder från Vägverket. En bedömd minsta volym för detta ändamål är 100 Mkr.

## 66. Bättre bytespunkter

Med bytespunkter menas ställen där byte kan ske mellan olika kollektivtrafikslag/linjer, mellan bil och kollektivtrafik och mellan cykel och kollektivtrafik.

*Åtgärder*

Förbättra standarden på bytespunkterna genom fysisk upp-rustning av t.ex. entréer, trappor och väntutrymmen. Öka antalet och förbättra cykelparkeringar och parkeringsplatser för bilar. Öka servicenivån vid bytespunkterna. Upplysning vid väg om antalet lediga parkeringsplatser, nästa avgång osv.

*Problembeskrivning och syfte*

Pendeltåg och regionaltåg är konkurrenskraftiga färdmedel för längre regionala resor i väl trafikerade reserelationer. De har goda förutsättningar att fånga upp en betydande andel av den framtida längre arbetspendlingen. En nackdel är att de har relativt få stopp. Avgörande för kollektivtrafikens framgång är därför resenärernas möjligheter att göra effektiva och bekväma anslutningsresor. För att cykel och bil skall fungera väl att kombinera med tåg och buss måste det finnas väl fungerande parkeringsmöjligheter. Funktionshindrade och andra grupper med särskilda krav behöver bättre tillgänglighet bl.a. genom bättre utformning av den fysiska miljön. Syftet är att öka möjligheterna för samverkan mellan olika trafikslag.

*Effekter och måluppfyllelse*

Bättre bytespunkter leder till en ökad andel hela resor med kollektivtrafik och ger också förutsättningar för kombinationsresor som delvis utförs med bil (där tillräcklig kollektivtrafik inte finns) och delvis med kollektivtrafik. Åtgärden kan därmed sägas gynna en god miljö och en säker trafik. Tåg är också lämpligt för längre arbetspendling. Bättre bytespunkter gynnar därmed också en regionförstoring.

*Planeringsläge och ekonomi*

Utvecklingen av bytespunkterna är relativt komplex eftersom de berör skilda ansvarsområden och ofta behöver ta i anspråk attraktiva markområden. Den bör därför ske i samverkan mellan kommuner, markägare, kollektivtrafikhuvudmän samt väg- och banhållare. I Mälardalen har ett samarbete initierats mellan Vägverket och Banverket, vilket bör vidareutvecklas och även innefatta andra parter. Vägverket bör utifrån sitt sektoransvar för kollektivtrafik vara den part som skall leda samverkansgrupperna för Stockholms län respektive Mälardalen. Arbetet bör i ett första steg leda till regionala åtgärdsprogram som kan hanteras i den kommande infrastrukturplaneringen.

## 67. Transportinformatik

### *Mål och syfte*

Särskilt i storstadsområdena förväntas införandet av transportinformatik leda till förbättrad framkomlighet, färre trafikolyckor samt en minskad belastning på miljön. Transportinformatik berör både väg- och kollektivtrafiksystemet och omfattar bl.a. system för trafikstyrning, trafikantinformation, fordonsnavigering, avgiftsupptagning och fordonskontroll. (Se Tillämpningsexempel nedan!)

Transportinformatikens långsiktiga mål är att ge möjlighet att styra väg- och kollektivtrafiken samt att informera alla trafikanter om det aktuella trafikläget.

Utveckling av transportinformatik i Stockholm syftar till att uppnå effektivare resursutnyttjande, ökad trafiksäkerhet, bättre tätortsmiljö och ökad rättidighet.

### *Planerade åtgärder*

Med väginformatik avses åtgärder som baseras på en bättre tillgång och hantering av elektronisk information, särskilt med tillämpningar inom vägtrafiken. Åtgärderna som planeras hanteras inom fyra områden:

- störningshantering vilket omfattar information och beslut av omledningsvägar vid trafikstörningar,
- kollektivtrafikstyrning med förbättrad styrning av trafiken och information till trafikanterna,
- enklare betalssystem i kollektivtrafik och för parkering samt
- "fordonskontroll" vilket omfattar t.ex. hastighetsanpassning och "smartare" korsningar.

Den fortsatta implementeringen av informatik för trafiken i Stockholm och i regionen föreslås ske i ett fördjupat samarbete och att en gemensam kompetens byggs upp för att nå detta ändamål.

### *Effekter och måluppfyllelse*

Åtgärderna bidrar i ett brett perspektiv till den transportpolitiska målbilden genom effektivare resursutnyttjande, bättre trafiksäkerhet och tätortsmiljö, ökad rättidighet och bättre tillgänglighet för resenärerna samt säkrare och kortare transporter.

Åtgärderna innefattar viss utvecklings- och demonstrationsverksamhet varför också satsningar inom området är ett näringspolitiskt intressant område.

*Program för transportinformatik i Stockholmsregionen (PROST)*  
Vägverket fick 1997 regeringens uppdrag att, med Stockholms läns landsting och berörda kommuner i Stockholms län,

planera och genomföra ett program för transportinformatik i Stockholmsregionen. Syftet med programmet är att minska miljöstörningarna, förbättra trafiksäkerheten och öka framkomligheten i Stockholmsregionen.

En arbetsgrupp bestående av AB Stockholms Lokaltrafik (SL), Nacka kommun, Solna stad, Stockholms stad, Polisen samt Vägverket Region Stockholm redovisade i februari 2001 program för utveckling av transportinformatiken åren 2001–2011. Programmet innehåller mål, strategi och handlingsplaner.

### *Planeringsläge och ekonomi*

Vägverket, Vinnova, Stockholms stad och näringslivet i Stockholm föreslås samverka i ett demonstrationsprojekt för att vidareutveckla trafikstyrnings-, informations- och navigeringssystem.

Prostprogrammet är ett samfinansieringsprojekt om totalt ca 3 600 Mkr varav staten tar halva kostnaden ca 1 800 Mkr och övriga parter (SL, Stockholm stad, Polisen) resten ca 1 800 Mkr.

### *Fortsättningen*

Utvecklingen bör drivas vidare och utrymme skapas för en bred verksamhet såsom

- utveckling av grundläggande gemensamma plattformar,
- utveckling av tekniska system,
- demonstrationsprojekt,
- information och implementering samt
- drift och förvaltning av driftsatta system.

### *Tillämpningsexempel*

#### *Trafik Stockholm*

Vägverket och Stockholm stad har gemensamt startat Trafik Stockholm, som är en central för vägtrafikledning med hjälp av transportinformatik. Samverkan sker med exempelvis Polisen, SL och lokalradion. Information om trafiken, vädret, hinder etc. sammanställs kontinuerligt med IT-stöd så att trafiken kan styras.

#### *Motorvägskontrollsystem (MCS)*

Stockholms infarter utrustas successivt med ett varningssystem. Trafikrytmen påverkas genom vägmärken med varierande budskap, som styrs från Trafik Stockholm. Erfarenheterna hittills pekar på lugnare tempo, minskade utsläpp och färre olyckor.

*Vägväderinformatinssystem (VVIS)*

Längs det statliga vägnätet finns ett stort antal automatiska väderstationer. Som komplement till övriga väderprognoser har dessa stationer stor betydelse för vinterväghållningen och informationen om rådande väglag.

*Reseplanering*

Vägverket, Stockholms stad och SL à-jourhåller hemsidan [www.trafiken.nu](http://www.trafiken.nu). Där får samtliga trafikantkategorier information som har betydelse för reseplaneringen.

*Dynamisk Park & Ride-information*

Ett demonstrationsprojekt planeras. Attraktiva bytespunkter och aktuell information om alternativa resealternativ skall ge trafikanterna möjlighet att välja det färd sätt som är mest effektivt.

*Hastighetsanpassning*

Transportinformatik kan bidra till bättre hastighetsanpassning genom flexibla hastighetsgränser, automatisk övervakning och hjälpsystem i fordonen. Därmed påverkas trafiksäkerheten men också miljön.

*Trafiksignaler*

Med modern teknik kan trafiksignalerna samordnas och anpassas efter den aktuella trafiksituationen och därmed ge ökad kapacitet, lägre utsläpp och högre säkerhet.

## 68. Regionala cykelstråk i Stockholms län

*Planerade åtgärder*

För att cykeln skall kunna vara ett alternativ till framför allt bilåkande, planeras att bygga ut det utpekade regionala cykelvägnätet och att höja trafiksäkerhetskvalitén på de delar som finns i dag.

*Problembeskrivning och syfte*

Cykeln har en given plats som transportmedel i ett långsiktigt hållbart transportsystem. Problemet består i att det för cyklisterna (vardagspendlaren) saknas ett gott, attraktivt, sammanhängande och trafiksäkert vägnät att använda. Det saknas goda cykelmöjligheter både i innerstadsmiljö och längs "landsvägar". Syftet med de regionala stråken är att med cyklistens behov i fokus bygga ut och förbättra detta nät och på så sätt påverka fler att använda detta transportmedel.

*Effekter och måluppfyllelse*

För att genom ett ökat cyklande kunna påverka det övergripande målet om långsiktigt hållbart transportsystem samt miljömålen, krävs till att börja med en satsning på att höja trafiksäkerhetsegenskaperna för att inte en motstridig måluppfyllelse skall äga rum. Med utbyggda säkra cykelstråk nås vinster för miljön och folkhälsan.

*Planeringsläge och ekonomi*

De regionala cykelstråken berör samtliga väghållare i länen. Vägverket Stockholm har i samråd med väghållarna tagit fram stråkbekrivningar, råd för planering och utbyggnad samt handlingsplan. Finansiering kan ske via väghållare och/eller genom statliga bidrag. Flera förstudier för utbyggnad utefter det statliga vägnätet har påbörjats. Utbyggnaden kan ske successivt med början redan 2002. Behovet för åren 2002–2004 är ca 150 Mkr för perioden 2004–2015 ca 720 Mkr för Stockholms län.

Totalkostnad för hela det regionala cykelstråket har bedömts till ca 800 Mkr.



Stockholmsberedningen

N 2001:02

Sekreterare

Marianne Möller

Telefon 08-405 23 58

Mobil 070-209 27 13

Telefax 08-405 35 78

E-post: [marianne.moller@industry.ministry.se](mailto:marianne.moller@industry.ministry.se)

Till

Regeringen

Näringsdepartementet

## Redovisning av uppdrag

### att finna en god hantering av det civilrättsliga avtal om framtida utbyggnad av Stockholm–Arlanda flygplats som ingåtts mellan staten och Sigtuna kommun

Ett civilrättsligt avtal finns upprättat 1991 mellan Sigtuna kommun och staten (Luftfartsverket) med avsikt att reglera Sigtuna kommuns inflytande på framtida utbyggnad av rullbanor på Arlanda flygplats. (Se Avtal från den 14 augusti 1991, Miljödepartementet Dnr M90/3590/7)

Flygtrafiken via Arlanda beräknas, enligt Luftfartsverkets prognoser och med anledning av den förväntade regionförstoringen, öka (händelserna i september förväntas endast att fördröja ökningen). Befintliga banor (inklusive den 3:e banan som snart kommer att öppnas) bedöms i framtiden inte räckta till utan fler banor behövs sannolikt. Luftfartsverket förbereder planering för att kunna möjliggöra ytterligare flygplatskapacitet på Arlanda. Det kräver att Sigtuna kommun och Luftfartsverket är eniga om hur hanteringen skall ske.

Enligt tilläggsdirektiv N2001:17 till Stockholmsberedningen har en förhandlingsman från beredningen utsetts, Catharina Elmsäter-Svärd, med uppdrag att finna en god hantering av det civilrättsliga avtal om framtida utbyggnad av Stockholm–Arlanda flygplats som ingåtts mellan staten (Luftfartsverket) och Sigtuna kommun. Uppdraget skulle ha slutredovisats den 1 juni 2001 men delredovisades då. Där konstaterades det att processen tog längre tid än vad som antagits i direktivet. Näringsminister Björn Rosengren godkände att uppdraget förlängdes och att en god hantering innebar för förhandlingsmannen

- att kommunicera avtalet med respektive parter och klargöra avtalets innebörd
- att senast under november 2001 vara överens med Sigtuna kommun och Luftfartsverket om avtalets innebörd och om förväntningar och krav.

### Avtalet

Förhandlingsmannen har låtit en utomstående advokatbyrå granska avtalet och dess innebörd. Deras slutsats är att Luftfartsverkets möjlighet att säga upp eller påverka innehållet i avtalet är begränsade. Denna slutsats grundas på att avtalets karaktär och funktion torde medföra att det skall anses gälla för all framtid och att det därmed inte kan sägas upp, samt att avtalets klara utformning inte lämnar något nämnvärt utrymme att göra undantag från avtalet med hänvisning till ett riksintresse, eftersom denna möjlighet saknades i den lagstiftning i anslutning till vilken avtalet utformats. Inte heller föreligger några omständigheter efter avtalets tillkomst som skulle kunna göra avtalsinnehållet oskäligt och därmed föremål för jämkning. Med advokatbyråns yttrande ser inte heller förhandlingsmannen något annat än att avtalet är giltigt.

Avtalet har tolkats av båda parter att det i praktisk tillämpning kan användas på samma sätt som Naturresurslagen. Enligt avtalet förbinder sig Luftfartsverket att inte genomföra en utbyggnad av ytterligare rullbanor utan att kommunfullmäktige medgivit utbyggnaden. Detta avtal innebär också att kommunen har möjlighet att ställa villkor för ett sådant medgivande. Naturresurslagens möjlighet till vetorätt för kommuner vad avser flygplatser är numera borttagen.

### Uppdraget

Uppdraget är att finna en god hantering av avtalet. Förhandlaren har för fullgörandet av uppdraget vid ett antal tillfällen träffat parterna, Sigtuna kommun representerat av Peter Kockum (m) kommunstyrelsens ordförande, Olof Carlson (fp) kommunstyrelsens vice ordförande och Per Lundström (s) samt Luftfartsverket representerat av Lars Rekke generaldirektör och Kerstin Lindberg-Göranzon chef Stockholm–Arlanda. En strävan från förhandlaren sida har därvid varit att söka få parterna att komma överens om hur avtalet fortsättningsvis skall hanteras inför kommande beslut vad beträffar utökning av Stockholm–Arlandas bankapacitet.

Parterna har vid dessa kontakter kommit fram till följande.

1. Parterna har båda förklarat att avtalet kommer att följas.
2. Sigtuna kommun har förklarat att det faktum att Luftfartsverket fortsätter arbetet med att ta fram planeringsunderlag för ytterligare bankapacitet på Stockholm–Arlanda inte strider mot avtalet eller dess syfte.
3. Dialogen mellan Sigtuna kommun och Luftfartsverket skall intensifieras i fråga om utvecklingen på Stockholm–Arlanda flygplats. Luftfartsverket kommer att intensifiera informationen till allmänheten om flygplatsutvecklingen.
4. Sigtuna kommun och Luftfartsverket kommer att gemensamt precisera och identifiera hur den fortsatta processen i planeringen kommer att ske. Ingen av parterna kommer att ta för rullbanefrågans fortsatta hantering avgörande steg i planeringshänseende, utan att den andra parten blivit informerad och överläggningar ägt rum, såvida detta inte hindras av lagstiftning eller andra regelsystem eller av god affärsed.



Därutöver har Sigtuna kommun anmält att även andra infrastrukturfrågor som inte Luftfartsverket kan besluta om kan komma att aktualiseras i den kommande processen. Kommunen förutsätter därför att staten i samråd med kommunen organiserar lämplig effektiv hantering utifrån ett helhetsperspektiv.

Konstateras att parterna är överens med förhandlingsmannen om detta sätt att redovisa uppdraget.

Förhandlingsmannens förslag till fortsatt hantering

Mot bakgrund av de ovan angivna punkterna anser förhandlingsmannen att det finns goda förutsättningar för parterna att gemensamt finna en god hantering av det föreliggande avtalet. Detta innebär bland annat

att Luftfartsverket kan fortsätta sitt arbete med att ta fram planeringsunderlag för beslut om ytterligare bankapacitet på Stockholm–Arlanda flygplats med utgångspunkt från gjorda och kommande trafikprognoser

att en nära och öppen dialog mellan parterna skall äga rum i den fortsatta planeringsprocessen och att inga avgörande steg skall tas utan information mellan parterna

Det bör vara en strävan att underlätta kontakter mellan kommunen och staten. Förhandlingsmannen anser att möjligheterna för ett tillmötesgående av Sigtuna kommuns önskemål rörande infrastrukturfrågor bör undersökas.

Skulle det visa sig att det uppstår oenighet mellan parterna bör regeringen utse en särskild förhandlingsman med uppgiften att söka ena parterna.

Uppdraget enligt direktivet har härmed slutförts.

Catharina Elmsäter-Svärd  
Förhandlingsman

Marianne Möller  
Förhandlingssekreterare

# Statens offentliga utredningar 2002

---

## *Kronologisk förteckning*

1. Samordning och regress. Ersättning vid personskada. Ju.
2. Datainspektionen.  
Kompetens – Effektivitet – Service. Ju.
3. Psykisk störning, brott och ansvar. Ju.
4. Gränsövervakning under höjd beredskap. Fö.
5. Handlingsplan för ökad hälsa i arbetslivet. + Bilagor. S.
6. Arbetstiden – pengarna eller livet. N.
7. Konkurrensen på elmarknaden. N.
8. Företrädaransvar. Fi.
9. Skatt på avfall idag – och i framtiden. Fi.
10. Reformerad räddningstjänstlagstiftning. Fö.
11. Långsiktig utvecklingsstrategi för transportsystemet i Stockholm–Mälardalsregionen. N.

# Statens offentliga utredningar 2002

---

## *Systematisk förteckning*

### **Justitiedepartementet**

---

Samordning och regress. Ersättning vid  
personskada. [1]

Datainspektionen.

Kompetens – Effektivitet – Service. [2]

Psykisk störning, brott och ansvar. [3]

### **Försvarsdepartementet**

---

Gränsövervakning under höjd beredskap. [4]

Reformerad räddningstjänstlagstiftning. [10]

### **Socialdepartementet**

---

Handlingsplan för ökad hälsa i arbetslivet.

+ Bilagor. [5]

### **Finansdepartementet**

---

Företrädaransvar. [8]

Skatt på avfall idag – och i framtiden. [9]

### **Näringsdepartementet**

---

Arbetstiden – pengarna eller livet. [6]

Konkurrensen på elmarknaden. [7]

Långsiktig utvecklingsstrategi för transport-  
systemet i Stockholm–Mälardalsregionen.

[11]





**FRITZES**  
ÖFFENTLIGA  
PUBLIKATIONER

POSTADRESS: 106 47 STOCKHOLM  
FAX: 08-690 91 91, TELEFON: 08-690 91 90  
E-POST: [order.fritzes@liber.se](mailto:order.fritzes@liber.se)  
[www.fritzes.se](http://www.fritzes.se)

ISBN 91-8-21620-5  
ISSN 0375-250X