

# Långsiktig utvecklingsstrategi för transportsystemet i Stockholm – Mälardalsregionen

Delbetänkande av Stockholmsberedningen



STATENS OFFENTLIGA  
UTREDNINGAR

SOU 2002:11



# Långsiktig utvecklingsstrategi för transportsystemet i Stockholm–Mälardalsregionen

*Delbetänkande av Stockholmsberedningen*

*Stockholm 2002*



---

STATENS OFFENTLIGA  
UTREDNINGAR

---

SOU 2002:11

SOU och Ds kan köpas från Fritzes kundtjänst. För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Fritzes Offentliga Publikationer på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningsavdelning.

Beställningsadress:  
Fritzes kundtjänst  
106 47 Stockholm  
Orderfax: 08-690 91 91  
Ordertel: 08-690 91 90  
E-post: [fritzes.order@liber.se](mailto:fritzes.order@liber.se)  
Internet: [www.fritzes.se](http://www.fritzes.se)

*Svara på remiss. Hur och varför. Statsrådsberedningen, 1993.*  
– En liten broschyr som underlättar arbetet för den som skall svara på remiss.

Broschyren kan beställas hos:  
Information Rosenbad  
Regeringskansliet  
103 33 Stockholm  
Fax: 08-405 42 95  
Telefon: 08-405 47 29  
[www.regeringen.se/propositioner/sou/pdf/remiss.pdf](http://www.regeringen.se/propositioner/sou/pdf/remiss.pdf)

Formgivning och produktion: Jupiter Reklam  
Fotografer: Hans Ekestang, Ove Eriksson,  
Lennart Johansson – SBK Infobild, Christer Sandquist  
Kartor: Lantmäteriverket

Tryckt av Edita Norstedts Tryckeri  
Stockholm 2002

ISBN 91-38-21620-5  
ISSN 0375-250X

## Till statsrådet och chefen för Näringsdepartementet

---

Regeringen bemyndigade den 14 december 2000 chefen för Näringsdepartementet att tillkalla en kommitté med uppdrag att till regeringen lämna förslag på insatser som förbättrar transportsystemet inom Stockholms län men också transportmöjligheterna mellan Stockholm och övriga Mälardalen, övriga landet samt internationellt. Enligt direktiven (dir. 2000:96) skall kommittén till regeringen regelbundet redovisa resultaten av sitt arbete. Därutöver skulle senast den 1 mars 2001 redovisas en problemanalys som avser Stockholmsregionens transportsystem. Senast den 1 juni 2001 skulle redovisas en målbild med alternativa scenarier för utvecklingen av transportsystemet. Senast den 15 januari 2002 skall kommittén redovisa en långsiktig utvecklingsstrategi samt förslag till infrastrukturåtgärder som skall vara möjliga att arbeta in i kommande omgång långsiktiga investeringsplaner. Kommittén skall vidare följa upp processen kring och genomförandet av de föreslagna åtgärderna, men också vid behov lämna eventuella nya förslag. Lägesrapporter skall lämnas senast den 31 december 2002 och senast den 1 juni 2003. Kommittén skall slutligt redovisa sitt arbete senast den 31 december 2003.

Regeringen beslutade den 1 mars 2001 att ge kommittén tilläggsdirektiv (dir. 2001:17) om att senast den

1 juni 2001 lämna förslag om hur flygplatskapaciteten i Stockholmsregionen kan tillgodoses vid befintliga flygplatser. En av ledamöterna i kommittén skall enligt tilläggsdirektivet ges ett särskilt uppdrag att finna en god hantering av det civilrättsliga avtal som ingåtts mellan staten, genom Luftfartsverket, och Sigtuna kommun om vidare utbyggnad av Stockholm – Arlanda flygplats. Enligt tilläggsdirektivet skulle kommittén, med ändring av tidigare direktiv, redovisa problemanalys tillsammans med målbilden senast den 1 juni 2001.

Med stöd av bemyndigandet förordnades den 5 mars 2001 byggregionchef Bosse Sundling som ledamot och ordförande. Den 5 mars 2001 förordnades som ledamöter oppositionsborgarråd Annika Billström, konsult Bengt Cedrenius, riksdagsledamot Catharina Elmsäter-Svärd, landstingsråd Andres Käärrik, landstingsråd Elwe Nilsson, riksdagsledamot Mats Odell, oppositionsborgarråd Margareta Olofsson, riksdagsledamot Tommy Waidelich, riksdagsledamot Monica Öhman och teaterförläggare Cecilia Önfelt. Riksdagsledamot Mats Odell entledigades som ledamot den 11 september 2001. Samma dag förordnades som ledamot ekonom Per-Egon Johansson.

Den 5 mars 2001 förordnades som experter departementssekreterare Tomas Brolin, planeringschef

Jens Henriksson, politiskt sakkunnig Monica Lövström, departementsråd Per-Magnus Nilsson och departementssekreterare Leena Willberg. Den 7 maj 2001 förordnades som expert departementssekreterare Åke Nordlander.

Den 1 april 2001 förordnades som sakkunnig regionplanedirektör Bo Malmsten.

Den 23 april 2001 förordnades som huvudsekreterare departementsråd Ragnvald Paulsson och från den 14 maj 2001 förordnades som biträdande sekreterare trafikplanerare Marianne Möller.

Vi har antagit namnet Stockholmsberedningen.

Stockholmsberedningen överlämnade den 5 juni 2001 till regeringen delbetänkandet Transportsystemet i Stockholmsregionen – problemanalys och målbild för den framtida utvecklingen (SOU 2001:51).

Härmed överlämnar vi delbetänkandet Långsiktig utvecklingsstrategi för transportsystemet i

Stockholm–Mälardalsregionen. I bilaga 3 till delbetänkandet redovisas enligt regeringens direktiv alternativa scenarier för hur transportproblemen kan lösas i Stockholm–Mälardalsregionen. Stockholmsberedningen har inte tagit ställning till dessa scenarier.

I bilaga 6 återfinns redovisningen till regeringen från den särskilda förhandlingsmannen Catharina Elmsäter-Svärd, av uppdraget att finna en god hantering av det civilrättsliga avtal om framtida utbyggnad av Stockholm–Arlanda flygplats som ingåtts mellan staten och Sigtuna kommun.

Till betänkandet fogas reservationer av ledamöterna Bengt Cedrenius, Margareta Olofsson och Cecilia Önfelt.

Särskilt yttrande har lämnats av ledamoten Andres Käärik.

Stockholm den 7 januari 2002

Bosse Sundling

Annika Billström  
Per-Egon Johansson  
Margareta Olofsson  
Cecilia Önfelt

Bengt Cedrenius  
Andres Käärik  
Tommy Waidelich

Catharina Elmsäter-Svärd  
Elwe Nilsson  
Monica Öhman

/Ragnvald Paulsson  
Marianne Möller

# Innehåll

<b>Sammanfattning</b> .....	7	<i>2.3.2 Åtgärder för en effektiv och trafiksäker vägtrafik</i> .....	68
<b>1. Bakgrund, underlag m.m.</b> .....	15	<i>2.3.3 Åtgärder för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik</i> .....	69
1.1 Bakgrund .....	17	<i>2.3.4 Åtgärder för att minska trafikens miljöpåverkan</i> .....	69
1.2 Kommuner, organisationer och övriga myndigheter.....	18	<i>2.3.5 Administrativa och ekonomiska åtgärder</i> .....	70
1.3 Sammanfattning av intervjuundersökning om allmänhetens och näringslivets syn på trafiksituationen i Stockholmsregionen och deras inställning till olika åtgärder .....	19	<i>2.3.6 Transportinformatik</i> .....	71
<b>2. Utvecklingsstrategi och åtgärder</b> .....	21	<i>2.3.7 Forskning och utveckling</i> .....	71
2.1 Långsiktig utvecklingsstrategi för transportsystemet under de kommande 30 åren .....	23	<b>Reservationer och särskilt yttrande</b> .....	73
2.1.1 Bakgrund och utgångspunkter .....	23	<b>Bilagor</b> .....	79
2.1.2 Behov av investeringar i infrastruktur och rullande materiel.....	29	Bilaga 1: Kommittédirektiv (dir. 2000:96)	
2.1.3 Behov av övriga åtgärder .....	33	Bilaga 2: Tilläggsdirektiv (dir. 2001:17)	
2.1.4 Översiktlig miljöbedömning.....	35	Bilaga 3: Alternativa scenarier för hur transportproblemen kan lösas i Stockholm–Mälardalsregionen för år 2003 inklusive underbilagor (Inregia AB)	
2.1.5 Hur uppfylls målen.....	43	Bilaga 4: Kommuner, myndigheter, organisationer och intressegrupper som Stockholmsberedningen sammanträtt med under 2001	
2.2 Angelägna investeringar i infrastruktur och rullande materiel på kort och lång sikt .....	49	Bilaga 5: Beskrivningar av infrastrukturobjekt och rullande materiel m.m. (framtagna av Vägverket, Banverket Region Öst, Stockholms läns Landstings Region-plane- och Trafikkontor (RTK) och Stockholms Lokaltrafik AB (SL AB)	
2.2.1 Infrastrukturinsatser i Stockholmsregionen ....	49	Bilaga 6: Uppdrag att finna en god hantering av det civilrättsliga avtal om framtida utbyggnad av Stockholm–Arlanda flygplats som ingåtts mellan staten och Sigtuna kommun (dir. 2001:17)	
2.2.2 Infrastrukturinsatser i Mälardalen .....	52		
2.2.3 Infrastrukturinsatser för att minska miljöpåverkan och olycksrisker .....	53		
2.2.4 Åtgärder i prioritetsordning i tabellform .....	54		
2.3 Övriga åtgärder .....	67		
2.3.1 Åtgärder för att öka tillgängligheten till transportsystemet.....	67		





## Sammanfattning

---

Stockholmsberedningen har regeringens uppdrag att lämna förslag på insatser som förbättrar transportsystemet inom Stockholms län men också transportmöjligheterna mellan Stockholm och övriga Mälardalen, övriga landet samt internationellt. Trots omfattande planeringsinsatser och höga ambitioner har inte tillräckliga investeringar gjorts i Stockholmsregionens transportsystem under de senaste decennierna. Under tiden har befolkning och ekonomi vuxit snabbt, liksom trafiken. Det är otillfredsställande att inte tillräckliga investeringar kunnat göras.

Stockholmsberedningen framhöll i sin **problem-analys**, vilken redovisades i ett tidigare delbetänkande (SOU 2001:51), att den snabba befolkningsökningen på 1 procent per år i Stockholmsregionen under 1990-talet bedöms fortsätta. Det kan innebära en ökning med uppemot 600 000 invånare fram till 2030. Bilresorna väntas då öka med 60–70 procent om 30 år jämfört med nuläget. Kollektivtrafikens marknadsandel riskerar att sjunka.

Det kraftigt ökade resandet i Stockholm–Mälardalsregionen under högtrafik skapar en omfattande trängsel i såväl vägtrafik- som kollektivtrafiksystemet och under allt längre tider. Detta medför problem för godsfrakter, näringslivstransporter och allmänhetens

resande. Till detta kommer betydande negativa effekter på miljön i form av ökade utsläpp och buller samt risk för försämrad trafiksäkerhet. För att tillgängligheten inte skall försämrats ytterligare måste kapaciteten och effektiviteten i väg- och kollektivtrafiksystemen öka. Den otillräckliga kapaciteten leder annars till att de norra och södra regionhalvorna kommer att bli kommunikationsmässigt mer åtskilda än i dag. Anpassningen av kollektivtrafiken till funktionshinderades behov är ännu ej fullt genomförd.

Nuvarande situation i Stockholm–Mälardalsregionen innebär en utveckling bort från riksdagens transportpolitiska mål. Risken är stor att problemen förvärras under de kommande decennierna. Det finns möjlighet till en betydligt mer positiv utveckling, men detta förutsätter kraftfulla åtgärder i transportsystemet i form av utbyggnad och upprustning av infrastrukturen samt effektivisering av transportsystemet.

Stockholmsberedningens **målbild**, som redovisades i tidigare delbetänkande (SOU 2001:51), bör kompletteras med ett sjätte inriktningsmål om ökad jämställdhet mellan kvinnor och män i transportsystemet i enlighet med riksdagens beslut 2001 om infrastrukturpropositionen. Målbilden blir då följande:

**Övergripande mål:** En samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i Stockholm–Mälardalsregionen säkerställs. Transportsystemet skall vara miljömässigt, ekonomiskt, kulturellt och socialt hållbart.

**Inriktningsmål 1–6:** Ökad tillgänglighet för alla i transportsystemen, Minskade köproblem och bättre framkomlighet ökar transportkvaliteten, Utveckling av kollektivtrafikens kapacitet och tillförlitlighet, Färre trafikolyckor, Ökad miljöhänsyn i transportsystemet samt Ökad jämställdhet i transportsystemet.

### *Långsiktig utvecklingsstrategi*

Stockholmsberedningen skall enligt direktiven bidra till att skapa möjligheter för en fortsatt utveckling i Stockholm–Mälardalsregionen genom att utveckla transportsystemet för personer och gods. Beredningen anser att investeringar i infrastrukturen måste genomföras så snart som möjligt för att öka tillgängligheten, minska trängseln och för att stärka kollektivtrafiken. Redan i dag är situationen besvärande. Problemen kommer att förstärkas när befolkning och ekonomi växer. Det är inte tillräckligt att enbart bygga ut infrastrukturen. För att kunna bemästra trafikens betydande säkerhets- och miljöproblem krävs också andra åtgärder bl.a. i befintlig infrastruktur och för att effektivisera trafiken. I Stockholms storstadsmiljö råder andra förhållanden än på de flesta andra ställen i landet vilket ställer krav på speciella åtgärder. Trafikens miljö- och säkerhetsproblem är till viss del även en internationell utmaning.

Fokusera på trafikanternas situation. Det är viktigt att utveckla transportsystemet för alla trafikanter i regionen. En central uppgift är att effektivisera, vidareutveckla, förstärka och bygga ut transportsystemet så att resor och godsförflyttningar kan ske snabbare, smidigare och bekvämare och så att riskerna för trafikolyckor, hälsovådliga utsläpp och bullerstörningar minskar. För att underlätta olika gruppers tillgänglighet till kollektivtrafiken behövs en lång rad insatser som exempelvis gör det enklare för trafikanterna att

ta sig till och från hållplatser och stationer samt minskar risken för otrygghet. Samordningen mellan de olika transportslagen måste också förbättras t.ex. genom användning av modern informationsteknologi och förbättrade bytespunkter.

I Stockholm–Mälardalsregionens kollektivtrafiksystem behövs upprustning, förnyelse och effektivisering för att öka tillförlitlighet, kapacitet och bekvämlighet. Regionaltågstrafiken i Mälardalen har introducerats och fortsatt utbyggnad är möjlig när kapaciteten i spårsystemet genom Stockholm ökar. Samordning av taxor och fler bytespunkter bör bidra till integration över länsgränserna.

Samverkande åtgärder av olika art och omfattning behövs för att Stockholm–Mälardalsregionens transportsystem på trettio års sikt skall kunna utvecklas i riktning mot nationella mål och de mål som beredningen angett. Investeringar behövs redan under de närmaste åren både i väg- och spårnät liksom i kollektivtrafiksystemet. Stockholmsberedningens utvecklingsstrategi innebär

- kraftfulla investeringar i transportinfrastruktur för att kunna bemästra de mest akuta problemen som också är en förutsättning för utveckling av transportsystemet på lång sikt,
- investeringar i infrastrukturanläggningar och andra åtgärder som långsiktigt bidrar till att hålla samman Stockholm–Mälardalsregionen och att utveckla regionens transportsystem på ett för regionen och hela landet mer miljömässigt, socialt och samhällsekonomiskt hållbart sätt,
- insatser för att förbättra trafiksäkerheten, effektiviteten samt minska miljöstörningar och risken för driftstörningar i transportsystemet,
- andra åtgärder för att driva på utvecklingen i riktning mot ett effektivare, mer miljöanpassat säkrare och jämställt transportsystem.

Både infrastrukturinvesteringar och andra insatser behövs för att långsiktigt kunna påverka regionens struktur och öka beredskapen för att möta den väntade ökningen av resande. Behovet av underhållsinsatser bör framhållas. Det faktum att det är mycket svårt

att nå inriktningsmålen om ökad miljöhänsyn i transportsystemet och färre trafikolyckor understryker behovet av att komplettera och vidareutveckla det befintliga systemet. Nedan redovisas huvudinriktningen för beredningens prioriterade infrastrukturinvesteringar och andra åtgärder.

### *Investeringar i transportinfrastruktur och rullande materiel*

Skälen för föreslagna åtgärder är främst att avhjälpa trängsel-, miljö- och trafiksäkerhetsproblem, förbättra tillgängligheten, hålla ihop regionen och skapa fler etableringsplatser samt förstärka kollektivtrafiken. Insatser som bedöms kunna ge långsiktigt positiva strukturella effekter i Stockholmsregionen är sådana som ökar tillgängligheten över Saltsjö-Mälarsnittet och som förbättrar tillgängligheten till regionkärnan och yttre kärnor. Insatser som långsiktigt medverkar till att förbättra tillgängligheten och stödjer en fortsatt positiv utveckling i Mälardalen är dels sådana som förbättrar kontakten mellan Stockholm och övriga Mälardalen, dels sådana som knyter samman orterna i Mälardalen med varandra och övriga landet. Beredningen har utifrån direktiven i första hand behandlat och lämnat förslag till åtgärder som syftar till att förbättra kontakten mellan Stockholm och övriga Mälardalen.

För att underlätta den fortsatta processen har förslagen rangordnats efter angelägenhetsgrad för att kunna genomföras i den takt tillgängliga resurser (statliga och regionala) tillåter. Rangordningen av investeringsobjekten redovisas i tabeller i avsnitt 2.2 (se även kartor i avsnitt 2.2 och bilaga 5).

#### Stockholmsregionen – åtgärder i närtid (2002–2004)

Beredningen förordar att följande investeringar påbörjas i närtid när det gäller **järnvägar**: kapacitetsförstärkning vid Stockholm C, förbättring av signalsystem Karlberg–Kallhäll, kapacitetsförstärkning Södertälje hamn–Södertälje C, utbyggnad av tågvägar Stockholm C–Sörentorp, kapacitetsförstärkning Västerhaninge–

Nynäshamn samt plattformsförlängning på pendeltågsstationer. Stockholmsberedningen har uppdragit åt Banverket att skyndsamt belysa förutsättningarna för kapacitetshöjande åtgärder i järnvägsnätet i centrala Stockholm som kan genomföras i avvaktan på att en pendeltågstunnel är färdigbyggd. Vad gäller **vägar** förordas utbyggnad av länsväg 225 Lövsalund–Moraberg, länsväg 265 Norrortsleden, E18 Hjulsta–Kista, riksväg 73 Fors–Älgviken samt länsväg 259 Södertörnsleden. Beredningen konstaterar att dessa kommit långt i planeringen och kan starta när planerna vunnit laga kraft. Beredningen finner ingen anledning att ytterligare bereda dessa objekt.

#### Stockholmsregionen – förslag till åtgärder för planeringsperioden (2004 – 2015)

Den mest betydelsefulla **järnvägsinvesteringen** är en pendeltågstunnel under Stockholms innerstad. Därefter föreslås utbyggnad Tomtebodavägen–Kallhäll, infrastruktursatsningar (gods-/persontrafik) i anslutning till Arlanda flygplats samt ny pendeltågsgren till Arninge. För att nyttiggöra investeringarna i nya järnvägsspår krävs även följdinvesteringar i form av **plattformsanpassningar, nya pendeltåg och pendeltågsdepåer**. Upprustning och förnyelse av kollektivtrafiken tillhör en av de viktigaste åtgärderna på kort och lång sikt för att förbättra framkomlighet, miljö och säkerhet i regionen.

**Tvärspärvägen** bör förlängas från Hammarby sjöstad till Slussen och få anslutning till en konverterad Saltsjöbanan. Norrut bör den förlängas från Alvik till Solna samt med en gren till Kista–Stockholm Nord och senare med en gren till Bergshamra/Universitetet–Ropsten. På sikt är det möjligt att integrera Lidingöbanan i samma system och sluta tvärspärvägen i en ring genom en förbindelse mellan Ropsten och Hammarby sjöstad. Tvärbanesystem i den södra regiondelen bör utredas närmare, de omfattar viktiga regionala målpunkter och bytespunkter som Älvsjö, Kungens kurva, Skärholmen och Flemingsberg. En ombyggnad av Roslagsbanan till Arninge bör ske.

För investeringar i **tunnelbanelinjer** förordas utbyggnad Akalla–Barkarby station och Hagsätra–Älvsjö. Vidare bör en tunnelbanelinje eller annan alternativ spårförbindelse övervägas från Odenplan via Norra station till Karolinska institutet/Solna samt utbyggnad av tunnelbana eller alternativ spårförbindelse till Nacka. Det erfordras även följdinvesteringar bl.a. i form av nya **spårvagnar och tunnelbanevagnar**.

Angelägna **väginvesteringar** är utbyggnad av E20 Norra länken, E4 Förbifart Stockholm, länsväg 225 Lövstalund–Ösmo, länsväg 226 Flemingsberg–Vårsta och Huddinge kyrka–Stockholms kommungräns, riksväg 77 C-länsgården–Rimbo–Rösa, utbyggnad till sex körfält på de större infarterna (E18 Danderyds kyrka–Arninge, E4/E20 Södertälje–Hallunda, E4 Upplands Väsby–Arlanda och E18 Jakobsberg–Hjulsta), utbyggnad av en östlig länk så att en komplett ringled åstadkoms runt Stockholms innerstad samt Ulvsundavägen–Tritonkopplingen–Huvudstaleden i tunnel. Förslaget innebär sammantaget bl.a. att en fullständig Yttre Tvärled skapas vilken är en av de viktigaste väginvesteringarna för att knyta samman Stockholmsregionens norra och södra del samt förbättra tillgängligheten till flygplatser och hamnar och därigenom underlätta näringslivets transporter i hela Mälardalen. Utbyggnad av stombussnät är också angelägen.

#### Mälardalen – åtgärder i närtid (2002–2004)

Beredningen förordar att följande investeringar påbörjas i närtid när det gäller **järnväg**: utbyggnad Uppsala C–Svartbäcken, bangårdsombyggnad/resecentrum Uppsala C, nya regionaltågsstationer i Vingåker och Gnesta samt **vägutbyggnad**: E4 Uppsala–Mehedeby, E18 Sagån–Enköping, en del av riksväg 55 och E18 Lekhyttan–Adolfsberg. Beredningen konstaterar att dessa kommit långt i planeringen och kan starta när planerna vunnit laga kraft. Beredningen konstaterar att bland angelägna väginvesteringar som startar i närtid återfinns E20 Förbifart Strängnäs. Beredningen finner ingen anledning att ytterligare bereda dessa objekt.

#### Mälardalen – förslag till prioriteringar för planeringsperioden (2004–2015)

För att underlätta tillgängligheten mellan Stockholm och andra orter i Mälardalen bedömer beredningen att de sammanbindande stråken i väg- och bannätet behöver förbättras. Under planeringsperioden förordas **järnvägsutbyggnader** på sträckan Södertälje–Eskilstuna, vid Gamla Uppsala, Järna–Nyköping–Norrköping och Västerås–Eskilstuna. Vad gäller **vägar** förordas utbyggnad av E18 Västjädra–Västerås, riksväg 53 Kvicksund–Västjädra, E18 Västerås–Sagån, E20 Gräsnäs–Reutersberg/Kungsör, vägförbindelse mellan Arlanda och E18, E18 Köping–Västjädra och E20 Kungsör–Eskilstuna. Merparten av utbyggnaden av riksväg 55 kan ske under denna period. Efter 2015 bör en järnvägsutbyggnad till dubbelspår vara aktuell även fullt ut på sträckorna Södertälje–Valskog och Kolbäck–Hovsta.

#### Andra viktiga infrastruktursatsningar i Stockholm–Mälardalsregionen

Beredningen kan härutöver konstatera att det finns ytterligare ett antal viktiga infrastrukturåtgärder som sannolikt är nödvändiga för att förbättra transportsystemet. Dessa åtgärder kommer att bli föremål för vidare överväganden inom ramen för den infrastrukturplanering som inleds i början av detta år för länstrafikanläggningar, järnvägar och riksvägar samt i den kommunala planeringen.

#### Övriga åtgärder

##### Åtgärder för att öka tillgängligheten till transportsystemet

Mark för **godsterminaler** bör reserveras i Stockholmsregionen och anslutningar till dessa områden byggas ut. Det geografiska läget bör beslutas i samverkan mellan staten, kommunerna och näringslivet.

Vägverket bör leda en regional samverkan för att vidareutveckla **bytespunkter** mellan olika trafikslag eller för kollektivtrafiken. Arbetet bör ske i samverkan mellan berörda parter. Tryggheten och framkomligheten

för oskyddade trafikanter behöver utvecklas t.ex. genom förbättrade gång- och cykelvägar.

### Åtgärder för en effektiv och trafiksäker vägtrafik och kollektivtrafik

Insatser för att minska trafikens olycksrisker kan avse investeringar i befintligt vägnät och investeringar i **förbifarter** etc. som beredningen nu föreslår. Ytterligare åtgärder behövs, exempelvis upprustning av gatumiljöer och inrättande av bostadszoner, byggande av regionala trafikseparerade cykelstråk samt åtgärder för ökad trafiksäkerhet på anslutande gång- och cykelvägnät vid hållplatser och viktiga lokala målpunkter. Vägverket har upprättat ett program för **riktade trafiksäkerhetsåtgärder**. Exempel på åtgärder är mitträcken, säkra sidoområden, ombyggnad av korsningar och förbättringar för oskyddade trafikanter. **Anpassad hastighet** kan bidra till att förbättra trafiksäkerheten och minska miljöpåverkan.

Modernisering av äldre **trafiksiganalänläggningar** är ofta effektivt. Det kan ge ökad kapacitet samt minskade väntetider, olycksrisker och utsläpp. Att öka framkomligheten för bussarna i gaturummet genom **prioritet i trafiksignaler** och med **busskörfält** är effektiva åtgärder för kollektivtrafiken.

### Åtgärder för att minska trafikens och infrastrukturens miljöpåverkan

Åtgärder för att minska trafikens miljöpåverkan kan gälla investeringar i förbifarter, **avlastande leder**, tunnlar etc. och i befintligt nät som beredningen nu föreslår. Åtgärder är angelägna för att undvika oönskad trafik på lokalgatunätet och minska risker vid transporter av **farligt gods**. Stort hänsynstagande behövs vid lokalisering och **utformning av nya trafikänläggningar** för att undvika oönskade barriäreffekter, buller och andra störningar i områden med särskilt stora natur- och kulturvärden. Särskilda utformningskrav kan erfordras såsom tunnlar.

Omkring 30 procent av de bostäder som är **bullerstörda** av trafiken i landet finns i Stockholms län. Bullersituationen kan i de flesta fall förbättras genom

olika åtgärder. Bullerproblemen från kommunala vägar har inte åtgärdats i samma omfattning som från statliga vägar. Storstadens luft har på vissa ställen redan så **höga föroreningshalter** att det sannolikt kommer att krävas olika åtgärder för att klara miljökvalitetsnormerna. Halterna är höga i Stockholms innerstad och på de stora infarterna till Stockholm.

Åtgärder för att stimulera **effektivare utnyttjande av transportsystemet** och en mer miljöanpassad transportefterfrågan är viktiga. Utvecklingen mot ökad användning av **alternativa fordon och bränslen** samt **ren teknologi** bör drivas på.

### Administrativa och ekonomiska åtgärder

Olika administrativa åtgärder är i vissa fall verksamma medel för att styra och påverka trafikförhållanden m.m. Exempel på detta är den kommunala parkeringspolitiken och trafikregleringar. Regeringen har aviserat ett direktiv till Stockholmsberedningen om att utreda trängselavgifter i trafiken.

### Vidareutveckla planeringsprocessen

Stockholm–Mälardalsregionens komplexa förutsättningar ställer speciella krav. En klar rollfördelning är en viktig del i en strategi för att utveckla Stockholmsregionens samlade transportsystem. **Planerings- och beslutsprocesserna** för trafikinfrastrukturinvesteringar behöver både samordnas, snabbas upp och förbättras, utan att avkall sker beträffande det demokratiska inflytandet.

### Transportinformatik

En stor satsning (Trafik–Stockholm) har redan påbörjats för att bygga upp en gemensam trafiklednings- och informationscentral för Stockholmstrafiken. Det fortsatta genomförandet av informatikåtgärderna i väg- och kollektivtrafiken i Stockholm bör ske genom samarbete mellan berörda aktörer.

### Forskning och utveckling

Vägverket, Vinnova, kommuner och näringslivet i Stockholm föreslås samverka i ett demonstrations-

projekt för att vidareutveckla trafikstyrnings-, informations- och navigeringssystem. Ett särskilt **storstadsinriktat forskningsprogram** inom trafikområdet bör skapas. Exempel på forskningsuppgifter är godstransporternas transportkedjor i och kring Stockholm, utveckling av trafikmodeller för kösituationer, mätning av utsläppen från fordon i verklig trafik samt underlag om faktorer som bidrar till kollektivtrafikens attraktivitet.

### *Översiktlig miljöbedömning av den långsiktiga utvecklingsstrategin*

Utan fortsatt teknisk utveckling, bl.a. av fordonen, tenderar den väntade tillväxten av befolkning, ekonomi och resande i Stockholm–Mälardalsregionen att öka de miljöstörande utsläppen och andra miljöstörningar från trafiken under de kommande trettio åren. Även med betydande kollektivtrafiksatsningar kan vägtrafiken väntas öka något jämfört med om inga infrastrukturutbyggnader sker utöver de redan påbörjade. Möjligheterna att nå flera av de miljö kvalitetsmål som riksdagen antagit kan komma att begränsas av utvecklingen, både om ingenting ytterligare görs i transportsystemet och om utvecklingsstrategin genomförs. Riskerna för ökad negativ påverkan på luft- och vattenkvalitet är stora.

På flera punkter finns möjligheter till förbättringar med hjälp av olika åtgärder och med hänsyn tagen till omvärldsförändringar. Möjligheterna att reducera effekterna av ökad biltrafik med tekniska åtgärder bör på sikt vara förhållandevis goda. Utvecklingsstrategin innehåller både infrastrukturåtgärder och andra åtgärder. Utvecklingsstrategin ger ökade förutsättningar att minska bl.a. den koncentrerade trafikens hälsovådliga effekter genom att trafik kan ledas utanför de tätast bebyggda områdena. För att bl.a. motverka intrångseffekter och minska risker vid transport av farligt gods, kan särskilda krav behöva ställas vid utformning av trafikens anläggningar, t.ex. tunnlar.

### *Hur uppfylls målen*

En sammanfattande bedömning av hur utvecklingsstrategin kan bidra till att uppnå målen, bör ta sin utgångspunkt i att den förutsedda ökningen på 600 000 nya invånare i Stockholmsregionen på 30 år och god ekonomisk tillväxt, medför krav på nya bostäder, arbetsplatser, samhällsservice och inte minst utbyggnad och förbättringar av järnvägar, vägar och kollektivtrafik. Med ovanstående förutsättningar och om utbyggnad av transportinfrastrukturen inte sker, kan regionens internationella konkurrenskraft allvarligt försämrats samt de ekonomiska resurser som utgör grunden för fortsatta sociala men också miljömässiga förbättringar i regionen minska.

Utvecklingsstrategin bedöms långsiktigt kunna ge förutsättningar att med stöd av infrastrukturinvesteringar och andra åtgärder förbättra transportsystemet i riktning mot beredningens målbild, även om folkmängd, ekonomi och resande expanderar. Detta gäller huvuddelen av de aspekter som definierats inom ramen för de tre första inriktningsmålen, dvs. ökad tillgänglighet, minskade köproblem och bättre framkomlighet och utveckling av kollektivtrafiken samt inriktningsmålet om ökad jämställdhet.

Mycket talar för att *enbart* utvecklingsstrategin dock är otillräcklig för att klara de två inriktningsmålen om färre trafikolyckor och ökad miljöhänsyn i transportsystemet och därmed inte heller miljömässigt långsiktigt hållbar. En gynnsam utveckling förutsätter också andra omvärldsförändringar, främst i form av teknisk utveckling. Problemen har även en internationell dimension. Förutsättningarna att med tekniska åtgärder minska avgasutsläppen under en 30-årsperiod förefaller goda. Strategin utesluter inte framtida beslut om kompletterande åtgärder, exempelvis i form av ekonomiska incitament och styrmedel. Beredningen anser sammantaget mot denna bakgrund att man inte kan avstå från att föreslå åtgärder enligt utvecklingsstrategin då de bidrar med mycket stora effekter för att uppfylla övriga inriktningsmål. Utvecklingsstrategin bedöms därmed kunna bidra till en ekonomiskt och i vissa delar soci-

alt långsiktigt hållbar utveckling. Intrångseffekterna av infrastrukturutbyggnader bör kunna begränsas så att miljöeffekterna minimeras samt att buller och utsläpp i befintlig infrastruktur väsentligt bör kunna begränsas med föreslagna åtgärder.

Slutligen bör framhållas att med den förutsedda befolkningstillväxten och om utvecklingsstrategin inte skulle genomföras överhuvudtaget, kommer sannolikt luftutsläppen i alla fall att öka i stor omfattning och förbättringar begränsas i stort sett för samtliga inriktningsmål. Övervägande skäl talar därför för att beredningens utvecklingsstrategi bör genomföras.





## 1. BAKGRUND, UNDERLAG M.M.

---



## 1.1 Bakgrund

---

Trots omfattande planeringsinsatser och höga ambitioner har inte tillräckliga investeringar gjorts i Stockholmsregionens transportsystem under de senaste decennierna enligt beredningens uppfattning. Under tiden har befolkning och ekonomi vuxit snabbt, liksom trafiken. Det är otillfredsställande att inte tillräckliga investeringar har kunnat göras.

Enligt regeringens direktiv skall Stockholmsberedningen arbeta i nära samverkan med berörda kommuner och andra lokala, regionala och centrala myndigheter samt organisationer för att nå en bred förankring för sina förslag och därigenom skapa goda förutsättningar för genomförandet av de föreslagna insatserna. Dessutom skall de statliga trafikverken som berörs av olika förslag bistå beredningen med de underlag och bedömningar som är nödvändiga. Beredningen bestämde mot denna bakgrund att det var viktigt att visa öppenhet samt på ett snabbt och informellt sätt inhämta synpunkter och underlag från olika företrädare i Stockholm–Mälardalsregionen. Efterhand har också framkommit behov av att inhämta allmänhetens synpunkter, speciellt i Stockholmsregionen, om synen på trafikproblemen och möjliga lösningar.

Redan våren 2001 under arbetet med beredningens första delbetänkande inleddes arbetet med att inhämta synpunkter främst från kommuner, organisationer och statliga myndigheter i Stockholm–Mälardalsregionen (se avsnitt 1.2). Vidare har en intervjuundersökning (se avsnitt 1.3) genomförts om allmänhetens och näringslivets syn på trafiksituationen i Stockholmsregionen och deras inställning till olika åtgärder m.m. Sammanfattningsvis har dessa kontakter i Stockholm–Mälardalsregionen i mycket hög grad givit stöd åt åtgärderna i beredningens utvecklingsstrategi. Särskilt gäller detta behovet av en snabb utbyggnad av järnvägs- och vägkapaciteten i Saltsjö–Mälarsnittet, bl.a. det stora behovet av en pendeltågstunnel genom Stockholms centrala delar.

De statliga trafikverken (Vägverket, Banverket, Luftfartsverket, Sjöfartsverket), de fem länsstyrelserna i Mälardalen, Stockholms läns landstings Regionplane- och trafikkontor (RTK) och SL har tillsammans med beredningens sekretariat, åtagit sig ett stort arbete med att ta fram beredningsunderlag till Stockholmsberedningen.

## 1.2 Kommuner, organisationer och övriga myndigheter

---

I bilaga 4 redovisas vilka kommuner, organisationer och övriga myndigheter som beredningen och dess sekretariat haft överläggningar med eller på annat sätt inhämtat synpunkter från. Under maj och juni 2001 hölls en första omgång med överläggningar på politisk nivå med kommunerna i Stockholms län för att i en öppen dialog inhämta synpunkter på trafikproblemen och möjliga lösningar. Detta skedde vid en rad kommunträffar varvid i stort sett samtliga kommuner i länet lämnade synpunkter.

Beredningen har därefter bjudit in en rad organisationer på regional och central nivå till informella överläggningar. En mängd möten har därvid hållits under hösten 2001 med företrädare för transport- och åkeriföretagens organisationer, övriga näringslivet, väg-, järnvägs- och flygföreträdare, miljörelsen, handikapprörelsen, fackföreningsrörelsen m.fl.

Genom länsstyrelsernas i Mälardalslänen försorg har beredningen haft samlade möten under hösten 2001 med företrädare för kommuner, landsting, organisationer, näringsliv m.fl. i dessa län. I Stockholms län har överläggningar till stor del skett direkt med kommunerna gruppvis.

Beredningen har vidare under senhösten informerat riksdagsledamöter i trafikutskottet och ett antal övriga riksdagsledamöter med hemvist i Mälardalen om det pågående arbetet.

Ytterligare kontakter har tagits med kommunerna i Stockholms län och kommuner i övriga Mälardalen med hjälp av länsstyrelserna för att förankra konkreta förslag i utvecklingsstrategin.

## 1.3 Sammanfattning av intervjuundersökning om allmänhetens och näringslivets syn på trafiksituationen i Stockholmsregionen och deras inställning till olika åtgärder

---

Stockholmsberedningen har uppdragit åt Svenska GALLUP AB att studera allmänhetens och näringslivets syn på trafiksituationen i Stockholmsregionen och deras inställning till olika åtgärder. Syftet har varit att kartlägga vilka krav och förväntningar som privatpersoner och företag har på transportsystemet samt att beskriva det nuvarande transportbeteendet hos allmänhet och företag.

Undersökningen genomfördes per telefon under november 2001. Totalt har 2500 telefonintervjuer genomförts, varav 2000 har riktats till allmänheten och 500 till företag. Urvalet av allmänheten omfattar personer, 18 år och äldre, boende i 08-, 0158-, 0175- och 0176-riktnummerområdena (Stockholms län i stort). Företagsurvalet är hämtat ur ett företagsregister och omfattar företag med fler än fem anställda inom 08-riktnummerområdet.

Undersökningen visar att såväl allmänheten som företagen i Stockholmsregionen ser köerna och trängseln som de allra största trafikproblemen. Allmänheten tycker även att förseningarna, de inställda tågen och den bristande tillförlitligheten i kollektivtrafiken är stora problem. Detta tycks i stor utsträckning vara hänförligt till missnöjda pendeltågsresenärer.

Undersökningen ger stöd för olika trafikinvesteringar, som i flera fall är mycket stort. Bland väginvesteringarna märks detta särskilt när det gäller Ringen samt Norra länken, Södra länken och Förbifart Stockholm. Kollektivtrafikinvesteringar kommer högt upp på allmänhetens lista. De anser att t.ex. det är viktigt med en pendeltågstunnel söder om Stockholms central och andra investeringar i pendeltågen och tunnelbanan. Företagen har bl.a. önskemål om att Norra länken byggs.

När det gäller de olika investeringarna har de som bor i närheten av de tänkta investeringsobjekten i huvudsak positiva uppfattningar om dessa. De tillfrågade som bor längre bort och inte berörs saknar i stor utsträckning någon uppfattning om dessa objekt.

Allmänhetens allmänna inställning till kollektivtrafik är positiv. Det innebär dock inte att alla använder sig av den. De som åker bil anger att det som skulle kunna få dem att åka kollektivt i stället vore snabba förbindelser och ökad turtäthet. Lägre priser, större tillförlitlighet och smidigare byten är också viktiga faktorer. Trots detta är det endast en minoritet inom allmänheten som helhet som skulle kunna tänka sig att betala mer för resorna om det skulle leda till kortare restid. För företagen är det framför allt priset,

tidsätgången samt om det är enkelt och smidigt som avgör valet av transportmedel.

Majoriteten (62 procent) av de tillfrågade bland allmänheten skulle inte kunna tänka sig att betala mer för att ta sig till och från arbetet om det skulle korta restiden. Hälften (50 procent) av de tillfrågade uppger att priset är en av de viktigaste faktorerna i valet av transportmedel och drygt fyra av tio (42 procent) svarar tidsätgången.

Såväl allmänheten som företagen är negativa till vägavgifter och trängselavgifter. Den negativa inställningen är dock något mindre när avgifterna kopplas till att finansiera särskilda investeringar.

## 2. UTVECKLINGSSTRATEGI OCH ÅTGÄRDER

---





## 2.1 Långsiktig utvecklingsstrategi för transportsystemet under de kommande 30 åren

### 2.1.1 Bakgrund och utgångspunkter

#### Stockholmsberedningens uppdrag

Regeringen har givit Stockholmsberedningen i uppdrag att lämna förslag på insatser som förbättrar transportsystemet inom Stockholms län men också transportmöjligheterna mellan Stockholm och övriga Mälardalen, övriga landet samt internationellt.

Enligt regeringens direktiv skall Stockholmsberedningen föreslå insatser för att uppnå

- ökad samordning mellan de olika trafikslagen och ökad effektivitet i det befintliga transportsystemet,
- en tillräcklig spårkapacitet genom centrala Stockholm, för att uppnå en hög kollektivtrafikstandard, såväl ur ett lokalt och regionalt som ett interregionalt perspektiv,
- ökad satsning på kollektivtrafiken i övrigt i samverkan med trafikhuvudmannen i Stockholms län men eventuellt även i övriga Mälardalen i syfte att öka transportsystemets miljöanpassning och att stärka kollektivresandets attraktionskraft,
- en tillräcklig vägkapacitet mellan norra och södra Stockholm i syfte att undvika att transporttiderna blir så långa att regionen funktionellt delas i två delar,

- minska de negativa effekterna av biltrafiken,
- att fler områden inom Stockholms län blir så lättillgängliga att de kan utvecklas till attraktiva etableringsplatser för näringslivet och som attraktiva bostadsområden samt
- en tillräcklig flygplatskapacitet i Mälardalen, där hänsyn också tas till ett väl fungerande allmänflyg.

Insatser skall enligt direktiven övervägas för att förbättra stadsmiljön. Särskild hänsyn skall tas till de kulturhistoriska värdena av riksintresse som finns i Stockholmsregionen. Beredningen skall föreslå lämplig finansiering för sina förslag.

#### Stockholmsberedningens problemanalys och målbild

Stockholmsberedningen har redovisat sin problemanalys och målbild i ett första delbetänkande (SOU 2001:51). Beredningen konstaterade i detta att nuvarande situation i Stockholm-Mälardalsregionen innebär en utveckling bort från riksdagens transportpolitiska mål. Risken är stor att problemen förvärras under de kommande decennierna. Slutsatsen av analysen var att det finns möjlighet till en betydligt mer positiv utveckling, men detta förutsätter kraftfulla åtgärder i transportsystemet, något som kräver både beslutsamhet och ekonomiska resurser. Beredningen bedömde

att utbyggnaden av transportsystemet skulle komma att ställa mycket stora krav på effektiviseringsåtgärder samt betydande finansiella insatser i både kollektivtrafiksystemet och vägnätet. Beredningens uppfattning om dessa problem har stärkts sedan dess. Villkoren för Stockholm–Mälardalsregionens trafikanter måste förbättras. Det är hög tid att besluta om åtgärder och att genomföra dem.

Stockholmsberedningens målbild tar främst sin utgångspunkt i riksdagens transportpolitiska mål från 1998 (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266). Beredningens förslag skall vidare baseras på andra viktiga nationella mål såsom relevanta miljö-kvalitetsmål (prop. 1997/98:145, bet. 1998/99: MJU6, rskr. 1998/99:183). I proposition 2000/01:130 Svenska miljömål – delmål och åtgärdsstrategier, vidareutvecklas denna miljömålsstruktur. Stockholmsberedningens målbild består av ett övergripande mål och fem inriktningsmål (citat ur SOU 2001:51):

#### Övergripande mål

En samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i Stockholm–Mälardalsregionen säkerställs. Transportsystemet skall vara miljömässigt, ekonomiskt, kulturellt och socialt hållbart.

#### Inriktningsmål 1

Ökad tillgänglighet för alla i transportsystemen

#### Inriktningsmål 2

Minskade köproblem och bättre framkomlighet ökar transportkvaliteten

#### Inriktningsmål 3

Utveckling av kollektivtrafikens kapacitet och tillförlitlighet

#### Inriktningsmål 4

Färre trafikolyckor

#### Inriktningsmål 5

Ökad miljöhänsyn i transportsystemet

#### Komplettering av målbilden och det fortsatta arbetet

Riksdagen beslutade i december 2001 om propositionen Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem (prop. 2001/02:20, bet. 2001/02:TU2, rskr. 2001/02:126). Genom detta riksdagsbeslut har ett sjätte delmål tillförts transportpolitiken. Målet skall vara ett jämställt transportsystem där detta är utformat så att det svarar mot både mäns och kvinnors transportbehov. Det framgår av riksdagsbeslutet att kvinnor och män skall ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar skall tillmätas samma vikt. Stockholmsberedningen vill mot denna bakgrund även tillföra sin egen målbild för detta viktiga mål genom att lägga till ett sjätte inriktningsmål med följande lydelse:

**Inriktningsmål 6** Ökad jämställdhet i transportsystemet

I detta andra delbetänkande redovisas Stockholmsberedningens utvecklingsstrategi och konkreta förslag. Utvecklingsstrategin ger vägledning för beslut om insatser i regionens transportsystem under de kommande decennierna. Stockholmsberedningen konkretiserar sin utvecklingsstrategi i ett antal åtgärder som bör igångsättas under perioden 2002 – 2015 samt ytterligare insatser som bör kunna genomföras under den därefter följande femtonårsperioden. Som framgår av avsnitt 1 har beredningen inriktat sig på att finna en bred förankring av utvecklingsstrategin och föreslagna åtgärder. För att underlätta den fortsatta processen har förslagen rangordnats efter angelägenhetsgrad för att kunna genomföras i den takt tillgängliga resurser (statliga och regionala) tillåter.

Stockholmsberedningen kommer att följa upp de nu lämnade förslagen. Finansieringen av åtgärderna kommer att behandlas vidare i beredningen. Beredningen skall enligt direktiven även redovisa förslag till hur flygplatskapaciteten i Stockholm–Mälardalsregionen kan tillgodoses vid befintliga flygplatser. Regeringen har i proposition 2001/02:20 Infrastruktur

för ett långsiktigt hållbart transportsystem, aviserat ett tilläggsdirektiv till Stockholmsberedningen om att utreda trängselavgifter i trafiken.

### Beslutsunderlag och bedömning av miljöeffekter

Förslag om utbyggnader av regionens transportsystem på trettio års sikt bör vila på ett kvalificerat kunskapsunderlag. Beredningens utvecklingsstrategi grundar sig på egna och andras analyser och underlagsmaterial. Beredningen har utnyttjat en stor mängd underlagsmaterial bl.a. från den regionala utvecklingsplanen (RUF) för Stockholms län, Mälardalsrådet, länsstyrelserna och kommunerna i Mälardalen samt de statliga trafikverken. Eftersom beredningens arbete till viss del täcker hela Mälardalen har det varit av stor vikt att skapa en samlad bild av utvecklingsbehoven i hela Mälardalen vilket har krävt ett omfattande samordningsarbete. Utvecklingsstrategin grundar sig också på en omfattande dialog med många olika aktörer i Stockholm–Mälardalsregionen inklusive företrädare för olika intresseorganisationer och samtliga riksdagspartier – se avsnitt 1.2 och bilaga 4. Beredningens samlade överväganden inbegriper bedömningar av olika slag.

Beredningen framhåller att Vägverkets s.k. fyrstegsmodell är ett bra exempel på en analys av hur brister i transportsystemet kan lösas genom

1. påverkan på transportbehovet,
2. effektivare utnyttjande,
3. begränsad ombyggnad,
4. nyinvestering.

Detta tillvägagångssätt är viktigt för att komma fram till åtgärder som innebär en ansvarsfull hushållning med naturresurser och minskar transportsystemets negativa effekter. Beredningen har tillämpat detta synsätt i sina överväganden på ett övergripande plan så långt det varit möjligt. Ambitionen har varit att genomföra sådana stegvisa analyser för att komma fram till rimliga åtgärder. På grund av den korta tid som stått till förfogande har det dock inte varit möjligt att genomföra sådana analyser för enskilda åtgärdsförslag. Istället stödjer sig beredningen på redan gjorda överväganden

och analyser av respektive huvudman, där många av de nu föreslagna infrastrukturinvesteringarna tidigare varit föremål för analyser och där utbyggnad till slut bedömts nödvändig.

I det fortsatta arbetet kommer trafikverken, trafikhuvudmännen och kommunerna att göra fördjupade analyser bl.a. enligt gällande lagstiftning m.m. som underlag för beslut. Det gäller bl.a. samhällsekonomiska bedömningar, strategiska miljöbedömningar i enlighet med EU:s direktiv, miljökonsekvensbeskrivningar, alternativprovningar, provning enligt miljöbalken och plan- och bygglagen m.m. Fortsatta överväganden och fördjupat underlag krävs efterhand som de föreslagna åtgärderna går igenom trafikverkens, trafikhuvudmännens och kommunernas planering. Detta innebär också att omfattande samråd kommer att ske som fortsättning på de samråd som Stockholmsberedningen och andra instanser genomfört.

### Många och komplexa utmaningar

I Stockholmsberedningens problemanalys bedöms att den snabba befolkningsökningen på 1 procent per år i Stockholmsregionen under 1990-talet väntas fortsätta. Det kan innebära en ökning med uppemot 600 000 invånare fram till 2030. Var dessa kommer att bo och hur de kommer att resa får stor betydelse för den framtida trafiksituationen i regionen. Detta är förhållanden som såväl påverkas av som påverkar den regionala och kommunala planeringen. Inkomsterna beräknas öka med närmare 2 procent per år reallt. Det väntas leda till att bilinnehavet ökar. Bilresorna väntas öka med 60–70 procent om 30 år jämfört med nu. Kollektivtrafikens marknadsandel riskerar att sjunka totalt för hela regionen. Den höga kollektivtrafikandelen beräknas dock kunna bibehållas i innerstaden. Enligt beredningens målsättning bör marknadsandelen för kollektivtrafiken vara oförändrad eller öka.

Stockholmsberedningens problemanalys visar också att det kraftigt ökade resandet i Stockholm–Mälardalsregionen under högtrafik skapar en omfattande trängsel i såväl vägtrafik- som kollektivtrafiksystemet och under allt längre tider. Till detta kommer betydande

negativa effekter på miljön. Transportkvalitén kommer att försämrans genom att vägar och kollektivtrafiksystem blir allt mer överbelastade. Andra utmaningar i sammanhanget är bilens stora utrymmesbehov samt den låga samåkningsfrekvensen.

För att tillgängligheten inte skall försämrans ytterligare måste kapaciteten och effektiviteten i väg- och kollektivtrafiksystemen öka. Den otillräckliga kapaciteten leder annars till att de norra och södra regionhalvorna kommer att bli kommunikationsmässigt mer åtskilda än i dag för både godsfrakter, näringslivstransporter och allmänhetens resande. Tillgängligheten till arbetsplatser är betydligt större med bil än med kollektiva färdmedel. Funktionshindrade med tillgång till bil har en väsentligt bättre tillgänglighet än de som är hänvisade till kollektivtrafik, inklusive färdtjänst. Anpassningen av kollektivtrafiken för funktionshindrades behov är ännu ej fullt genomförd.

I vägtrafiken dödas i Stockholmsregionen årligen ett femtiotal personer. Antalet dödade har inte minskat under senare år. Detta är inte i linje med nollvisionen som är det av riksdagen beslutade målet för trafiksäkerheten om att ingen skall dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Transportsystemets utformning och funktion skall anpassas till de krav som följer av detta. Trots betydande insatser enligt nollvisionens intentioner har merparten av huvudvägarna ännu inte en acceptabel standard och utformning för att reducera personskadorna vid trafikolyckor. Risken är stor att den kraftigt ökande vägtrafiken leder till en fortsatt ökning av de svåra olyckorna. Problemen blir mindre om kollektivtrafikens tillgänglighet och kvalitet ökar kraftigt samt om fortsatta åtgärder vidtas på huvudvägnätet samt med ökad trafikövervakning.

Det övergripande målet för det nationella miljöarbetet är att inom en generation nå en ekologiskt hållbar utveckling. Som stöd för det arbetet har mål på olika nivåer formulerats. Transportsystemet påverkar miljön negativt i flera avseenden. Nya vägar och järnvägar liksom ökad trafik har negativa effekter på miljön och medför nya intrång och barriärer samt risk för ökat buller och mer luftföroreningar med negativ in-

verkan på natur- och kulturmiljön. Stor hänsyn måste tas till natur- och kulturvärden när ny infrastruktur byggs. I Stockholms län står transportsektorn för hälften av fossilt baserade koldioxidutsläpp. Utsläppen av kväveoxider och svavel har minskat, men kväveoxidmålet har långtifrån uppnåtts. Det senare gäller även målet för utsläpp av flyktiga organiska ämnen. Enligt beredningens problemanalys var ca 70 000 personer i Stockholms län störda av vägtrafik med bullernivåer över 65 dBA.

### Stockholmsberedningens ambition

*Utbyggnad av transportsystemet är nödvändigt men det behövs också andra insatser*

Beredningen anser att investeringar i infrastrukturen måste genomföras så snart som möjligt för att öka tillgängligheten, minska trängseln och för att stärka kollektivtrafiken. Redan i dag är situationen besvärande. Problemen kommer att förstärkas när befolkning och ekonomi växer. Därmed följer också ett ännu mer omfattande resande och fler varutransporter. De flesta problemen riskerar att förvärras om inga ytterligare utbyggnader skulle göras i transportsystemet. Resandet och varutransporterna skulle öka i alla fall. En kombinerad satsning på att bygga ut vägar, spår och betydande kollektivtrafiksatsningar i form av bl.a. nya bussförbindelser och upprustning av spårtrafiken bör ge bäst effekt för privatpersoner och näringsliv. Det skulle dock fortfarande bli svårt att nå målen om färre trafikolyckor och ökad miljöhänsyn i transportsystemet.

Det är således inte tillräckligt att enbart bygga ut infrastrukturen. För att kunna bemästra trafikens betydande säkerhets- och miljöproblem krävs också andra insatser. Åtgärder i befintlig infrastruktur samt åtgärder för att effektivisera trafiken är bl.a. nödvändiga. Trafikens miljö- och säkerhetsproblem är till viss del en internationell utmaning. Redan i dag hör Stockholm och Sverige till den krets av internationellt aktiva aktörer som driver på utvecklingen av säkrare och mer miljöanpassade tekniska lösningar. Detta arbete behöver fortsätta och förstärkas. Genomslag för nya tekniska

landvinningar innebär att nollemitterande fordon, intelligent teknik och förnybar energi finns inom räckhåll.

Utbyggnader av spårsystem och bussförbindelser förbättrar resmöjligheterna med kollektivtrafik. Därmed vidgas kollektivtrafikanternas tillgänglighet. Bland kollektivtrafikanter finns en överrepresentation av kvinnor, barn, ungdomar och äldre. För att underlätta olika gruppers tillgänglighet till kollektivtrafiken behövs en lång rad insatser som exempelvis underlättar för funktionshindrade, minskar risken för våld och otrygghet och som gör det enklare för trafikanterna att ta sig till och från hållplatser och stationer. Det behövs också insatser för att effektivisera användningen av det befintliga transportsystemet. Samordningen mellan de olika transportslagen måste också förbättras genom användning av IT och förbättrade bytespunkter. Tillgängligheten kan även förbättras med hjälp av audiovisuell informationsteknik vilket kan ha stor betydelse inte minst för funktionshindrade. Den modernisering av fordon och anläggningar som redan påbörjats behöver fortsätta med inriktningen att öka kapacitet, tillförlitlighet och kvalitet.

#### *Bygg vidare på regionens transportsystem*

Trots de påtagliga bristerna har transportsystemet i Stockholm-Mälardalsregionen många fördelar. Exempelvis är andelen kollektivtrafikresenärer mycket hög, speciellt vid resor till och från centrala Stockholm. Prognoser för den framtida utvecklingen visar att det kommer att bli svårt att upprätthålla denna höga andel även om mycket stora satsningar görs för att förbättra förhållandena i kollektivtrafiken. Historiskt har bebyggelse och kollektivtrafiksystem i Stockholm byggts ut på ett samordnat sätt. När det samlade huvudmannskapet för kollektivtrafiken, enhetstaxan och den utbyggda pendeltågstrafiken infördes för några decennier sedan integrerades även förortskommunerna i Stockholms bostads- och arbetsmarknad. Sentida investeringar i Mälardalens transportsystem och TIM-trafiken (Tåg I Mälardalen) har bidragit till att påbörja utvidgningen av den funktionella regionen

inom ett mer vidsträckt geografiskt område på båda sidor om Mälaren.

Detta innebär att Stockholmsregionen har ett i jämförelse med landet i övrigt miljöanpassat transportsystem med låg energiförbrukning och små utsläpp per capita. Samtidigt är tillgängligheten i delar av regionen hög även för människor utan tillgång till bil. Transportsystemet är en viktig förutsättning för att den samlade potentialen på regionens stora arbetsmarknad skall kunna utnyttjas fullt ut. När näringslivets ändrade struktur och den växande befolkningen lett till ett alltför högt tryck på trafiksystemet, och fortsatt snabb tillväxt av resande och transporter förutses, behöver systemet utvecklas ytterligare.

Stockholmsberedningen vill bidra till att skapa möjligheter för en fortsatt utveckling i Stockholm-Mälardalsregionen. Detta kan ske genom att utveckla transportsystemet så att en utveckling mot en mer flerkärnig struktur främjas, som långsiktigt kan innebära ett effektivare utnyttjande av regionens samlade resurser. Det förutsätter dock att transportsystemet underlättar integration och samverkan inom Stockholm-Mälardalsregionen i betydligt större utsträckning än i dag och utformas så att transportererna kan ske på ett resurssnålt sätt. Ett fortsatt och utökat samarbete kring transport- och kommunikationsfrågor är därför angeläget i regionen.

#### *Stärk regionens framtidsinriktade och kontaktberoende näringsliv*

Stockholmsregionens näringsliv är i hög grad inriktat på kunskapsintensiv tjänsteproduktion. Näringslivet är mycket kontaktintensivt och starkt utsatt för internationell konkurrens. Här finns den största andelen egenföretagare i landet. Av regionens företag har 98 procent färre än hundra anställda. Nybildning och tillväxt av företag har stor betydelse för förnyelse och dynamik i regionens näringsliv. Regionen har en viktig roll när det gäller introduktion av ny teknik, nya kunskaper och nya idéer som snabbt sprids vidare inom landet. Utvecklingen i Stockholmsregionen är således viktig för förnyelsen i det svenska näringslivet som helhet.

Utsläpp och andra miljöstörningar från regionens näringsliv är mycket begränsade, både absolut sett och räknat per anställd. Trafiken och energisektorn representerar de största utsläppskällorna.

Stockholmsberedningens ambition är att underlätta förnyelsen i riktning mot ett mer konkurrenskraftigt och samtidigt mer miljöanpassat näringsliv genom att förbättra förutsättningarna för rörlighet och kontakter inom Stockholmsregionen, i hela Mälardalen och i förhållande till resten av landet och internationellt.

Om transportmöjligheterna förbättras ökar företagens möjligheter att rekrytera arbetskraft. Om inte detta sker riskerar näringslivets utvecklings- och förnyelseprocesser att bromsas upp, inte bara i Stockholm utan därmed också i stora delar av landet.

#### *Ta större hänsyn till storstadsmiljöns speciella förutsättningar*

I Stockholms storstadsmiljö råder andra förhållanden än på de flesta andra ställen i landet. Det råder stark konkurrens om mark och resurser. Många människor och verksamheter ryms på en begränsad yta. De naturliga förutsättningarna gör att ekosystemen är ömtåliga. Dessutom delas regionen av stora vattenytor. I centrala Stockholm bildar vattenytorna, malmarnas bebyggelsefront i norr och förkastningsbranterna i söder storslagna landskapsrum. Runt om i Mälardalen och i Stockholm och dess omedelbara närhet finns kulturhistoriska miljöer med betydande värden, allt ifrån världsarv till kulturhistoriska värden av riks-, regionalt och lokalt intresse.

Därför är det särskilt angeläget att få bukt med trafikens miljöstörningar. Men det är också angeläget att trafikanläggningar och andra utbyggnader utförs på ett sätt som inte orsakar oacceptabla störningar vare sig för befolkningen, näringslivet, stadsmiljön, naturförhållandena eller de kulturhistoriska värdena.

Detta förutsätter både kompetens och resurser. Investeringar i nya eller förbättrade trafikanläggningar i Stockholm är ofta en betydligt mer krävande uppgift än i andra delar av Sverige. Både kostnader och

nyttor får en annan dignitet. Valfärdsfrågorna väger tungt. Exploatering måste kunna förenas med hänsynstagande till känsliga natur- och kulturvärden.

#### *Fokusera på trafikanternas situation*

Stockholmsberedningens anser att det är viktigt att vidareutveckla transportsystemet så att det fungerar bättre för alla trafikanter i regionen. En central uppgift är att effektivisera, vidareutveckla, förstärka och bygga ut transportsystemet så att resor och godsfröflyttningar kan ske snabbare, smidigare och bekvämare och så att riskerna för trafikolyckor, hälsovådliga utsläpp och bullerstörningar minskar. De funktionshinder som behövs i transportsystemet måste bättre tillgodoses än i dag. Det är en mycket svår uppgift eftersom trafiken totalt sett väntas fortsätta att öka och förbättringar i någon del av systemet efterhand motverkas av att fler använder systemet. Detta understryker betydelsen av att de olika huvudmännen samordnar sina ansträngningar och sitt tjänsteutbud så att fröflyttningarna kan bli smidigare för trafikanterna.

#### *Stockholmsberedningens strategi – många samverkande insatser med olika tidshorisonter*

##### *Nu och framöver behövs konkreta åtgärder*

Samverkande åtgärder av olika art och omfattning behövs för att Stockholm–Mälardalsregionens transportsystem på trettio års sikt skall kunna utvecklas i riktning mot nationella mål och de mål som beredningen angett. Investeringar behövs redan under de närmaste åren både i väg- och spårnät liksom i övriga kollektivtrafiksystemet. Tonvikten läggs vid större och mer genomgripande åtgärder i transportsystemet. Det betyder inte att andra angelägna åtgärder ej behöver genomföras.

### Stockholmsberedningens utvecklingsstrategi innebär

- kraftfulla investeringar i transportinfrastruktur för att kunna bemästra de mest akuta problemen som också är en förutsättning för utveckling av transportsystemet på lång sikt,
- investeringar i infrastrukturåtgärder och andra åtgärder som långsiktigt bidrar till att hålla samman Stockholm–Mälardalsregionen och att utveckla regionens transportsystem på ett för regionen och hela landet mer miljömässigt, socialt och samhällsekonomiskt hållbart sätt,
- insatser för att förbättra trafiksäkerheten, effektiviteten samt minska miljöstörningar och risken för driftstörningar i transportsystemet,
- andra åtgärder för att driva på utvecklingen i riktning mot ett effektivare, mer miljöanpassat, säkrare och jämställt transportsystem.

Det faktum att det är mycket svårt att nå inriktningsmålen om ökad miljöhänsyn i transportsystemet och färre trafikolyckor understryker behovet av att komplettera och vidareutveckla det befintliga systemet för att förbättra dess effektivitet, miljöanpassning och säkerhet samt vidta andra åtgärder. Både infrastrukturinvesteringar och andra insatser behövs för att långsiktigt kunna påverka regionens struktur och öka beredskapen för att möta den väntade ökningen av resande.

Även om beslut om utbyggnader fattas nu kommer det att ta flera år att planera och genomföra större utbyggnadsprojekt. Även andra åtgärder kan kräva omfattande förberedelser och lång genomförandetid. Därför behöver beslut fattas och arbetet påbörjas nu med att planera även de åtgärder som skall kunna genomföras under den andra hälften av trettioårsperioden. Nedan redovisas huvudinriktningen för beredningens prioriterade infrastrukturinvesteringar och andra åtgärder. I avsnitt 2.2 och 2.3 ges en fylligare redovisning av de olika förslagen.

## 2.1.2 Behov av investeringar i infrastruktur och rullande materiel

### Initiera utbyggnader för att avhjälpa trängsel-, miljö- och trafiksäkerhetsproblem

Utbyggnad av kollektivtrafikens infrastruktur är nödvändig för att sammantaget skapa ett effektivt och miljömässigt hållbart trafiksystem samt för att bidra till att avlasta vägtrafiken på de avsnitt där det råder stor trängsel.

Järnvägsinfarten mot centrala Stockholm såväl norr som söder om Stockholm behöver förstärkas. Det är ett akut behov att förstärka spår- och vägkapaciteten genom centrala Stockholm. Kapaciteten bör förbättras i spårnäten på infarter med omfattande trafik mellan Stockholm och andra orter i Mälardalen och i bytespunkter och sträckningar som är strategiska för möjligheterna att utveckla trafiken. Spårkapaciteten på Svealandsbanan måste förstärkas. Förstärkningar behövs på Stockholms in- och utfarter i vägsystemet.

Vissa utbyggnader i de lokala spårnäten i Stockholm för kollektivtrafik i och intill den centrala regionkärnan är strategiska för att avlasta flaskhalsar i exempelvis tunnelbanesystemet. Motsvarande kapacitetshöjande effekt kan uppstå genom utbyggnader som innebär att trafikanter med start och mål utanför regionkärnans mest belastade delar kan välja alternativa färdvägar.

För att avlasta kollektivtrafiksystemet i regionkärnan behövs snabba och frekventa kollektivtrafikförbindelser som förbinder regionalt betydelsefulla målpunkter i ytterområdet och längs kanten av innerstaden. Det går snabbare att etablera bussförbindelser som ett första steg än spårförbindelser. Utbyggnad av spårförbindelser bör förberedas i de regiondelar som har stark befolkningstillväxt och otillräcklig kapacitet i spårnäten, exempelvis i Nacka, Värmdö och Nordostsektorn.

Åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten är angelägna, exempelvis trafikseparering på vägar, förbifarter och för oskyddade trafikanter.

Stockholmsberedningen framhåller vidare betydelsen av drift- och underhållsinsatser för att trafiken skall flyta problemfritt.

### Förbättra tillgängligheten

Vissa investeringar är av grundläggande betydelse för att stärka Stockholm–Mälardalsregionens tillgänglighet regionalt, nationellt och internationellt.

Det gäller i första hand förbindelserna på järnvägsnätet genom centrala Stockholm och vägkapaciteten över Saltsjö–Mälarsnittet. Kapacitetsökningen i järnvägsnätet genom centrala Stockholm ger förutsättningar att trafikera Stockholm Central med fler tåg. Ökad kapacitet i järnvägsnätet förbättrar även trafikförutsättningarna i Mälardalen och övriga delar av landet samt förbättrar tillgängligheten till Arlanda. Likaså behövs förbättringar och utbyggnad som ökar tillgängligheten mellan tätorter i hela Mälardalsområdet.

Även utbyggnad av nya tvärförbindelser i vägnätet norr och söder om Stockholms innerstad och längre ut i ytterområdet är av avgörande betydelse för att förbättra tillgängligheten i regionen.

Samordningen mellan regional och lokal kollektivtrafik samt mellan bil och kollektivtrafik behöver förbättras redan under de närmaste åren. Resan ”dörr till dörr” måste ses som en helhet. Infartsparkeringar vid regionaltågsstationer underlättar den mellanregionala tillgängligheten till stora arbetsområden i bl.a. Storstockholm och Uppsala. Utbyggnad av nya stationer för regional- och fjärrtågstrafik norr och väster om regionkärnan bör prioriteras på kort sikt. Regionaltågssystemet behöver byggas ut ytterligare så snart kapaciteten i spårssystemet genom centrala Stockholm medger detta.

Funktionshinderades behov behöver tillgodoses bättre i transportsystemet. Det är exempelvis viktigt att garantera tillgängligheten för funktionshinderade genom fungerande hissar och rulltrappor.

Det behövs också investeringar för att förbättra tillgängligheten för näringslivets transporter. Trängseln i trafiksystemet är även i detta sammanhang ett stort

problem. Behovet av internationella kontakter är stort och växande hos regionens näringsliv. Eftersom detta är kunskaps- och kontaktintensivt, och dessutom inriktat på tjänsteproduktion, behövs en hög rörlighet.

Varudistribution spelar också en stor roll i regionen. Stora distributionscentraler finns i Mälardalen utanför Stockholms län. I Mälardalen finns också en betydande exportindustri med behov av internationella transporter via hamnar. Import av flygbränsle, bensin och andra energiråvaror sker till stor del via regionens hamnar.

Även om man skall sträva efter att överföra en stor del av näringslivets transporter till tåg, så är den helt dominerande delen av dessa transporter beroende av tillgänglighet och framkomlighet i vägnätet. Målpunkterna är arbetsplatsområden, centrumområden och godsterminaler samt hamnar och flygplatser för utrikestrafik. Under de kommande decennierna väntas arbetsplatserna i ytterområdet bli allt fler, i synnerhet i de framväxande yttre regionala kärnorna i Stockholmsregionen.

Både ökad väg- och spårkapacitet över Saltsjö–Mälarsnittet och tvärförbindelser är viktiga för näringslivet. Tung godstrafik på väg som inte har start och mål i centrala Stockholm behöver snarast kunna erbjudas alternativ till Essingeleden. Kapaciteten i spårnätet bör förbättras längs de järnvägsspår som försörjer terminaler och hamnar för hantering av containers och andra lastbärare för högvärdigt gods.

Det behövs utbyggnader i vägnätet för att förbättra tillgängligheten till Arlanda från hela Mälardalen liksom bättre förbindelser från det överordnade vägnätet till regionens större hamnar. Vid Arlanda bör det finnas handlingsfrihet att på sikt trafikera flygplatsen med pendeltåg. Särskilda lösningar kan krävas för speciella transportbehov som exempelvis flygtrafikens bränsleförsörjning.

Det behövs en nord-sydlig vägförbindelse även utanför Stockholmsregionen. Tillgängligheten för transittrafiken till och från Finland och Ryssland, som väntas öka via Stockholmsregionens hamnar, behöver förbättras.



### Bygg ut infrastrukturen för att hålla ihop regionen och skapa fler etableringsplatser

Till de mest betydelsefulla investeringarna hör sådana som långsiktigt påverkar regionens struktur. De kräver särskilt stor omsorg i planerings- och genomförandeskedet på grund av att de blir just strukturpåverkande. Strukturpåverkande infrastrukturinvesteringar är dels sådana som ökar tillgängligheten över Saltsjö–Mälarsnittet, dels sådana som förändrar tillgängligheten till Stockholms centrala delar och ytterområden samt åtgärder som sänker kostnader och tidsåtgång för att resa mellan Stockholmsområdet och andra delar av Mälardalen.

Strukturpåverkande infrastrukturinvesteringar kan få betydelsefulla effekter för att öka tillgängligheten i såväl centrum som i kärnor i Stockholmsregionens ytterområden samt i städer och tätorter i andra delar av Mälardalen. Det har blivit allt svårare att förflytta sig från en del av Stockholmsregionen till en annan – i synnerhet mellan norr och söder. Detta innebär att den samlade potentialen på exempelvis arbetsmarknaden inte utnyttjas fullt ut. För närvarande håller Storstockholmsområdet på att utvecklas till två separata delregioner. Andelen resande mellan norr och söder minskar och denna utveckling tenderar att förstärkas. Åtgärder som förbättrar möjligheterna till förflyttningar mellan regiondelarna norr och söder om Saltsjö–Mälarsnittet i både vägnät och spårsystem hör till de allra mest angelägna insatserna för att stärka regionens långsiktiga utvecklingsförutsättningar.

Tvärförbindelser behövs också i andra delar av Mälardalen. Även om det dagliga resandet över länsgränserna är litet i relation till allt resande i Stockholm–Mälardalsregionen så har det ändå ökat betydligt under de senaste åren. Inom en trettioårsperiod bör stråken mellan Örebro och Stockholm på bägge sidor av Mälaren vara utbyggda till fullgod standard med dubbelspår på järnvägen och fyrfältsvägar/motorväg som medger snabba och säkra resor. Kopplingar och tvärförbindelser skall finnas för att säkra god tillgänglighet mellan de större orterna på både södra och norra sidan om Mälaren. På sikt behövs även fler nord-syd-

liga järnvägsspår genom Stockholmsområdet.

Tvärbanor skulle förstärka tillgängligheten i Stockholmsregionens ytterområden för kollektivtrafikanter samt bidra till att stärka tillgängligheten till de yttre kärnorna. De ökar samtidigt tillgängligheten till stationer för regionaltåg och fjärrtåg inkl. tågtrafik till Arlanda. Dessa tvärbanor behöver utvecklas och samordnas i tid, rum och funktion med bebyggelsestrukturen och med kollektivtrafiken till en väl fungerande stadsbygd.

Förbättrad tillgänglighet i regioncentrum, i nya kärnor, över Saltsjö–Mälarsnittet och inom Mälardalens tätortssystem skulle innebära att många fler platser i regionen blir mer attraktiva för nya etableringar. Regionala knutpunkter med anslutande tvärförbindelser för kollektivtrafiken är viktiga.

I norra Stockholmsområdet är Kista – Sollentuna – Häggviksområdet, med dess snabbt växande befolkning och högteknologiska företag, ett viktigt område med betydande investeringar i arbetsplatser, service, utbildning, boende m.m. Motsvarande utveckling i exempelvis Flemingsberg pågår. Flera av de nya områdena har redan etablerat sig som viktiga centra för tillväxande branscher, exempelvis handels- och upplevelsecentra i Skärholmen/Kungens Kurva, bioteknik och livsvetenskaper i Flemingsberg och IT/Telekommunikation i Kista. För dessa områden behövs kompletterande utbyggnader som förbättrar tillgängligheten i transportsystemet. Viktiga etableringsplatser för företags- och bostadsändamål är exempelvis Arninge centrum och Barkarby och framöver Vega i Haninge kommun som kan bli en viktig etableringsplats. I Mälardalen finns flera centra som är viktiga för bl.a. forskning och högre utbildning exempelvis Västerås och Eskilstuna som har högskolor.

### Förbättra tillgängligheten till och inom Stockholms centrum

I kanterna av Stockholms innerstad finns en stor potential för nybyggande, bl.a. genom omvandling av tidigare arbets- och terminalområden. En betydande mängd nya bostäder och arbetsplatser kan tillkomma

under de kommande decennierna. Tillgängligheten i dessa områden behöver förbättras, i synnerhet med kollektivtrafik. Av kapacitetsskäl förutsätter dessa nybyggnadsområden ofta investeringar i spårbundna system. Av motsvarande skäl krävs även nya tillfarter och ombyggnader i vägnätet. Sådana investeringar är ofta jämförelsevis kostsamma eftersom de skall passas in i befintlig stadsbygd där stor hänsyn måste tas till befintliga förhållanden och inte minst befintliga miljöförhållanden. Förlängningar av tunnelbanan skulle öka tillgängligheten till planerade utbyggnadsområden.

Tillgängligheten till regionens centrum och områdena längs randen av innerstaden ökar om en ring byggs för transporter runt innerstaden. Detta skulle förstärka sambanden över Saltsjö-Mälarsnittet ytterligare. En ny länk som sluter transportsystemet till en ring kan dessutom ge en systemeffekt som innebär effektivare utnyttjande av det inre transportsystemet och som påtagligt förbättrar kontaktmöjligheterna mellan de norra och östra regiondelarna. En ring kring innerstaden har också stor betydelse för att avlasta innerstadens gatusystem. Resor och transporter med start och mål i innerstaden kan ske effektivare. Den medför också att innerstadens egen trafikförsörjning kan ske med mycket mindre framkomlighetsproblem än nu. Kollektivtrafiken i innerstaden har redan nu stora problem under vissa tider med mycket begränsad framkomlighet. Dessa problem kan i allmänhet inte lösas med ytterligare fysiska åtgärder i gatumiljö såsom körfält för kollektivtrafik.

### Förstärk kollektivtrafiken

Konsekvensanalyser av framtida resmönster visar att det kommer att bli svårt att upprätthålla samma höga andel av kollektivtrafikresande som hittills, i varje fall i regionen som helhet. Resmönstren förändras när fler bostäder och arbetsplatser lokaliseras utanför centrala Stockholm och när kontakterna med tätorter i Mälardalen utvecklas. Tågtrafiken kommer att spela en större roll än hittills. Detta understryker behovet av att vidga synsättet i planering och organisation till att mer än hittills underlätta trafikanternas möjligheter att kom-

binera olika färdmedel, avgångar och biljettsystem. Kontinuerliga resor med smidiga byten och bekväma möjligheter att ta sig till och från kollektivtrafikens stationer och hållplatser – till fots, med cykel och med bil – blir allt viktigare. Parkeringsmöjligheter vid stationer är en angelägenhet för både kollektivtrafikhuvudmännen och våghällarna.

I Stockholm–Mälardalsregionens kollektivtrafiksystem behövs nu såväl upprustning, förnyelse och effektiviseringar för att öka tillförlitlighet, kapacitet och bekvämlighet i befintliga anläggningar som nya utbyggnader. Tilliten till kollektivtrafiksystemet kan bara öka om incidenter och förseningar inskränks till ett minimum och med hjälp av mycket god information till trafikanterna. Modernisering av fordonspark och stationsmiljöer behöver fortsätta. I avvaktan på att en pendeltågstunnel byggs under Stockholms centrala delar är olika kapacitetshöjande åtgärder i befintligt järnvägssystem angelägna. Olika möjligheter att förbättra kapaciteten kommer att behöva övervägas exempelvis genom tätare trafik, förlängda tåg och peronger, utökad kapacitet i trappor och terminaler etc. En viktig satsning framöver är förlängning av pendeltågsperrongerna för tåg med upp till 10 vagnar. Drift- och underhållsinsatser är viktiga för att upprätthålla en bra kollektivtrafik på vägar och spår. Det gäller exempelvis för att möta besvärliga väderleksförhållanden och för att skapa tillit till kollektivtrafikens möjligheter att hålla tider och erbjuda en god kapacitet.

Regionaltågtrafiken i Mälardalen har introducerats och fortsatt utbyggnad väntar i takt med att kapaciteten i spårsystemet ökar bl.a. genom centrala Stockholm. Ökad integration av kollektivtrafiken, samordning av taxor inom hela Stockholm–Mälardalsregionen och fler bytespunkter skulle stimulera integration över länsgränserna.

### 2.1.3 Behov av övriga åtgärder

#### Administrativa och ekonomiska styrmedel

Olika administrativa åtgärder är i vissa fall verksamma medel för att styra och påverka trafikförhållanden m.m. Exempel på detta är parkeringspolitiken som är en kommunal angelägenhet. Vidare är olika former av trafikregleringar nödvändiga att överväga i vissa lägen för att förbättra exempelvis trafiksäkerheten och motverka trängsel eller för att påverka luftkvaliteten i ett område. Regeringen har i proposition 2001/02:20 Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem, aviserat ett tilläggsdirektiv till Stockholmsberedningen om att utreda trängselavgifter i trafiken.

#### Säkerställ samverkan mellan olika transportpolitiska insatser

Genomförandet av insatser för att utveckla transportsystemet i Stockholmsregionen och dess samband med andra delar i Mälardalen representerar ett betydande åtagande under de kommande decennierna. Under denna tid kan också omfattande förändringar förutses i omvärlden, bl.a. i form av nya tillämpningar av informationsteknik, genomslag för ny och renare teknologi i motorer och drivmedel, förändringar i värderingsmönster och livsstil m.m.

Betydande insatser krävs för att integrera det samlade utbudet av transporttjänster så att det bättre motsvara trafikanternas behov – att samordna transportslagen, underlätta resor och transporter där flera transportslag utnyttjas, öka trafiksäkerheten och förbättra tillgängligheten för olika grupper, olika slags resor och olika typer av godstransporter.

Planering och drift av storstadsregionens transportsystem är av tradition uppdelat mellan olika aktörer med skilda administrativa ansvarsområden inom olika sektorer och myndighetsnivåer och även mellan privat och offentlig sektor. De olika huvudmännen har ett ansvar att leda de förändringsprocesser som väntar. I Stockholm–Mälardalsregionen är detta ansvar splittrat mellan många olika politiska ansvars- och myndighetsnivåer.

En klar rollfördelning är en viktig del i en strategi för att utveckla Stockholmsregionens samlade transportsystem. De kommande insatserna i infrastrukturen, regelverken och genomförandeprocesserna behöver samordnas. Planeringsformer och rutiner behöver effektiviseras.

#### Effektivisera utnyttjandet av det befintliga transportsystemet

Introduktion och genomslag av nya informationstekniska system förväntas ske under kommande år. En stor satsning (Trafik-Stockholm) har redan påbörjats för att bygga upp en gemensam trafiklednings- och informationscentral för Stockholmstrafiken. Andra exempel är den trafikantinformation som SL bedriver för tunnelbana och med hjälp av Internet för tidtabellsinformation. Detta arbete behöver vidareutvecklas. Informationsinsatser kan bidra till att öka framkomligheten och ge ett effektivare utnyttjande av kapaciteten i både väg- och spårnät, samt därmed en bättre miljö och säkerhet.

Möjligheter att utveckla ny och effektivare trafik och trafikeringsmöjligheter i det befintliga spår- och vägnätet både inom Stockholmsområdet och på andra håll i Mälardalen bör undersökas.

Ny teknik i kombination med strategiska kapacitetshöjande investeringar i infrastrukturen bör utnyttjas för att öka effektiviteten i det befintliga systemet. Exempelvis kan nya signalsystem i kombination med dubbelspår på vissa sträckor ge möjlighet till tätare trafikering i delar av järnvägsnätet.

Samordningen mellan trafikslagen behöver bli bättre. Det kan exempelvis ske genom att låta nya snabba busslinjer stanna vid stationer som trafikeras med pendeltåg och lokal kollektivtrafik. Bekväma och säkra platser för att parkera eller lämna cyklar vid stationer med tät trafik behöver byggas ut i tillräcklig omfattning.

#### Miljöanpassa transportsystemet

För att minska trafikens störningar är det viktigt att utnyttja det system vi redan har så effektivt som möjligt och att minska dess störningseffekter.

Effektivisering av resursutnyttjandet och minskningar av trafikens miljöstörningar kan åstadkommas genom att påverka rutiner och beteenden till att bli mer miljöanpassade. Även körbeteendet måste bli mer miljöanpassat. Både företag och myndigheter har uppnått förbättringar genom ett systematiskt miljöarbete.

Trots alla förbättringar som sker kan mycket mer göras. Både företag och offentliga verksamheter kan utveckla sin personalpolicy och sina inköps- och transportrutiner i syfte att främja mer miljöanpassade transportlösningar. I Stockholmsområdet finns särskilt gynnsamma förutsättningar eftersom kollektivtrafiksystemet är väl utbyggt. Biljettsystem och ekonomiska incitament, inklusive skatteregler, spelar en stor roll för trafikanternas färdmedelsval. I dessa avseenden finns stora möjligheter att exempelvis lära av andra, pröva nya lösningar, utveckla incitament som främjar mer miljövänliga transporter m.m. Offentliga huvudmän kan också påverka utvecklingen genom att ställa allt tydligare miljökrav vid upphandling.

#### Trafikanläggningar anpassade till stadsmiljön

Utformningen av trafikens anläggningar har en särskilt stor betydelse i den täta stadsbygden, eftersom så många av dessa ligger i omedelbar anslutning till bebyggelsen. De blir en integrerad del av stadsmiljön. Samtidigt måste särskilda åtgärder vidtas för att minska trafikens miljöstörande effekter liksom för att förebygga olyckor. Det gäller i synnerhet där genomfarts trafik och spårtrafik passerar stadsdelar och bostadsområden med många oskyddade trafikanter och där många människor vistas, exempelvis intill pendeltågsstationer. Det omfattande arbetet med att minska trafikens bullerstörningar måste fortsätta.

Uppställningsplatser i Stockholms centrala delar saknas i stor utsträckning för den stora mängd turistbussar som dagligen besöker huvudstaden. Trafiksäkerhets-, omgivnings- och arbetsmiljöskäl talar för att en eller flera uppställningsplatser för dessa bussar bör skapas.

All planering skall vara inriktad på att främja en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse, grön-

områden och kommunikationsanläggningar och andra anläggningar. Arkitektonisk gestaltning, konstnärlig utsmyckning, omsorgsfull belysning och markbehandling vid tunnelbanestationer och trafikplatser bidrar till att förhöja kvalitén i många människors vardagsmiljö. Broar, terminaler och andra anläggningar ger karaktär åt storstadens landskaps- och stadsrum. Nya utmaningar väntar inte minst genom tillkomsten av ytterligare tunnlar med underjordiska järnvägsstationer och trafikplatser. Utformning är särskilt viktigt vid byggande i tät stadsmiljö liksom i eller intill områden med känsliga natur- och kulturmiljöer.

#### Satsa på kvalificerade forsknings- och demonstrationsprojekt

Det krävs också andra insatser än investeringar i infrastruktur för att uppnå miljömålen och säkerheten och minska olycksriskerna i trafiken. Likaså krävs särskilda insatser för att vidareutveckla fordonsteknik och drivmedel så att trafikens miljöstörningar kan minska. Som tidigare framgått finns mycket att vinna på en effektivare användning av transportsystemet. Attitydförändringar kan ske snabbare. Om smidiga omstigningar och betalsystem utvecklas kan det bli lättare att i varje läge kunna utnyttja det mest bekväma och optimala transportsättet.

Runt om i världen pågår omfattande forsknings- och utvecklingsarbete för att komma tillrätta med miljö- och olycksproblemen. Det s.k. Kalifornienmandatet från början av 1990-talet liksom Kyoto-protokollet har satt fart på forskning och industriella utvecklingsprojekt. Inom EU läggs nu också stor vikt vid forsknings- och utvecklingsinsatser som främjar utveckling av ren och säker trafik i storstäder.

Redan i dag säljs fordon som drivs med el och alternativa bränslen på marknaden. Flera stora biltillverkare samarbetar om att utveckla rena och tysta fordon. Exempelvis bedöms bränslecellen som drivs med vätgas ha stor potential att bli en ren och tyst energiomvandlare. Sådan teknik planeras nu att prövas i Stockholmstrafiken.

Sverige och Stockholm har ett gott anseende i den vetenskapliga och industriella världen. Nyligen redovisade resultat från fleråriga nationella fordonstekniska forskningsprojekt, och även internationella demonstrationsprojekt med inriktning på miljövänlig och säker stadstrafik, uppmuntrar till fortsatta satsningar. Som tekniskt välutvecklat land med betydande egen fordonsindustri, i kombination med kvalificerad teleteknisk och annan strategisk kompetens, har Sverige starka skäl att medverka i kvalificerade utvecklingsprojekt.

### Vidareutveckla planeringsprocessen

Stockholm–Mälardalsregionens komplexa förutsättningar ställer speciella och ofta utomordentligt höga krav på samordning, planeringsformer, beslutsunderlag och beslutsprocesser i samband med infrastrukturinvesteringar och andra större åtgärder för att förändra transportsystemet.

Planerings- och beslutsprocesserna för trafikinfrastrukturinvesteringar behöver både samordnas, snabbas upp och förbättras utan att avkall sker beträffande det demokratiska inflytandet.

Det krävs en smidigare samordning mellan olika huvudmäns planeringsprocesser, samtidigt som metoderna för analyser av olika lösningar och deras konsekvenser i olika avseenden behöver förbättras. Därtill behövs större öppenhet och fördjupad demokratisk dialog under planerings- och beslutsprocessen.

## 2.1.4 Översiktlig miljöbedömning

### Bakgrund

#### *Översiktlig miljöbedömning av en långsiktig utvecklingsstrategi*

Denna översiktliga miljöbedömning är inte att betrakta som en strategisk miljöbedömning i enlighet med gällande EU-direktiv. En strategisk miljöbedömning förutsätter bl.a. omfattande samråd. Den är inte heller en miljökonsekvensbeskrivning. Den översiktliga miljöbedömningen utgör snarare en integrerad del i arbetet med att ta fram utvecklingsstrategin. Erfaren-

heter från arbetet med att utforma strategin och från arbetet med bedömning av dess miljöeffekter utnyttjas ömsesidigt i syfte att så långt möjligt motsvara kommittédirektiven, nämligen att beredningens arbete skall syfta till att utveckla transportsystemet på ett för regionen och hela landet miljömässigt, socialt och samhällsekonomiskt hållbart sätt.

De infrastrukturinvesteringar som ingår i utvecklingsstrategin har bedömts nödvändiga efter omfattande underlagsanalyser och konsekvensbedömningar inom ramen för den regionala utvecklingsplaneringen i Stockholms län, Stockholms läns kommuner och respektive trafik huvudman. I det fortsatta arbetet med genomförandet av åtgärder enligt utvecklingsstrategin förutsätts fördjupade analyser göras på sedvanligt sätt enligt bl.a. PBL, miljöbalken och annan tillämplig sektorslagstiftning. Detta kommer också att innebära strategiska miljöbedömningar och miljökonsekvensbeskrivningar i enlighet med EU:s direktiv.

I de delar som berör trafikförhållandena i Stockholms län bygger den översiktliga miljöbedömningen av utvecklingsstrategin på underlag som tagits fram med stöd av en modell för kvantitativ systemanalys av resande och trafik (benämnd T/RIM). Detta dels för att belysa dagens förhållanden (nuläge), dels förhållandena om cirka trettio år ifall ingen utbyggnad sker (0-alternativet) samt motsvarande framtida förhållanden enligt utvecklingsstrategin. För Mälardalsområdet utanför Stockholms län har endast överslagsmässiga och erfarenhetsmässiga bedömningar gjorts.

### *Omvärldsförändringar*

Det är en utomordentligt stor utmaning att kunna minska utsläpp och andra miljöstörningar från trafiken i enlighet med de nationella miljömålen, samtidigt som man behöver kunna möta ökad transportefterfrågan från ytterligare ca 600 000 nya invånare och verksamheter med motsvarande fler arbetsplatser under de kommande trettio åren samt att inkomsterna bedöms öka reallt med närmare två procent per år.

Utvecklingsstrategin utgår från slutsatsen att trots stora investeringar och ekonomiska incitament för att främja kollektivtrafikresande kan luftkvaliteten på trettio års sikt väntas bli sämre jämfört med i dag om nu känd teknik tillämpas. Det beror på den väntade tillväxten av befolkning och framför allt ekonomi. Därför behövs insatser för att driva på utvecklingen mot ren teknologi. Särskilda insatser behövs för att effektivisera användningen av transportsystemet och för att påskynda ett tekniskt och marknadsmässigt genomslag för andra energikällor än fossila bränslen i trafiken.

EU-kommissionen har antagit en handlingsplan och två förslag till direktiv för att främja användningen av alternativa drivmedel vid transporter<sup>1</sup>. Kommissionen anser att användningen av biobränslen (exempelvis etanol och biogas) är den teknologi som har den största utvecklingspotentialen på kort och medellång sikt. På litet längre sikt bedöms vätgas och bränsleceller bli ett intressant alternativ. Handlingsplanen anvisar en strategi för att ersätta 20 procent av diesel- och bensinbaserade drivmedel inom vägtrafikområdet till 2020 i EU:s nuvarande 15 medlemsländer.

I EU:s strategi för att minska oljeberoendet och reducera utsläppen av koldioxid från trafiken prioriteras insatser för att öka bränsleeffektiviteten. Kommissionens mål, som antogs 1996, för utsläpp av koldioxid om 120 g CO<sup>2</sup>/km för nya bilar 2005 och senast 2010 motsvarar en genomsnittlig minskning av bränslekonsumtionen i nya bilar med ca 35 procent jämfört med 1995 års nivå. Denna strategi har därefter till stor del vunnit tillämpning eftersom europeiska, japanska och koreanska biltillverkare förbundit sig att uppnå högst 140 g CO<sup>2</sup>/km 2008 (2009 för japanska och koreanska tillverkare), vilket motsvarar en bränsleeffektivitet om ca 5,8 liter/100 km för bensin och ca 5,3 liter/100 km

<sup>1</sup>) COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS on alternative fuels for road transportation and on a set of measures to promote the use of biofuels. Proposal for a DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on the promotion of the use of biofuels for transport. Proposal for a COUNCIL DIRECTIVE amending Directive 92/81/EEC with regard to the possibility of applying a reduced rate of excise duty on certain mineral oils containing biofuels and on biofuels. (2001)

för dieseldrivna fordon. Målet 140 g CO<sup>2</sup>/km måste uppnås huvudsakligen genom teknikutveckling och marknadsförändringar som kopplas till dessa utvecklingar. Det bör nämnas att i uppföljningen av hur direktivet efterlevs skall endast fordonens direkta koldioxidutsläpp beaktas.

Föreslagna EU mål om ökad bränsleeffektivitet i bilmotorer och ökad användning av icke fossila bränslen bedöms kunna leda till en betydande reduktion av miljöstörande utsläpp per fordon. Dessa mål kan på trettio års sikt väntas ge betydande utsläppsminskning av exempelvis koldioxid från motorer i fordon. Dessa förutsättningar bedöms kunna komma att leda till en real minskning av utsläppen trots den förutsedda trafikökningen.

### Konsekvenser av den valda strategin

#### Nationella miljö kvalitetsmål

Riksdagen beslutade 1999 om 15 miljö kvalitetsmål (prop. 1997/98:145, bet. 1998/99: MJU6, rskr. 1998/99:183). I proposition 2000/01:130 Svenska miljömål – delmål och åtgärdsstrategier, vidareutvecklas denna miljömålstruktur. Miljö kvalitetsmålen är följande:

1. Begränsad klimatpåverkan
2. Frisk luft
3. Bara naturlig försurning
4. Giftfri miljö
5. Skyddande ozonskikt
6. Säker strålmiljö
7. Ingen övergödning
8. Levande sjöar och vattendrag
9. Grundvatten av god kvalitet
10. Hav i balans samt levande kust och skärgård
11. Myllrande våtmarker
12. Levande skogar
13. Ett rikt odlingslandskap
14. Storslagen fjällmiljö
15. God bebyggd miljö

I Stockholm-Mälardalsregionen har möjligheterna att leva upp till flera av dessa miljö kvalitetsmål ett starkt samband med transportsystemets utveckling. I den

tidigare publicerade problemanalysen (SOU 2001:51) konstaterades att regionens transportsystem påverkar miljön negativt i flera avseenden särskilt vad gäller natur- och kulturvärden, buller och luftföroreningar. Det betyder att utvecklingsstrategins effekter för möjligheterna att uppnå de nationella miljökvalitetsmålen om en god bebyggd miljö, begränsad klimatpåverkan och frisk luft är särskilt viktiga. Flera av de andra miljökvalitetsmålen berörs också såsom giftfri miljö, hav i balans samt levande kust och skärgård, levande skogar och ett rikt odlingslandskap. Det finns också miljömål anpassade för transportsektorn bl.a. i riksdagens transportpolitiska beslut från 1998.

#### *Miljökvalitetsnormer*

Sedan 1999 finns föreskrifter om lägsta miljö kvalitet för mark, vatten, luft (svaveldioxid, kvävedioxid och bly) och fysisk miljö. Dessa miljö kvalitetsnormer skall beaktas i planeringen. Miljö kvalitetsnormer är tänkta att användas som ett styrmedel för att komma till rätta med faktiska eller framtida miljöproblem. En miljö kvalitetsnorm skall tas fram på vetenskapliga grunder och ange den lägsta godtagbara miljö kvaliteten som människan och/eller miljön kan anses tåla. En norm kan till exempel gälla högsta eller lägsta tillåtna halt av ett visst ämne i luft/vatten/mark. Normen får inte över- eller underskridas efter ett visst angivet datum. Normer meddelas normalt av regeringen för att miljömål skall uppnås, för att åtgärda miljöproblem i Sverige eller för att vissa EG-direktiv skall kunna genomföras. Länsstyrelsen i Stockholms län har fått i uppdrag av regeringen att till den 1 juni 2003 lämna förslag till åtgärdsprogram för att minska halterna av kvävedioxid enligt miljö kvalitetsnormerna. Programmet skall tas fram i samråd med bl.a. Stockholmsberedningen. Regeringen avser gå vidare med miljö kvalitetsnormer för partiklar.

#### *Regionala miljö kvalitetsmål*

I det regionala miljö värdsprogrammet för Stockholms län har de nationella miljö målen tolkats och uttryckts som regionala mål. Dessa regionala mål innebär bl.a.

preciseringar avseende luftkvalitet i trafiktunnlar och att koldioxidutsläppen, som till övervägande delen härrör från energi- och trafiksektorerna, skall sänkas med 20 procent från 1990 till 2005. Gällande riktvärden för buller skall tillämpas vid nybebyggelse och vidare skall helhet och samband inom grönstrukturen beaktas särskilt. Det har således befunnits rimligt att anpassa de nationella målen till de särskilda förutsättningar som råder i storstadsregionen.

#### *Utvecklingsstrategins effekter*

I det följande ges en översikt över *utvecklingsstrategins* miljö effekter

- dels jämfört med dagens situation (*nuläget*),
- dels jämfört med de förhållanden som skulle råda om trettio år med samma tillväxt av ekonomi, befolkning och trafik och samma omvärldsförändringar i övrigt men utan åtgärder enligt utvecklingsstrategin. Det innebär att endast redan påbörjade trafikinvesteringar ingår – Södra Länken, järnvägsbro över Årsta Holmar samt snabbspårväg Gullmarsplan – Hammarby sjöstad (*0-alternativ*).

Utvecklingsstrategins effekter relateras också till de nationella miljö kvalitetsmålen.

Miljö konsekvenserna har bedömts med hjälp av indikatorer eftersom någon egentlig beräkning och förutsägelse av förändring i antal bullerstörda eller utsatta för höga halter av luftföroreningar inte kan ske. Miljö indikatorerna har koppling till regionala och nationella miljö mål. Indikatorerna avser i första hand trafikarbete, bränsleförbrukning, utsläpp och buller kostnader från vägtrafiken.

#### *Övergripande effekter*

Bränsleförbrukningen i vägtrafiken kommer att förändras från nuläget till 2030 dels i 0-alternativet dels enligt utvecklingsstrategin. Den tekniska utvecklingen kommer att leda till minskade emissioner från såväl bensin- som dieseldrivna fordon. Med nu beslutade och kända avgaskrav (baserade på katalytisk avgasrening)

finns dock en betydande risk för att utsläpp och andra störningar från trafiken sammantaget kan komma att öka på grund av av den förutsedda trafikökningen. De kommer att öka även om inga ytterligare utbyggnader görs i transportsystemet. Utvecklingsstrategin leder till något större biltrafikarbete än 0-alternativet. Utsläppen blir ungefär likvärdiga i 0-alternativet som om utvecklingsstrategin genomförs.

Om man dessutom antar att EU:s mål slår igenom om minskade koldioxidutsläpp från fordon, och att minst 20 procent av drivmedelsförbrukningen i vägtrafiken skall vara annat än fossila bränslen, kan det sannolikt bli möjligt att minska utsläppen av miljöstörande emissioner från trafiken i Stockholm–Mälardalsregionen på trettio års sikt. Detta gäller både i 0-alternativet och om åtgärderna enligt utvecklingsstrategin genomförs. I så fall kan trenden komma att brytas.

Utformningen av transportsystemet spelar en underordnad roll för utsläppen från trafiken. Ny teknik och förändrade transportmönster kan få desto större betydelse. I Stockholm–Mälardalsregionen finns jämförelsevis goda förutsättningar att utnyttja alternativa drivmedel. Dieseltekniken håller på att förbättras genom effektivare avgasrening. Dessutom kan både fordonsflottans sammansättning och användning förändras. I storstadsmiljön kan ofta tunga fordon ersättas av sådana som är lättare. I många fall kan fordonsflottan utnyttjas effektivare, exempelvis genom bilpooler för både privat bruk och tjänsteresor.

### Folkhälsa

En stor del av trafikens hälsovådliga störningar orsakas av utsläpp av aromatiska kolväten och partiklar. Trafiken orsakar även buller och trafikolyckor. Särskilda risker är förknippade med transporter av farligt gods.

Riksdagens miljö kvalitetsmål innebär att luften skall vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas. Miljö kvalitetsmålet om god bebyggd miljö innebär att städer, tätorter och annan bebyggd miljö skall utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till utveckling av den regionala

och globala miljön. Miljö kvalitetsmålet Giftfri miljö innebär att miljön skall vara fri från ämnen och metaller som skapats i eller utvunnits av samhället och som kan hota människors hälsa eller den biologiska mångfalden.

Halten av partiklar i luften är oroande hög i bl.a. Stockholm. EU:s gränsvärde som gäller från 2005 överskrids i dag på vissa platser i Stockholm och i Göteborg. Huvudsaklig orsak till halter över gränsvärdet i Stockholm, Göteborg, Malmö och Umeå är partiklar som virvlas upp från vägbanan. Regeringen avser gå vidare med miljö kvalitetsnormer för partiklar.

Om inga ytterligare utbyggnader görs (0-alternativ), och dagens tekniska lösningar blir bestående, skulle förhållandena försämrats jämfört med i dag. Utbyggnader enligt utvecklingsstrategin riskerar också att ge en försämring vad gäller de samlade utsläppsvolymer jämfört med nuläget, och även jämfört med 0-alternativet. Ett växande antal människor skulle exponeras för olycksrisker relaterade till trafik i allmänhet och även för olycksrisker i samband med transporter av farligt gods.

Utvecklingsstrategins infrastrukturutbyggnader skulle dock innebära en väsentlig skillnad jämfört med både nuläget och 0-alternativet eftersom trafik kan ledas till förbifarter och andra större vägar utanför de tätast bebyggda områdena liksom till tunnelförlagda genomfartsleder. Ökad spårkapacitet möjliggör fler transporter på järnväg. Därmed skulle vägnätet i regionkärnan och andra tätortskärnor avlastas. Detta förutsätter reglering av gatunätets användning eller andra former incitament/styrmedel. Motsvarande åtgärder torde komma att erfordras för att undvika en framtida ökning av trafiken på det lokala gatunätet.

Schablonbaserade överslagskalkyler tyder på att bullerstörningar<sup>2</sup> från vägtrafiken mellan 55 och 65 dBA skulle öka jämfört med dagsläget men bli mindre än i 0-alternativet. Som nämnts ovan ger utvecklingsstrategin dock möjlighet att styra stora flöden och tung

<sup>2</sup>) Överslagsmässiga beräkningar enligt SIKAs s.k. ASEK modell, indata från trafiksimuleringar med T/RIM.



trafik till leder utanför de mest tätbebyggda områdena. Om leder byggs över eller lokaliseras i tunnlar minskar också bullerstörningarna.

Överslagsberäkningar tyder på att olycksriskerna i trafiken kan bli ungefär lika stora som i dag. Regeringens nollvision om trafiksäkerhetsarbetet utgår från att åtgärder i form av saneringar i det lokala vägnätet, fysiska skydd i huvudvägnätet, beteendepåverkan, fordonsutveckling, etc. kommer att vidtas. Ett mera allmänt genomslag för nya tekniska lösningar, exempelvis elhybridfordon och automatiska manöversystem, skulle leda till att storstadstrafiken blir betydligt renare och säkrare.

Utbyggnader enligt utvecklingsstrategin innebär att riskbilden vid transporter av farligt gods kan komma att förändras jämfört med nuläget och 0-alternativet. Farliga transporter kommer i högre utsträckning att kunna ledas utanför bebyggelseområden. Nya typer av risker kommer dock att behöva hanteras, exempelvis vid transporter genom tunnlar, på broar och genom naturområden. Särskilda krav kan behöva ställas för att exempelvis undvika risker för föroreningar av Mälaren (grundvattentäkt), risk för explosion eller eldsvåda i tunnlar etc.

Det finns en stor risk för att målen om frisk luft liksom målen om att människor inte skall utsättas för skadliga luftföroreningar, bullerstörningar eller andra oacceptabla hälso- eller säkerhetsrisker blir svåra att nå.

#### *Mark och energi*

Miljökvalitetsmålet om god bebyggd miljö innebär bl.a. att byggnader och anläggningar skall lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas.

Nya och utbyggda trafikanläggningar innebär att mer mark tas i anspråk och ibland påverkas även vattenområden. Långsiktigt påverkas också bebyggelsemönstret i regionen av transportsystemets struktur. Hushållning med mark och energi är viktigt för hållbar utveckling.

Om inga ytterligare åtgärder görs (0-alternativet) beräknas trängseln på vägnätet öka jämfört med nu, i synnerhet i regionens kärna. Utan nya trafikinvesteringar som i 0-alternativet kan knappast en flerkärnig struktur utvecklas.

En bebyggelsestruktur utan regionala kärnor kan antingen vara "mer enkärnig" eller mer spridd. En koncentrerad bebyggelseutveckling förutsätter dock en styrning av bebyggelseutvecklingen som kan vara svår att förena med kommunernas självstyrelse.

Jämfört med 0-alternativet innebär utvecklingsstrategin att tillgängligheten ökar i yttre kärnor både söder och norr om regionkärnan och i Mälardalens städer och tätorter. Utvecklingsstrategin ger bättre förutsättningar för utveckling i flera kärnor med jämförelsevis attraktiva lokaliseringförutsättningar för hushåll och företag. Underlaget för kollektivtrafiken blir förhållandevis bra. Den genomsnittliga exploateringsnivån bör kunna bli jämförelsevis hög i dessa kärnor. Därmed blir markätgången och energiförbrukningen, per person räknat, jämförelsevis låg. Den bebyggda arealen i länet beräknas öka från 14 till 15 procent trots att befolkningen ökar med drygt 30 procent. Huvuddelen av bebyggelsestillskottet (83 procent) har därvid förutsetts tillkomma i stationsnära områden.

För att leva upp till miljökvalitetsmålet om god bebyggd miljö kommer särskilda krav att behöva ställas vid genomförandet av utvecklingsstrategin.

#### *Luft- och vattenkvalitet*

Transportsystemets påverkan på luftkvaliteten är starkt relaterad till trafikens utsläpp till luften av kväveoxider och andra miljöstörande ämnen. Detta leder bl.a. till försurning och övergödning av mark och vatten. Trafiken medför också risker för olyckor med farligt gods som kan orsaka skador på naturen. Dagvatten från trafikytor förorenar.

Detta påverkar bl.a. förhållanden som har samband med miljökvalitetsmålen om bara naturlig försurning, giftfri miljö, ingen övergödning samt levande sjöar och

vattendrag, hav i balans samt levande kust och skärgård liksom grundvatten av god kvalitet.

I sammanhanget bör noteras att i synnerhet luftburna föroreningar kan fraktas långt. Miljöstörande deposition i Stockholm–Mälardalsregionen härrör till stor del från källor utanför regionen. De störningar som trafiken i Stockholm–Mälardalsregionen orsakar, drabbar i sin tur mestadels områden utanför regionen. På cirka tio års sikt kan minskade föroreningar per fordonskilometer förutses eftersom alla fordon då kommer att vara utrustade med katalysatorer fullt ut. Trots detta riskerar utsläppen av miljöstörande ämnen till luft och vatten från trafiken i Stockholm–Mälardalsregionen att öka.

Det gäller både om inga särskilda åtgärder görs för att möta trafikökningen till följd av den förväntade ökningen av befolkning och ekonomi (0-alternativet) och om utvecklingsstrategin genomförs.

Utvecklingsstrategin innebär att utvecklingen även i fortsättningen skall drivas på mot ett större genomslag av alternativa fordon och bränslen genom aktivt deltagande i forsknings- och utvecklingsprojekt, miljöanpassad upphandling av egna fordon och transporttjänster m.m.

Det finns en stor risk för att miljöeffekterna från trafiken i Stockholm–Mälardalsregionen begränsar möjligheterna att nå berörda miljö kvalitetsmål.

#### *Klimatfaktorer*

Utnyttjandet av fossila bränslen i trafiken orsakar koldioxid och andra klimatpåverkande gaser. Dessa förhållanden berör miljö kvalitetsmålet om begränsad klimatpåverkan. Regeringens proposition 2001/02:55 Sveriges klimatstrategi, avser bl.a. mål för utsläpp av koldioxid och andra s.k. växthusgaser. Viktiga åtgärder inom transportsektorn blir främjandet av alternativa drivmedel. Utvecklingsstrategin innebär att såväl kollektivtrafikresor som bilresor blir genomsnittligt längre jämfört med 0-alternativet, där resandet blir mer lokalt. Därför väntas utsläppen av koldioxid bli något större om utvecklingsstrategin genomförs, jämfört med 0-alternativet. Med i dag tillämpad teknik

kommer utsläppen av koldioxid att öka jämfört med i nuläget i båda fallen. EU:s mål om effektivare motorer och ökad användning av andra drivmedel än fossila bränslen kan leda till att koldioxidutsläppen minskar.

Det finns en stor risk för att miljöeffekterna från trafiken i Stockholm–Mälardalsregionen begränsar möjligheterna att nå målet om begränsad klimatpåverkan.

#### *Miljövärden och realkapital*

Förutom av en stor befolkning karaktäriseras Stockholm–Mälardalsregionen bl.a. av ett landskap med rik flora och fauna samt stora kulturvärden och skönhetsupplevelser. Vattenmiljön är känslig. Landskapet har stora rekreativvärden. De sammanhängande grönsstrukturerna och vattenmiljöerna i tätorternas omedelbara närhet utnyttjas intensivt för sport, friluftsliv och andra utomhusaktiviteter. Regionen är också rik på kulturhistoriska miljöer med betydande värden även i nationellt och internationellt perspektiv.

Miljö kvalitetsmålet om god bebyggd miljö avser bl.a. kulturellt, historiskt och arkitektoniskt arv i den uppbyggda miljön samt natur- och grönområden nära bebyggelsen. Miljö kvalitetsmålen om Levande skogar respektive Ett rikt odlingslandskap inrymmer delmål om exempelvis biologisk mångfald, kulturmiljö värden och betydelse för naturupplevelser och friluftsliv.

Negativ påverkan kan erfarenhetsmässigt uppstå vid utbyggnad av nya eller ombyggda trafik anläggningar som berör områden med särskilt stora naturvärden och områden som är ekologiskt känsliga. Huruvida det verkligen uppstår negativ miljö påverkan eller ej är dock till stor del beroende på lokaliseringen av respektive anläggning och dess detaljutformning.

Riskerna för störningar i områden med stora natur- och kulturmiljö värden, s.k. intrång, beror bl.a. på att nya trafik anläggningar kan skada kulturmiljöerna. De kan också skapa nya barriärer, som minskar områdenas tillgänglighet och värde för rekreation och friluftsliv och som försvårar spridningen av växter och djur. Vatten- och naturmarksområdena kan komma att bli mer sönderstyckade (fragmenterade). Trafiken orsakar buller, utsläpp och visuella störningar i bebyggda områden

och i närbelägna rekreationsområden, både på land och vatten. Dessutom innebär byggande av nya trafikaneläggningar oftast att tidigare obebyggd mark tas i anspråk. Efterfrågan på exploatering kan väntas öka i områden vars tillgänglighet ökar till följd av den nya trafikaneläggningen. Stränder och vattenområden är särskilt känsliga. Därför är det särskilt viktigt att uppmärksamma risken för störningar vid byggande i ytläge av nya passager över Saltsjö–Mälarsnittet.

I Mälardalen finns mark- och vattenområden med betydande natur- och kulturmiljövärden, som kan komma att beröras vid utbyggnader av trafikaneläggningar, exempelvis områden av riksintresse för friluftsliv, naturvård eller för sina kulturhistoriska värden. Riksintressen av olika slag skall skyddas mot skador eller åtgärder som påtagligt kan försvåra deras utnyttjande. I vissa fall måste riksintressena vägas mot varandra. Vid avvägningen mellan olika riksintressen skall företräde ges åt det eller de ändamål som på lämpligaste sätt främjar en långsiktig hushållning med marken, vattnet och den fysiska miljön i övrigt. Mark och vatten skall användas så att en från ekologisk, social, kulturell och samhällsekonomisk synpunkt långsiktigt god hushållning tryggas.

Intrångsriskerna måste hanteras och vägas in i bedömningen av olika alternativ. Om inga nya utbyggnader görs (0-alternativet) blir risken för nya intrång liten. Å andra sidan överlastas då trafiksystemet med åtföljande negativa konsekvenser för miljön. Om inga utbyggnader sker beräknas den höga belastning på dagens trafiksystem, speciellt till Stockholmsregionens mest centrala delar inkl. Gamla stan och malmarna, bestå och förvärras. Genomfartstrafik präglar också flera av Mälardalens städer, exempelvis Uppsala, Strängnäs och Sala.

Utvecklingsstrategin innebär att stora trafikflöden kan flyttas ut utanför tätbebyggda områden såväl i innerstaden och i Stockholms ytterområden samt i flera städer och tätorter i andra delar av Mälardalen. Trots detta skulle trafiken i Stockholms innerstad öka om inte kompletterande åtgärder vidtas för att styra trafiken till förbifarter och andra större leder utanför

de tätast bebyggda områdena. Riskerna för oönskade intrång i kulturhistoriska miljöer till följd av nya trafikaneläggningar ökar också, i synnerhet vid utbyggnad av förbifarter och nya tvärförbindelser i både väg- och spårnät. Trafiken tar plats och syns även om fordonen blir renare och tystare.

Riskerna ökar också för miljöstörningar i värdefulla natur- och rekreationsområden inkl. sådana som utgör delar av äldre och kulturpräglade skogs- och odlingslandskap, bl.a. vid utbyggnader av tätortsnära trafikaneläggningar som berör vatten, stränder och intilliggande områden vid Mälaren och Saltsjön.

Den täta stadsmiljön, de naturliga geografiska förutsättningarna och de storslagna landskapsrummen medför särskilda krav. Hänsynstagande till naturvärden och kulturhistoriska värden kan innebära att särskilda krav därvid kommer att behöva ställas vid prövning av lokalisering av vissa anläggningar. Om tillstånd ges kan särskilda krav komma att ställas på utformningen av anläggningarna. Det krävs i realiteten ofta tunnlar eller andra extraordinära lösningar vid byggande av nya anläggningar som berör tätortsnära områden med betydande natur- och kulturmiljövärden.

För att leva upp till miljö kvalitetsmålet om god bebyggd miljö, levande skogar och ett rikt odlingslandskap kommer särskilda krav att behöva ställas vid genomförandet av de infrastrukturinvesteringar som ingår i utvecklingsstrategin.

### Slutsatser

Utan fortsatt teknisk utveckling tenderar den väntade tillväxten av befolkning, ekonomi och resande i Stockholm–Mälardalsregionen att öka de miljöstörande utsläppen och andra miljöstörningar från trafiken under de kommande trettio åren. Möjligheterna att nå flera av de miljö kvalitetsmål som riksdagen antagit kan komma att begränsas av utvecklingen i Stockholm–Mälardalsregionen både om inget ytterligare görs i transportsystemet och om utvecklingsstrategin genomförs. Riskerna för att den negativa påverkan på luft- och vattenkvalitet skall öka är stora. Möjligheterna att reducera effekterna av ökad biltrafik med tekniska åtgärder bör på sikt vara förhållandevis goda.

Utvecklingsstrategin innefattar både infrastrukturinvesteringar och andra åtgärder. Trots betydande kollektivtrafiksatsningar kan vägtrafiken väntas öka något jämfört med om inga utbyggnader sker utöver de redan påbörjade. Utvecklingsstrategin ger ökade förutsättningar att minska bl.a. den koncentrerade trafikens hälsovådliga effekter genom att trafik kan ledas utanför de tätast bebyggda områdena. Särskilda krav kan dock erfordras vad gäller utformning av trafikens anläggningar.

Den översiktliga miljöbedömningen understryker betydelsen av att uppmärksamma risker för oönskade miljökonsekvenser i bl.a. följande avseenden:

- För att minska befolkningens exponering för hälsovådliga störningar liksom olycksriskerna från trafiken behövs särskilda åtgärder så att trafikbelastningen kan minska i befolkningstäta områden. Utbyggnad av avlastande leder enligt utvecklingsstrategin ger bättre förutsättningar för detta än om inga sådana utbyggnader sker. Infrastrukturinvesteringar behöver kombineras med andra åtgärder för att undvika oönskad trafik på lokalgatunätet och för att minska risker i samband med transporter av farligt gods.

- Föreslagna åtgärder för att stimulera effektivare nyttjande av transportsystemet och att driva på utvecklingen mot ökad användning av alternativa fordon och bränslen, en mer miljöanpassad transportefterfrågan enligt utvecklingsstrategin är viktiga för att bidra till förverkligande av dessa mål och att ständigt höja ambitionerna i riktning mot ett allt mer miljöanpassat transportsystem. Åtgärder för att driva på utvecklingen mot ren teknologi är angelägna.

- Särskilda insatser behövs också för att främja en fortsatt hög samordning mellan trafik- och bebyggelsestruktur, för att effektivisera användningen av transportsystemet och för att påskynda utvecklingen i riktning mot mer miljöanpassade efterfrågemönster. Ökade miljökrav i den offentliga upphandlingen, i enlighet med utvecklingsstrategin, är ett av flera medel.

- Utbyggnader av spår och vägnät enligt utvecklingsstrategin medför att risken för oönskade in-trång i områden med stora natur- och kulturvärden ökar bl.a. vid stränder och bebyggda områden. Med hänsyn till dessa värden kan tunnlar eller andra extraordinära anläggningar komma att krävas.

- Stort hänsynstagande behövs vid lokalisering och utformning av nya trafik anläggningar för att undvika oönskade barriäreffekter, buller och andra störningar i områden med särskilt stora natur- och kulturvärden.

- Särskilda utformningskrav kan fordras för att skydda grundvatten och ytvattentäkter och i övrigt motverka risker för olyckor i samband med transporter av farligt gods. Beredskapen att lindra skadeverkan vid eventuella olyckor kan behöva höjas.

### 2.1.5 Hur uppfylls målen

En översiktlig bedömning redovisas i detta avsnitt av hur utvecklingsstrategin medverkar till att uppfylla beredningens målbild samt de relevanta nationella målen. Riksdagens transportpolitiska mål motsvaras i stora drag av beredningens målbild. I fråga om miljömålet har utvärderingen skett även gentemot de relevanta miljö kvalitetsmålen (se avsnitt 2.1.4).

**Inriktningsmål 1: Ökad tillgänglighet för alla i transportsystemet**

Utvecklingsstrategin bedöms sammantaget innebära betydande tillgänglighetsförbättringar för kollektivtrafikresenärer och bilresenärer bl.a. genom de stora infrastrukturförbättringar som föreslås.

- *Samordning mellan trafiklagen*

Samordningen mellan trafiklagen förbättras framför allt genom satsningar på bytespunkter för byte mellan olika färdmedel och linjer även beträffande Arlanda.

- *Olika gruppers behov*

De stora satsningarna på förbättringar av kollektivtrafiken gynnar befolkningsgrupper som inte har tillgång till bil och sådana som inte har så höga inkomster. Funktionshindrades behov kan bättre tillgodoses. De som åker bil gynnas också av de föreslagna vägbyggena. Tillgängligheten till de yttre hamnarna ökar.

- *Etableringsplatser*

Tillgängligheten till Stockholms centrum och ytterområdena samt centralt belägna tätorter i Mälardalen påverkas mestadels positivt av transportsystemets uppbyggnad. Förbättrad väg- och spårkapacitet över Saltsjö-Mälarsnittet påverkar ytterområdena positivt vad gäller tillgänglighet.

- *Regional, nationell och internationell tillgänglighet*

Nya tvärförbindelser i ytterområdet förbättrar tillgängligheten från Mälardalen och andra delar av landet. Tillgängligheten till Arlanda förbättras från de södra områdena och även från Mälardalen.

**Inriktningsmål 2: Minskade köproblemer och bättre framkomlighet ökar transportkvaliteten**

Sammantaget bedöms trängseln fortsätta att vara stor såväl i spår- som i vägsystemet på grund av regionens stora tillväxt, men bedöms ändå ha lindrats i förhållande till om inga utbyggnader alls skulle ske.

- *Ökad spår- och vägkapacitet*

Ett väsentligt tillskott av kapacitet kommer att ske med utvecklingsstrategins förslag.

- *Regional, nationell och internationell framkomlighet*

Framkomligheten i Mälardalen bedöms öka längs huvudstråken både för väg- och järnvägstrafik.

**Inriktningsmål 3: Utveckling av kollektivtrafikens kapacitet och tillförlitlighet**

Det är svårt att bedöma om dagens marknadsandel för kollektivtrafiken kan bibehållas trots stora satsningar. Jämfört med om inga satsningar alls sker bör satsningarna ge en förbättring. Stora förbättringar förväntas ske av infrastruktur och rullande materiel till stor nytta för resenärerna.

**Inriktningsmål 4: Färre trafikolyckor**

Beroende på den starka trafiktillväxten ökar sannolikt olyckorna i transportsystemet. Risken för olyckor ökar eftersom antalet oskyddade trafikanter ökar. Åtgärder i form av trafiksaneringar i det lokala vägnätet, trafikseparering bl.a. med mitträcken m.m. på det överordnade vägnätet, beteendepåverkan, fordonsutveckling, etc. kan bidra till att dessa risker minskar.

Norrortsleden och Norra Länken är exempel på vägar som avlastar norra innerstaden och det norra förortsområdet från genomfartstrafik, tunga fordon och fordon med farlig last. Den yttre tvärleden samt förbifarter i Mälardalen medför att tung genomfartstrafik, tunga godstransporter på väg samt transporter med farligt gods kan välja andra rutter än genom tätbebyggda områden.

#### Inriktningsmål 5: Ökad miljöhänsyn i transportsystemet

(Se vidare avsnitt 2.1.4 Översiktlig miljöbedömning) Eftersom biltrafiken ökar så ökar också trafikens miljöstörningar totalt sett. Förbättrad rening bedöms inte kunna kompensera ökade luftutsläpp till följd av ökad biltrafik. De miljöstörande utsläppen från trafiken, inkl. koldioxidutsläppen ökar på grund av trafik-tillväxten. Bullerproblemen bedöms inte kunna lösas på grund av trafiktillväxten. Ökad risk för oönskade intrång föreligger i natur-, kultur- och vattenmiljöer. Störningar beror på hur de nya trafikaneläggningarna utformas och hur man i samhällsplaneringen förhåller sig till framtida önskemål om att exploatera i anslutning till trafikaneläggningarna.

#### Inriktningsmål 6: Ökad jämställdhet i transportsystemet

Utbyggnaden av kollektivtrafiken är bra från jämställdhetssynpunkt eftersom kvinnor använder kollektivtrafik i stor utsträckning, men den ökar också tillgänglighet och rörlighet för yngre och äldre som har en sämre tillgång till bil.

#### Beredningens övergripande mål:

En samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i Stockholm–Mälardalsregionen säkerställs. Transportsystemet skall vara miljömässigt, ekonomiskt, kulturellt och socialt hållbart.

#### Samhällsekonomisk effektivitet:

Beredningen har inte utfört någon sammanfattande samhällsekonomisk bedömning av utvecklingsstrategin. En sådan skulle med nödvändighet vara behäftad med mycket stora osäkerheter på både kostnads- och nytto-sidan. I vissa fall finns samhällsekonomiska kalkyler tillgängliga för objekt genom trafikverkens arbete. På objektnivå kommer sådana kalkyler att göras av bl.a. trafikverken.

#### Miljömässig, ekonomisk, kulturell och social hållbarhet:

Beredningens översiktliga bedömning av utvecklingsstrategins effekter på miljömässiga, sociala, ekonomiska och kulturella förhållanden kan illustreras genom följande.

Den mest betydelsefulla *miljömässiga hållbarhetsaspekten* som är relaterad till utvecklingsstrategin för transportsystemets utveckling har ett starkt samband med användningen av fossila bränslen som drivmedel. Detta är en förutsättning som endast delvis påverkas av utvecklingsstrategin. Möjligheterna att åstadkomma betydelsefulla förbättringar genom teknikutveckling och politiska beslut förefaller förhållandevis goda. Utan sådan teknikutveckling kan dock utsläpp och energiförbrukning i transportsystemet väntas öka till följd av omvärldsförändringar och utvecklingsstrategins infrastrukturinvesteringar.

Den mest betydelsefulla *ekonomiska hållbarhetsaspekten* är kanske att skapa förutsättningar som stärker förnyelseförmåga och konkurrenskraft i regionens näringsliv. Utvecklingsstrategin innehåller åtgärder som kommer att underlätta rörligheten inom regionen, i förhållande till landet i övrigt och internationellt. Tillgängligheten för arbetskraft och till arbetsplatser kommer att förbättras med både kollektivtrafik och bil. Tillgängligheten till högskolor och andra innovationscentra kommer att öka. Näringslivets transporter kommer att underlättas.

Utvecklingsstrategins betydelse för den *sociala hållbarheten* har många aspekter. En särskilt viktig aspekt är tillgängligheten med kollektivtrafik. Denna kommer att bli väsentligt förbättrad, i synnerhet genom investeringar i ökad järnvägskapacitet. En annan viktig faktor är åtgärder som bidrar till att hålla samman regionens olika delar, mellan områden på olika sidor om Saltsjö–Mälarsnittet och mellan Stockholmsområdet och andra delar av Mälardalen. Utvecklingsstrategin ger sådana möjligheter. Dessutom ingår olika åtgärder för att öka tillgängligheten för människor med funktionsnedsättningar samt för att förbättra säkerhet och trygghet i transportsystemet.

Är utvecklingsstrategin *kulturellt hållbar*? Kunskaper och erfarenheter av transportsystemets påverkan och effekter på människor, kulturliv och kulturvärden är begränsade. Det är dock uppenbart att transportsystemets framtida utveckling kan komma att beröra områden med betydande kulturhistoriska värden liksom områden med stadsmiljömässiga, konstnärliga och arkitektoniska värden. Utvecklingsstrategin ger förut-

sättningar att mildra störningarna i värdefulla kulturmiljöer i Stockholms innerstad liksom i tätorter och andra miljöer med betydande kulturvärden längre ut i Mälardalen genom utbyggnad av förbifartsleder i mindre störningskänsliga lägen. Utbyggnader av tvärförbindelser och förbifartsleder kan dock komma att beröra områden med betydande kulturella värden. Risker för intrång i sådana miljöer behöver förebyggas.

### En sammanfattande bedömning

En sammanfattande bedömning av hur utvecklingsstrategin kan bidra till att uppnå målen, bör ta sin utgångspunkt i att den förutsedda ökningen på 600 000 nya invånare i regionen på 30 år, medför krav på nya bostäder, arbetsplatser, samhällsservice och inte minst utbyggnad och förbättringar av järnvägar och vägar samt kollektivtrafik. Dessutom kräver transportsystemet redan i dagsläget en rad förbättringar. Stockholm–Mälardalsregionen har goda förutsättningar att fortsätta att utvecklas i positiv riktning med god ekonomisk tillväxt och konkurrensförmåga men det förutsätter att dessa krav på bl.a. förbättringar av järnvägar och vägar samt kollektivtrafik kan tillgodoses. Därmed skapas arbetstillfällen och ekonomiska resurser som utgör grunden för fortsatta sociala men också miljömässiga förbättringar i regionen.

Om transportinfrastrukturen inte byggs ut är det med ovanstående förutsättningar om befolkningsökning och ekonomisk tillväxt, risk för att regionens internationella konkurrenskraft minskar samt att de sociala villkoren för befolkningen försämras.

Mycket tyder på att beredningens utvecklingsstrategi förefaller att långsiktigt kunna ge förutsättningar att åstadkomma stora förbättringar med stöd av infrastrukturinvesteringar och andra åtgärder för att utveckla transportsystemet i riktning mot beredningens målbild. Detta gäller huvuddelen av de aspekter som definierats inom ramen för de tre första inriktningmålen, dvs. ökad tillgänglighet, minskade köproblemer och bättre framkomlighet och utveckling

av kollektivtrafiken samt inriktningmålet om ökad jämställdhet. Kombinationen av investeringar i både spår- och vägnät samt andra åtgärder ger förutsättningar att åstadkomma förbättringar jämfört med dagsläget trots att folkmängden blir större, ekonomin växer och resandet ökar.

Särskilt utbyggnaden av Citybanan spelar stor roll för att förbättra tillgängligheten inom regionen, i Mälardalen liksom till övriga landet och till Arlanda.

Mycket talar för att *enbart* utvecklingsstrategin dock är otillräcklig för att klara de två inriktningmålen om färre trafikolyckor och ökad miljöhänsyn i transportsystemet och därmed inte heller miljömässigt långsiktigt hållbar. En gynnsam utveckling förutsätter också andra omvärldsförändringar, främst i form av teknisk utveckling. Motsvarande utmaningar återfinns i många andra städer. Problemen har även en internationell dimension. Aktuell inriktning inom bl.a. EU:s transportpolitik innebär att åtgärder för att hantera dessa problem också prioriteras speciellt vad gäller luftutsläpp. Strategin utesluter inte framtida beslut om kompletterande åtgärder, exempelvis i form av ekonomiska incitament och styrmedel, för att påverka transportsystemet. Beredningen anser sammantaget att man inte mot denna bakgrund kan avstå från att föreslå åtgärder enligt utvecklingsstrategin då de till väsentlig del bidrar med mycket stora effekter för att uppfylla övriga mål. Utvecklingsstrategin bedöms därmed kunna bidra till en ekono-

Fortsättning på nästa sida

*fortsättning*

miskt och i vissa delar social långsiktigt hållbar utveckling. Beredningen bedömer vidare att de intrångseffekter som infrastrukturutbyggnaden innebär bör kunna begränsas så att miljöeffekterna minimeras samt att buller och utsläpp i befintlig infrastruktur väsentligt bör kunna begränsas med de satsningar som föreslås i avsnitt 2.3.

Slutligen bör framhållas att med den förutsedda befolkningstillväxten och om utvecklingsstrategin inte skulle genomföras överhuvudtaget, kommer sannolikt luftutsläppen i alla fall att öka i stor omfattning vilket sammantaget bedöms medföra att förbättringar begränsas i stort sett för samtliga inriktningsmål. Övervägande skäl talar därför för att beredningens utvecklingsstrategi bör genomföras.







## 2.2 Angelägna investeringar i infrastruktur och rullande materiel på kort och lång sikt

---

Beredningen har ovan redovisat en långsiktig utvecklingsstrategi för att åstadkomma en långsiktigt effektiv och hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i Stockholm–Mälardalsregionen som baseras på en kombination av olika typer av insatser:

- avhjälpa trängsel-, miljö- och trafiksäkerhetsproblem,
- förbättra tillgängligheten,
- hålla ihop regionen och skapa fler etableringsplatser,
- utveckla kollektivtrafiken, samt
- förbättra det befintliga transportsystemets effektivitet, miljöanpassning och säkerhet.

Beredningen lämnar utifrån denna utvecklingsstrategi konkreta förslag till åtgärder som bedöms som angelägna. I detta avsnitt lämnas konkreta förslag bl.a. vad gäller infrastruktur- och fordonsinvesteringar som kan påbörjas i närtid (2002–2004), respektive under den av riksdagen fastlagda planeringsperioden (2004–2015) samt vissa åtgärder även på den resterande delen av 30-årsperioden. För att underlätta den fortsatta processen har förslagen rangordnats efter angelägenhetsgrad för att kunna genomföras i den takt tillgängliga resurser (statliga och regionala) tillåter.

Beredningen har under arbetet med att identifiera de mest angelägna insatserna inventerat ett stort antal

åtgärder som bl.a. regionala och lokala aktörer bedömt vara viktiga. Det finns därutöver ett antal ytterligare åtgärder som kommer att bli föremål för vidare överväganden inom ramen för den infrastrukturplaneringsprocess som inleds i början av detta år. För Mälardalen – utom Stockholms län – skall beredningen enligt regeringens direktiv endast behandla åtgärder som berör ”transporterna mellan Stockholm och övriga Mälardalen, övriga landet och internationellt”.

Nedan kommenteras objekten och de fullständiga förslagen återfinns rangordnade i tabell 1 a–d. Rangordningen har skett dels i en grupp för Stockholms län och i en för övriga län i Mälardalen tillsammans, dels i grupper för järnvägar, kollektivtrafik, vägar och övrigt. Efter tabell 1 a–d redovisas också infrastrukturförslagen på kartor samt i bilaga 5.

### 2.2.1 Infrastrukturinsatser i Stockholmsregionen

Insatser som bedöms kunna ge långsiktigt positiva strukturella effekter i Stockholmsregionen är dels sådana som ökar tillgängligheten över Saltsjö–Mälarsnittet, dels sådana som förbättrar tillgängligheten till regionkärnan och yttre kärnor.

## Stockholmsregionen

### Åtgärder i närtid (2002–2004)

Beredningen förordar att följande investeringar påbörjas i närtid när det gäller järnvägar: kapacitetsförstärkning vid Stockholm C, förbättring av signalsystem Karlberg – Kallhäll, kapacitetsförstärkning Södertälje hamn – Södertälje C, utbyggnad av tagvägar Stockholm C – Sörentorp, kapacitetsförstärkning Västerhaninge – Nynäshamn samt plattformsförlängning på pendeltägsstationer. Stockholmsberedningen har uppdragit åt Banverket att skyndsamt belysa förutsättningarna för kapacitetshöjande åtgärder i järnvägsnätet i centrala Stockholm som kan genomföras i avvaktan på att en pendeltågstunnel är färdigbyggd. Vad gäller vägar förordas utbyggnad av länsväg 225 Lövsstalund – Moraberg, länsväg 265 Norrortsleden, E18 Hjulsta – Kista, riksväg 73 Fors – Älgviken samt länsväg 259 Södertörnsleden. Beredningen konstaterar att dessa objekt kommit långt i planeringen och kan starta när planerna vunnit laga kraft. Beredningen finner ingen anledning att ytterligare bereda dessa objekt.

### Förslag till åtgärder under planeringsperioden (2004–2015)

Den mest betydelsefulla järnvägsinvesteringen, även i jämförelse med ovannämnda åtgärder i närtid, är en pendeltågstunnel under Stockholms innerstad för att utveckla fjärr- och regionaltågstrafiken och den regionala pendeltågstrafiken. Banverket kommer inom kort att presentera den utförda alternativprovningen för detta objekt. Yttre Tvärleden, bl.a. en utökad vägkapacitet mellan norra och södra Stockholm, är en av de mest betydelsefulla väginvesteringarna för att knyta samman Stockholmsregionens norra och södra del bättre och för att understödja utvecklingen av en flerkärnig region, vilket också långsiktigt kan leda till effektivare utnyttjande av naturresurser och energi. En fullständig Yttre Tvärled skulle också förbättra tillgängligheten till regionens flygplatser och hamnar

och därigenom underlätta näringslivets transporter i hela Mälardalen. Vad gäller den del som omfattar Förbifart Stockholm har Vägverket nyligen påbörjat alternativprovningen.

Härutöver behövs förstärkningar av de radiella förbindelserna mot regioncentrum (både på väg- och spårsidan) genom utbyggnad av länsväg 226 Flemingsberg – Vårsta och Huddinge kyrka – Stockholms kommungräns, sex körfält på de större infarterna (E18 Danderyds kyrka – Arninge, E4 Södertälje – Hallunda, E4 Upplands Väsby – Arlanda, E18 Jakobsberg – Hjulsta), Ulvsundavägen – Tritonkopplingen – Huvudstaleden i tunnel, Mäljarbanan på sträckan Tomtebodan – Kallhäll, pendeltågsgren till Arninge samt tunnelbana till Barkarby och Nacka (eller alternativ spårförbindelse till Nacka).

För att nyttiggöra investeringarna i nya järnvägsspår krävs även följdinvesteringar i form av plattformsanpassningar, nya pendeltåg och depåer. Upprustning och förnyelse av kollektivtrafiken, bl.a. nya pendeltåg, tillhör en av de viktigaste åtgärderna på kort och lång sikt för att förbättra framkomlighet och miljö i regionen.

För att avlasta Stockholms innerstad bör Norra länken och därefter en östlig länk byggas så att en komplett ringled åstadkommes. I fråga om denna östliga länk är det viktigt att Vägverket snarast kan påbörja planeringen. Innerstadens dominerande ställning i Stockholmsregionen som arbetsplatsområde förväntas minska till förmån för övriga delar av regionkärnan. Förändringen ökar kraven på kollektivtrafiknätets täckning i hela regionkärnan. Tvärspärvägen bör därför förlängas från Hammarby sjöstad till Slussen och få anslutning till en till tvärspärväg konverterad Saltsjöbanan. Den bör också förlängas från Alvik till Solna med en gren till Bergshamra/Universitetet – Ropsten och med en gren till Kista – Stockholm Nord. På sikt är det möjligt att integrera Lidingöbanan i samma system. Tvärspärvägen skulle kunna slutas till en ring genom en ny förbindelse mellan Ropsten och

Hammarby sjöstad/Nacka. Vidare bör tunnelbanan förlängas från Hagsåtra till Älvsjö och en ny tunnelbanelinje eller annan alternativ spårförbindelse övervägas från Odenplan via Norra station till Karolinska institutet/Solna. På så sätt kan ett trafiksystem skapas som är väl anpassat för framtidens mer differentierade pendlingsmönster.

Dessa investeringar skulle ytterligare förstärka sambanden över Saltsjö–Mälarsnittet, ge ett effektivare nyttjande av det inre transportsystemet och påtagligt förbättra kontaktmöjligheterna mellan de norra och östra regiondelarna. För att nyttiggöra investeringarna i nya tunnelbane- och spårvägslinjer krävs även följdinvesteringar i form av nya spårvagnar och tunnelbanevagnar.

Yttre tvärbanor förstärker tillgängligheten på tvären i ytterområdet för kollektivtrafikanter. De bidrar till att stärka tillgängligheten till de yttre kärnorna. De ökar också tillgängligheten till stationer för regionaltåg och fjärrtåg inklusive tågtrafik till Arlanda. Det innebär att yttre tvärbanor underlättar resande mellan målpunkter i Stockholms ytterområden och andra delar av Mälardalen. Beredningen anser att ett yttre tvärbanesystem i den södra regiondelen omfattande viktiga regionala målpunkter och omstigningsmöjligheter som Älvsjö, Skärholmen, Kungens kurva och Flemingsberg bör utredas närmare. En omdragning av Roslagsbanan till Arninge bör ske. En utbyggnad av det regionala stombusslinjenätet är också angelägen.

Det behövs dessutom utbyggnader i vägnätet för att förbättra tillgängligheten till hamnarna i Kapellskär och Nynäshamn från Stockholm och övriga Mälardalen. De mest angelägna investeringarna därvidlag är förbättringsåtgärder på länsväg 225 Lövstalund–Ösmo samt riksväg 77 C-länsgräns–Rimbo–Rösa.

Infrastruktursatsningar i anslutning till Arlanda flygplats är viktiga på sikt, men beredningen kan inte nu ta ställning till vilka åtgärder som behövs eftersom det pågår ett utredningsarbete om detta. Beredningen

föreslår därför att medel reserveras för infrastruktur-satsningar kring Arlanda i avvaktan på att utredningsarbetet slutförs. Dock vill beredningen redan nu framhålla att möjlighet till en framtida pendeltågsanslutning av flygplatsen bör ingå i de kommande förslagen liksom förslag om godstransporter på järnväg till Arlanda samt vägförbindelse mellan Arlanda och E18.

### Synpunkter med anledning av andra viktiga infrastruktursatsningar

Beredningen kan härutöver konstatera att det finns ytterligare ett antal viktiga infrastrukturåtgärder i Stockholmsregionen som är nödvändiga för att förbättra transportsystemet. En kapacitetsökning på Klarastrandsleden bör övervägas. Vidare kan nämnas E4 Kista–Ulriksdal, E18 Rosenkälla–Söderhall, riksväg 76 Lommarleden/förbifart Norrtälje, länsväg 222 Skurubron, länsväg 267 Rotebroleden, länsväg 268 Grana–Hammarby och länsväg 268 Vallentuna Centrum/bro över järnväg. Därtill kan nämnas nya stationer för tågtrafiken såsom Stockholm Nord, Stockholm Väst, Vega, Tvärspårväg Flemingsberg–Haninge C och Värtanbanan. En nedgrävning av Centralbron bör övervägas. Dessa åtgärder kommer att bli föremål för vidare överväganden inom ramen för den infrastrukturplanering som inleds i början av detta år för länstrafikanläggningar, järnvägar och riksvägar samt i den kommunala planeringen.

#### 2.2.2 Infrastrukturinsatser i Mälardalen

Insatser som långsiktigt medverkar till att förbättra tillgängligheten och stödja en fortsatt positiv utveckling i Mälardalen är dels sådana som förbättrar kontakten mellan Stockholm och övriga Mälardalen, dels sådana som knyter samman orterna i Mälardalen med varandra och övriga landet. Beredningen har utifrån direktiven i första hand behandlat och lämnat förslag till åtgärder som syftar till att förbättra kontakten mellan Stockholm och övriga Mälardalen.

### *Mälardalen*

#### Åtgärder i närtid (2002–2004)

Beredningen förordar att följande järnvägsinvesteringar påbörjas i närtid: utbyggnad Uppsala–Svartbäcken, bangård som byggnad/resecentrum i Uppsala C, nya regionaltågsstationer i Vingåker och Gnesta för att fullfölja planerna på en utbyggd regionaltågstrafik utefter västra stambanan. I fråga om vägar bör E4 Uppsala–Mehedeby, E18 Sagån–Enköping, del av riksväg 55 och E18 Lekhyttan–Adolfsberg startas i närtid. Beredningen konstaterar att dessa objekt kommit långt i planeringen och kan starta när planerna vunnit laga kraft. Beredningen konstaterar att bland angelägna väginvesteringar som startar i närtid återfinns E20 Förbifart Strängnäs. Beredningen finner ingen anledning att ytterligare bereda dessa objekt.

#### Förslag till åtgärder under planeringsperioden (2004–2015)

För att underlätta tillgängligheten mellan Stockholm och andra orter i Mälardalen bedömer beredningen att de sammanbindande stråken i väg- och bannätet behöver förbättras. Det gäller E18 och Mälärbanan

norr om Mälaren, E20 och Svealandsbanan söder om Mälaren samt Södra stambanan. Under planeringsperioden förordas utbyggnad av E18 Västjädra–Västerås, riksväg 53 Kvikksund–Västjädra, E18 Västerås–Sagan, E20 Gräsnäs–Reutersberg/Kungsör, E18 Köping–Västjädra, E20 Kungsör–Eskilstuna, Svealandsbanan Södertälje–Eskilstuna, Ostkustbanan vid Gamla Uppsala och Järna–Nyköping–Norrköping. Vidare vill beredningen framhålla behovet av en spårutbyggnad i ny sträckning mellan Västerås och Eskilstuna.

För att knyta samman orterna i Mälardalen med varandra och övriga landet vill beredningen i första hand framhålla en nord-sydlig väg (riksväg 55) utanför Stockholmsområdet som har betydelse bl.a. för godstrafiken. En förbifart utanför Stockholm skulle sannolikt få mer trafik än de flesta andra förbifarter i Sverige. Merparten av utbyggnaden av riksväg 55 kan ske under denna period.

Efter 2015 bör en järnvägsutbyggnad till dubbel-spår vara aktuell även fullt ut på sträckorna Södertälje–Valskog och Kolbäck–Hovsta.

#### Synpunkter med anledning av övriga viktiga infrastruktursatsningar

Beredningen kan konstatera att det bland övriga framförda förslag, inom ramen för regeringens direktiv till Stockholmsberedningen, finns ytterligare ett antal åtgärder som behöver genomföras för att åstadkomma erforderliga förbättringar av transportsystemet i Mälardalen. Härvid kan nämnas E18 Karlskoga–Lekhyttan. Dessa åtgärder kommer att bli föremål för vidare överväganden inom ramen för den infrastrukturplanering som inleds i början av detta år för läns- trafikplanering, järnvägar och riksvägar.

### 2.2.3 Infrastrukturinsatser för att minska miljöpåverkan och olycksrisker

Insatser för att minska trafikens miljöpåverkan och olycksrisker kan dels avse investeringar i befintligt nät, dels investeringar i förbifarter, tunnlar etc. Beredningen lämnar nu sådana förslag till åtgärder.

Beredningen kan emellertid konstatera att det finns ytterligare ett antal som sannolikt behöver genomföras för att åstadkomma erforderliga förbättringar av transportsystemet, exempelvis tunnelförläggning av delar av Älvsjövägen och Tyresövägen/Örbyleden, planskilda korsningar mellan Roslagsbanan och länsväg 268 vid Vallentuna samt förbifarter vid Norrtälje, Åkersberga, Järna, Mölnbo, Flen, Katrineholm, Sala m.fl. tätorter.

Härtill kommer ytterligare åtgärder för att förbättra det befintliga systemets miljöanpassning och säkerhet. Beredningen vill särskilt framhålla upprustning av gatumiljöer och inrättande av bostadszoner, byggande av regionala trafikseparerade cykelstråk, åtgärder för ökad trafiksäkerhet på anslutande gång- och cykelvägnät vid hållplatser och viktiga lokala målpunkter samt olika typer av bullerskyddsåtgärder. I avsnitt 2.3 utvecklas närmare beredningens syn på åtgärder för att förbättra det befintliga systemets effektivitet, miljöanpassning och säkerhet.

## 2.2.4 Åtgärder i prioritetsordning i tabellform

I det följande redovisas i tabellform investeringar i infrastruktur och rullande materiel i prioritetsordning som föreslås under perioden 2002–2015. Dessa har beskrivits tidigare i avsnitten 2.2.1 och 2.2.2. Prioriteringen har skett efter angelägenhetsgrad samt med viss hänsyn tagen till planeringsläge och beslutsläge. Förslagen till objekt har tagits fram i samråd med Vägverket Regionerna Stockholm och Mälardalen, Banverket Östra Banregionen, Storstockholms Lokaltrafik AB, Regionplane- och trafikkontoret och efter

kontakter och synpunkter från länsstyrelserna i Mälardalen, kommunerna i Stockholms län och från många organisationer. De föreslagna åtgärderna har underhand förankrats med länsstyrelserna i Mälardalen och med kommunerna i Stockholms län genom KSL (Kommunförbundet Stockholms län).

Objekten finns enligt angiven numrering inlagda på kartor på sidorna efteråt och beskrivna i bilaga 5 "Objektsbeskrivningar för infrastruktur och rullande materiel m.m.". Den beräknade kostnaden är angiven i miljoner kronor (Mkr) i 2001 års prisnivå om inte annat anges.

Järnvägsobjekt, Tabell 1a

Prioritering	Åtgärd /objekt/insats	Beskrivning	Tidigast möjlig igångsättning	Tidigast färdig	Total kostnad Mkr	Planeringsläge	Motiv	Nr på karta och objektbeskrivning i bilaga 5
<b>Stockholms län 2002–2004</b>								
2	Stockholm C	Kapacitetshöjande åtgärder	2003	2004	500	Idéstudie finns	Ökad kapacitet	1
2	Karlberg-Kallhäll	Kapacitetshöjande åtgärder	2003	2004	50	Idéstudie finns	Ökad kapacitet	2
2	Södertälje Hamn-Södertälje C	Dubbelspår m.m.	2003	2005	150	Järnvägsplan påbörjad	Ökad kapacitet	3
2	Stockholm C-Sörentorp	Kapacitetshöjande åtgärder	2004	2005	200	Idéstudie finns	Ökad kapacitet	4
2	Västerhaninge-Nynäshamn	Mötesspår och förlängda perronger	2004	2006	400	Idéstudie finns	Ökad kapacitet	5
2	Plattformsanpassning, pendeltägsstationer	Förlängning av plattformar för tiovagnarståg	2004	2005	500	Översiktlig inventering	Ökad kapacitet	6
<b>Stockholms län 2004-2015</b>								
1	Stockholm Citybanan, pendeltågstunnel	Pendeltågstunnel Stockholm Södra-Tomtebodan	2006	2011	7 000	Förstudie pågår	Ökad kapacitet. Den viktigaste investeringen för att uppnå optimal samhällsnytta för bl. a. gjorda investeringar i Mälärbanan och Svealandsbanan	7
3	Tomtebodan-Kallhäll	Ytterligare två spår	2007	2011	3 000	Idéstudie finns	Ökad kapacitet	8
4	Märsta-Arlanda*	Nya spåranslutningar till flygplatsen	2004	2015	600	Idéskede	Ökad tillgänglighet till Arlanda (passagerare, arbetande och gods) Utredning pågår	9
5	Pendeltågsgren Arninge		2011	2015	2 500	Idéstudie finns	Ökad tillgänglighet	10
*Se kapitel 2.2.1								



Järnvägsobjekt, Tabell 1a *fortsättning*

Prioritering	Åtgärd/objekt/insats	Beskrivning	Tidigast möjlig igångsättning	Tidigast färdig	Total kostnad Mkr	Planeringsläge	Motiv	Nr på karta och objektbeskrivning i bilaga 5
<b>Övriga Mälardalen 2002–2015 (2030)</b>								
1	Uppsala C–Svartbacken	Dubbelspår	2002	2004	300	Framtagande av bygghandling pågår	Ökad kapacitet	11
2	Uppsala C	Bangårdsombyggnad och resecentrum	2003	2005	500	Järnvägsplan upprättad	Bättre omstigningsmöjligheter	12
3	Södertälje-Eskilstuna	Delvis dubbelspår	2005	2007	500	Idéstudie	Ökad kapacitet	13
4	Gamla Uppsala	Dubbelspår	2006	2008	400	Förstudie påbörjas 2002	Ökad kapacitet	14
5	Vingåker	Ny regional-tågstation	2002	2003	40	Framtagande av bygghandling pågår	Ökad tillgänglighet. Möjliggör ny regional-tågtrafik	15
6	Gnesta	Ny regional-tågstation	2003	2004	70	Förstudie finns	Ökad tillgänglighet. Möjliggör ny regional-tågtrafik	16
7	Järna-Nyköping-Norrköping	Nytt dubbelspår	2007	2013	5 500	Förstudie	Knyter samman Stockholmsregionen med Norrköping/Linköping och möjliggör införande av höghastighetståg	17
8	Västerås-Eskilstuna	Dubbelspårsutbyggnad i ny bansträckning	2010	2013	1 000	Idéstudie finns	Ökad kapacitet. Bidrar till regional utveckling	18
9	Södertälje-Valskog	Dubbelspår på återstående sträckor	2015	2030	1 500	Idéstudie	Ökad kapacitet	19
10	Kolbäck-Hovsta	Dubbelspår på återstående sträckor	2015	2030	1 500		Ökad kapacitet	20

Kollektivtrafikobjekt, Tabell 1b

Prioritering	Åtgärd/ objekt/insats	Beskrivning	Tidigast möjlig igång- sättning	Tidigast färdig	Total kostnad Mkr	Planerings- läge	Motiv	Nr på karta och objekt- beskrivning i bilaga 5
<b>Spårvägs- och tunnelbaneobjekt</b>								
1	Slussen–Hammarby Sjöstad–Saltsjöbaden	Fortsättning av Tvärbanan/ integrering med och uppgradering av Saltsjöbanan	2003	2008	1 300	Förstudie påbörjad	Ökad kapacitet till regiondel med stort underlag och kraftig tillväxt	21
2	Alvik – Ulvsunda – Solna station*	Fortsättning av Tvärbanan	2005	2008	1 400	Förstudie påbörjad	Ökad tillgänglighet i tvärled. Samman- koppling av olika kollektivtrafiksystem	22 a
3	(Alvik) – Ulvsunda – Kista-Stockholm Nord	Fortsättning av Tvärbanan	2005	2010	1 900	Förstudie påbörjad	Ökad tillgänglighet till regionalt kärnområde	22 b
4	Akalla – Barkarby station*	Fortsättning på tunnelbanans Blå linje till Järfälla	2006	2009	1 100	Grov kostnads- kalkyl Förberedande studie finns	Ökad tillgänglighet till och samman- bindning av två regionala kärnområden	23
5	Solna station– Bergshamra / Universitetet-Ropsten*	Fortsättning av Tvärbanan	2007	2010	1 300	Grov kostnads- kalkyl	Ökad tillgänglighet i tvärled. Samman- koppling av olika kollektivtrafiksystem	22 c
6	Hagsätra-Älvsjö*	Fortsättning på tunnelbanans Gröna linje till bytespunkt	2006	2009	400	Grov kostnads- kalkyl Förberedande studie finns	Sammankoppling av olika kollektiv- trafiksystem	24
7	Älvsjö–Fruängen– Kungens Kurva – Skärholmen	Ny tvärspårväg Syd Del I	2006	2009	1 300	Grov kostnads- kalkyl Sträcknings- studie påbörjad	Ökad tillgänglighet till/mellan regionala kärnområden	25 a
8	Arninge/ Roslagsbanan	Omdragning av Roslagsbanan	2004	2006	400	Grov kostnads- kalkyl Sträcknings- studie finns	Ökad tillgänglighet. Sammankoppling av olika kollektiv- trafiksystem	26
9	Skärholmen– Kungens Kurva– Masmo–Flemingsberg	Ny tvärspårväg Syd Del II	2009	2012	1 900	Förstudie påbörjad. Grov kostnads- kalkyl	Ökad tillgänglighet till /mellan regionala kärnområden	25 b
10	Odenplan– Karolinska/Solna* **	Ny gren på tunnelbanans Gröna linje via Norra station	2006	2010	400	Grov kostnads- kalkyl Förberedande studie finns	Ökad tillgänglighet till viktig målpunkt. Bostadsbyggande	27
11	Kungsträdgården– Nacka C**	Fortsättning på tunnelbanans Blå linje till Nacka	2008	2013	2 400	Grov kostnads- kalkyl Förberedande studie finns	Ökad kapacitet till regiondel med stort underlag och kraftig tillväxt	28

\* Beroende av utbyggnad av bostadsområden. Objekten bör samplaneras och byggas i samband med tillkommande bostads/utbyggnadsområden, varför ordningen på genomförandet av objekten kan komma att ändras.

\*\* Alternativ spårutbyggnad bör belysas.

Vägobjekt, Tabell 1c

Prioritering	Åtgärd/objekt/insats	Beskrivning	Tidigast möjlig igångsättning	Tidigast färdig	Total kostnad Mkr	Planeringsläge	Motiv	Nr på karta och objektbeskrivning i bilaga 5
<b>Stockholms län 2002–2004</b>								
1	Länsväg 225 Lövsstalund–Moraberg	Ny väg	2002	2004	190	Arbetsplanearbete pågår	Trafiksäkerhet och förbättrad miljö. Industrisatsning	29
1	Länsväg 265 Norrortsleden	Ny tvärförbindelse	2002	2006	1 900	Förutsätter att regeringen fastställer arbetsplanerna (Arbetsplanen överklagad)	Tvärförbindelse ingående i Yttre tvärleden. Trafiksäkerhet. Ökad tillgänglighet till Nordost-kommunerna	30
1	E18 Hjulsta-Kista	Ny motorväg med koppling E18-E4	2004	2008	1 900	Vägutredningen kompletteras för tillfällighetsprovning. Arbetsplanearbete pågår	Trygga förbindelsen med Mälardalen. Säkra infarten till Stockholm	31
1	Riksväg 73 Fors-Ålgviken	Utbyggnad till fyrfältig väg	2004	2007	890	Vägutredning finns men skall uppgraderas. Medel finns för påbörjande av arbetsplan	Trafiksäkerhet. Ökad tillgänglighet till hamnen i Nynäshamn, Södertörn och Gotland	32
1	Länsväg 259 Södertörnsleden inkl Masmolänken	Ny tvärförbindelse	2004	2007	1 250	Arbetsplanearbete pågår för två delar. Masmolänken ej påbörjad, kan byggas 2008–2010	Tvärförbindelse ingående i Yttre tvärleden. Trafiksäkerhet. Ökad tillgänglighet till Södertörn	33
<b>Stockholms län 2004-2015</b>								
2	E20 Norra länken	Ny väg i tunnel Norrtull–Roslagstull–Lidingövägen	2005	2010	5 500	Stockholms stads ställningstagande till alternativ fordras. Redan nedlagd kostnad ca 700 Mkr	Tvärförbindelse ingående i trafikled kring Stockholms innerstad	34
3	E4 Förbifart Stockholm	Ny motorväg E4 Kungens kurva-E4 Haggvik	2006	2012	1 1500	Förstudie pågår	Ökad kapacitet över Saltsjö-Mälarsnittet. Ökad tillgänglighet till Arlanda	35
4	Länsväg 225 Lövsstalund-Ösma	Förbättring/ ombyggnad av delsträckor	2006	2009	350	Planering ej påbörjad	Trafiksäkerhet. Ökad tillgänglighet till hamnen i Nynäshamn	36
5	Länsväg 226 Vårsta-Flemingsberg	Förbättring/ förbifarter (Vårsta och Tullinge)	2007	2010	800	Förstudie finns. Etapp kan öppna 2009	Trafiksäkerhet. Ökad tillgänglighet till Södertörn och högskolan. Bostadsbyggande	37
6	Riksväg 77 C länsgräns–Rimbo–Rösa	Ombyggnad/ förbättring inklusive förbifart Rimbo	2006	2008	500	Vägutredning finns för Alhamra–Rimbo–Rösa. I övrigt är planeringen ej påbörjad	Trafiksäkerhet. Ökad tillgänglighet till Arlanda och hamnen i Kapellskär	38

Fortsättning på nästa sida

Vägobjekt, Tabell 1c *fortsättning*

Prioritering	Åtgärd/objekt/insats	Beskrivning	Tidigast möjlig igångsättning	Tidigast färdig	Total kostnad Mkr	Planeringsläge	Motiv	Nr på karta och objektbeskrivning i bilaga 5
7	Länsväg 226 Huddinge kyrka–Stockholms kommungräns	4 körfält	2005	2007	420	Vägutredning finns, arbetsplan kommer att påbörjas	Trafiksäkerhet, kapacitet och miljö	39
8	E18 Danderyds kyrka–Arninge	Ombyggnad till 6 körfält inklusive sidoområde	2006	2007	750	Vägutredning med flera alternativ finns	Ökad kapacitet i nordostsektorn. Tryggar tillgången till hamnen i Kapellskär	40
9	E20 Österleden	Ny väg i tunnel Lidingövägen–Värmdöleden	2008	2014	8 500	Vägutredning och arbetsplan från 1990-talet behöver omarbetas.	Sluter trafikledningen runt Stockholm. Miljö och säkerhet genom avlastning av innerstaden samt tillgänglighet	41
10	Huvudstaleden, Ulvsundaleden–Tritonbron–Huvudsta–Tomtebodan (E4)	Trafikplats vid Ulvsundaleden, ny bro och tunnel	2010	2014	1 800 (1996)	Planering ej påbörjad. Kostnaden väntas öka väsentligt	Förbättrad trafikmiljö i Solna och Sundbyberg. Ökad tillgänglighet till Västerort	42
11	E4/E20 Södertälje–Hallunda	Breddning till 6 körfält	2006	2008	600	Planering ej påbörjad	Trygga förbindelsen med Mälardalen. Säkra tillfarten till Förbifart Stockholm. Ökad tillgänglighet till Arlanda	43
12	E4 Upplands Väsby–Arlanda–avfarten	Breddning till 6 körfält	2006	2008	400	Planering ej påbörjad	Ökad tillgänglighet till Arlanda	44
13	E18 Jakobsberg–Hjulsta	Breddning till 6 körfält (samt ny trafikplats i Barkarby)	2010	2012	350	Planering ej påbörjad. Bör samordnas med Förbifart Stockholm	Trygga förbindelsen med Mälardalen. Säkra infarten till Stockholm	45

Vägojekt, Tabell 1c *fortsättning*

Prioritering	Åtgärd/objekt/insats	Beskrivning	Tidigast möjlig igångsättning	Tidigast färdig	Total kostnad Mkr	Planeringsläge	Motiv	Nr på karta och objektbeskrivning i bilaga 5
<b>Övriga Mälardalen 2002–2004</b>								
1	E20 Härad–Grundbro, förbifart Strängnäs	Motorväg i ny sträckning, inkl. anslutning till Rv 55	2002	2005	400	Fastställd och lagakraftvunnen arbetsplan. Bygghandling klar	Ökad trafiksäkerhet och framkomlighet samt minskade miljöstörningar. Restiden minskar med ca 4 min för genomfarts-trafiken på E20	46
2	E4 Uppsala–Mehedeby, inkl. Bärbyleden etapp 3	Ny motorväg förbi Uppsala till Mehedeby	2002	2007	2 830 (1997)	Fastställd och lagakraftvunnen arbetsplan. Bygghandling	Ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet. Minskade miljöstörningar i Uppsala, Björlinge m.m. Elimineras risken för utsläpp av farligt gods i Uppsalaåsen	47
3	E18 Sagån–Enköping	Utbyggnad till motorväg i ny sträckning	2003	2006	610 (1999)	Lagakraftvunnen arbetsplan. Bygghandling ej påbörjad	Ökad framkomlighet, trafiksäkerhet och minskade miljöstörningar	48
4	Rv 55 Del av Mälardiagonalen Norrköping–Katrineholm–Enköping–Uppsala,	Breddning av befintlig väg till mötesfri landsväg samt förbifarter	2003 (-2006)	2009	1 975 (hela)	Planering påbörjad	Ökad framkomlighet och trafiksäkerhet. Del av objektet kan komma att igångsättas 2003	49
5	E18 Lekhyttan–Adolfsberg	Fyrfältig väg med trafikplatser i ny sträckning	2003	2006	520 (1999)	Vägutredning klar. Tillätlighetsprovning pågår	Ökad trafiksäkerhet och framkomlighet	50
<b>Övriga Mälardalen 2004–2015</b>								
1	E18 Västjädra–Västerås	Breddning av bef. mötesfri motortrafik-led till motorväg	2005	2007	120 (1997)	Förstudie klar. Arbete pågår med att upprätta arbetsplan och bygghandling	Ökad framkomlighet och trafiksäkerhet	51
2	Rv 53 Kvicksund–Västjädra	Breddning av befintlig väg till fyrfältig väg	2005	2007	250	Planering ej påbörjad	Ökad trafiksäkerhet och framkomlighet	52
3	E18–Västerås–Sagån	Breddning av bef. mötesfri motortrafik-led till motorväg	2005	2007	150 (1997)	Planering ej påbörjad	Ökad trafiksäkerhet och framkomlighet	53
4	E20 Gräsnäs–Reutersberg/Kungsör	Utbyggnad av bättre/genare anslutning mellan E18 och E20	2006	2008	300 (1997)	Vägutredning pågår	Avlastar E20 genom Arboga	54
5	Arlandaförbindelsen E18-E4 (lv 263 m.fl.)	Förbättring/ny sträckning och ny bro	2006	2008	400 (1997)	Äldre förstudie och väg-utredning	Ökad tillgänglighet till Arlanda från Mälardalen. Trafiksäkerhet	55
6	E18 Köping–Västjädra	Breddning av bef. mötesfri motortrafik-led till motorväg	2005	2008	430 (1999)	Planering ej påbörjad	Ökad framkomlighet och trafiksäkerhet	56
7	E20 Kungsör–Eskilstuna	Breddning av befintlig väg till fyrfältig väg	2005	2006	450 (1999)	Utbyggnad planeras under 2002 och 2003	Ökad framkomlighet och trafiksäkerhet	57

Övrigt Tabell 1d

Prioritering	Åtgärd/ objekt/insats	Beskrivning	Tidigast möjlig igång- sättning	Tidigast färdig	Total kostnad Mkr	Planerings- läge	Motiv	Nr på karta och objekt- beskrivning i bilaga 5
<b>Stockholms län 2002–2004</b>								
1	Pendeltågsdepå 1		2003	2005	800	Översiktlig planering pågår		58a
2	Regionalt stombussnät	Uppbyggnad av ett regionalt stombuss-linjenät	2002	2015	1 050 (75 mkr/år)	Förstudie finns	Sammankoppling av regionala kärn- områden och knutpunkter	59
<b>Stockholms län 2004–2015</b>								
1	Nya pendeltåg I		2004	2007	3 500	Underlag för upphandling klart	Vagnar behövs vid utbyggnad av pendeltågstrafik och ersättning av de äldsta vagnarna	60
2	Nya pendeltåg II		2007	2013	2 000	Möjlig option vid upphandling av "Nya pendeltåg I"	- " -	61
3	Spårvagnar	Avser vagnar till utbyggd tvärbana t.o.m. 2010	2004	2007	1 000		Vagnar behövs allt eftersom tvärspar- vägen byggs ut	
4	Nya tunnel- banevagnar		2004	2006	1 800	Option finns		62
5	Pendeltågsdepå 2		2006	2008	800	Översiktlig planering pågår		58b







## 2.3 Övriga åtgärder

Beredningen redovisar i avsnitt 2.1 en långsiktig utvecklingsstrategi för att åstadkomma *en långsiktig effektiv och hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i Stockholm – Mälardalsregionen* som baseras på en kombination av olika typer av insatser. Beredningen lämnar utifrån denna utvecklingsstrategi konkreta förslag till åtgärder som bedöms som angelägna. I avsnitt 2.2 redovisas förslag som omfattar infrastruktur- och fordonsinvesteringar. Här redovisas åtgärder för att förbättra, det befintliga och det framtida, transportsystemets effektivitet, miljöanpassning och säkerhet. Det är angeläget även att avsätta resurser för genomförande av denna typ av åtgärder. Exempel på olika åtgärder beskrivs närmare i bilaga 5.

### 2.3.1 Åtgärder för att öka tillgängligheten till transportsystemet

#### Godsterminaler för samordning mellan trafiklagen

Nya terminalområden för godstrafiken behövs både i norra och södra regionhalvorna. En ny kombiterminal i norr kan minska godstrafikens sårbarhet och delvis minska effekterna av den bristande kapaciteten i Saltsjö-Mälarsnittet samt därmed minska miljöbelast-

ningen. Vid Arlanda finns behov av åtgärder för att på ett bättre sätt hantera överföring av högvärdigt gods mellan flyg och järnväg. Förutsättningarna att ta emot och hantera gods i trailers och containrar bör byggas ut vid hamnarna i Kapellskär, Nynäshamn och Södertälje. Anslutningarna av vägar och järnvägar till dessa hamnar och även aktuella flygfält bör utvecklas i detta syfte. I den fysiska planeringen på regional och kommunal nivå bör tillgången på lämpliga markområden för terminalverksamhet och goda förbindelser till och från terminalområdena säkras. Lokalisering av terminalområden bör ske i samverkan mellan staten, kommunerna och näringslivet.

#### Stärk kollektivtrafikens bytespunkter

En attraktiv kollektivtrafik måste ha bytespunkter som är funktionella och också väl anpassade för alla. En upprustning av bytespunkterna kan ske bland annat genom att informationssystem och service förbättras.

Bra infartsparkeringar gör bytespunkterna attraktiva. Att använda bil som anslutning till tåg är ett resurseffektivt och lämpligt komplement i områden där ett tillräckligt utbud av lokal kollektivtrafik inte kan upprätthållas. Infartsparkeringarna bör vara belägna i nära

anslutning till frekvent kollektivtrafik så att snabba och bekväma omstigningar kan ske. Skyltar längs större infartsleder bör informera om möjligheten att infartsparkera och kan exempelvis ge uppgifter om nästa avgång och restid med olika färdmedel. Detta är insatser som kan underlätta trafikantens beslut att välja kollektivtrafik. Väl fungerande cykelparkeringar bör också byggas ut vid stationer och större hållplatser.

Bytespunkterna kräver ofta attraktiva markområden. Planeringen av dessa bör ske i samverkan mellan kommuner, markägare, kollektivtrafikhuvudmän samt väg- och banhållare. Vägverket bör leda en regional samverkan för att vidareutveckla bytespunkterna i Stockholm–Mälardalsregionen. Arbetet bör i ett första steg leda till regionala åtgärdsprogram som kan hanteras i den kommande infrastrukturplaneringen.

#### Förbättra trygghet och framkomlighet för oskyddade trafikanter

Förbättringar av gång- och cykelvägar är viktiga för att förbättra tillgängligheten, trafiksäkerheten men också kollektivtrafikens konkurrenskraft.

Andelen resor som utförs med cykel i Stockholmsregionen är lägre än i många andra tätorter i landet. Ett regionalt sammanhängande cykelvägnät behöver tillskapas om cykeln skall vara ett attraktivt alternativ. Fler trafiksäkra, trygga och miljömässigt fördelaktiga cykelstråk behöver skapas.

Utbyggnaden av gång- och cykelvägar är ett ansvar för respektive väghållare. Staten lämnar under vissa förutsättningar bidrag till kommunala anläggningar. Vägverket kan också investera i regionala cykelvägnät längs de statliga vägarna.

### 2.3.2 Åtgärder för en effektiv och trafiksäker vägtrafik

#### Minska riskerna för trafikolyckor och deras konsekvenser

Syftet är att bidra till att nollvisionen kan uppnås vilket är mycket angeläget så att på sikt ingen skall dödas eller skadas allvarligt i trafiken.

Insatser för att minska trafikens olycksrisker kan avse investeringar i befintligt vägnät och investeringar i förbifarter etc. som beredningen föreslår. Ytterligare åtgärder behövs dock, exempelvis upprustning av gatumiljöer, inrättande av bostadszoner, byggande av regionala trafikseparerade cykelstråk samt åtgärder för ökad trafiksäkerhet på anslutande gång- och cykelvägnät vid hållplatser och viktiga lokala målpunkter. Vägverket har upprättat ett program för riktade trafiksäkerhetsåtgärder. Exempel på åtgärder är mitträcken, säkra sidoområden, ombyggnad av korsningar och förbättringar för oskyddade trafikanter.

#### Förbättra trafiksignaler och utformning av korsningar

Tekniken inom trafiksignalområdet går snabbt framåt. Modernisering av äldre anläggningar är normalt ofta samhällsekonomiskt effektiva. Sådana investeringar kan ge ökad kapacitet samt minskade väntetider, olycksrisker och utsläpp. Trafiksystemet måste utformas så trafiksäkert som möjligt.

#### En väl avvägd hastighet för varje trafiksituation

Anpassad hastighet kan bidra till att påtagligt förbättra trafiksäkerheten och minska miljöpåverkan. En stor del av trafikolyckorna i stadsmiljö beror på bristande respekt för hastighetsbegränsningar och trafikregler. Kommunerna har möjlighet att sänka hastigheten till 30 km/h av trafiksäkerhetsskäl i miljöer med många oskyddade trafikanter.

### Stärk förutsättningarna för ett "smart resande"

Bland exempel på "smart resande" kan nämnas system för samäkning, bil-pooler samt rådgivning som vänder sig både till företag och enskilda. Detta ingår i det som kallas Mobility Management.

### 2.3.3 Åtgärder för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik

#### Tillförlitlighet

Det är viktigt att det är lätt att hitta kollektivtrafikens olika linjer och att det är lätt att informera sig om när den går. För att kollektivtrafiken skall vara attraktiv är det nödvändigt att den går i tid. Om störningar inträffar är det viktigt att bli informerad om detta snarast på stationer och hållplatser, i kollektivtrafikens fordon samt även via t.ex. radio.

#### Ett modernt biljettsystem

Trafikhuvudmännen i Sverige har tillsammans med andra intressenter utarbetat en gemensam standard för moderna biljettsystem. Ett modernt biljettsystem innebär en bekvämare hantering för kunden. Den gemensamma standarden kommer dessutom att innebära att resandet över länsgränserna kan underlättas genom samordning. Detta skulle kunna vara en uppgift för Kollektivtrafikkommittén.

#### Prioritet för bussar i gaturummet

Restiden är en av de viktigaste faktorerna för valet av färdmedel. Att öka framkomligheten för bussarna i gaturummet genom prioritet i trafiksignaler och med busskörfält är effektiva åtgärder i syfte att förbättra och öka resandet med kollektivtrafiken. Förutom att restiden minskar kan turutbudet öka eftersom varje buss hinner utföra fler turer jämfört med när bussen har en låg hastighet i köer.

### 2.3.4 Åtgärder för att minska trafikens miljöpåverkan

#### Riktade åtgärder i infrastruktur och fordon är viktiga

Åtgärder för att stimulera effektivare utnyttjande av transportsystemet och en mer miljöanpassad transportefterfrågan är viktiga. Graden av miljöpåverkan från trafiken är beroende av mängden trafik. Förutom åtgärder för att minska trafikens omfattning, kan åtgärder på fordon och i infrastruktur vara viktiga för att minska trafikens miljöpåverkan. Det kan gälla investeringar i förbifarter, avlastande leder, tunnlar etc. Åtgärder bör också vidtas för att förbättra äldre miljöstörande anläggningar och befintligt nät och för att undvika oönskad trafik på lokalgatunätet.

Att minska risker vid transporter av farligt gods är angeläget. Miljö- och trafiksäkerhetshänsyn skall tas vid utformningen av nya anläggningar. Stort hänsynstagande behövs vid lokalisering och utformning av nya trafikaneläggningar för att också undvika oönskade barriäreffekter, buller och andra störningar – speciellt i områden med särskilt stora natur- och kulturvärden. Där tunnlar är nödvändiga för genomförandet bör de merkostnader som uppkommer betraktas som miljö-kostnader.

#### Minska bullerstörningarna

Omkring 30 procent av de bostäder som är bullerstörda i landet finns i Stockholms län (år 2000). Bullersituationen kan i många fall förbättras genom åtgärder såsom bullerskärmar, utbyte av fönster eller fasadisolering. I andra fall kan avlastning av gatunät eller ny struktur på bebyggelsen vara nödvändiga åtgärder.

Åtgärdsprogram har upprättats för befintliga bullerstörningar längs de statliga väg- och bannäten. Bullerproblemen från kommunala vägar har inte åtgärdats i samma omfattning som från statliga vägar. Det är angeläget att kommunerna påskyndar sina åtgärdsprogram.

### Förbättra luftkvaliteten

Enligt de fastställda miljö kvalitetsnormerna kommer gränsvärden för kvävedioxid inte att få överskridas från 2006. Storstadens luft har på vissa ställen redan så höga föroreningshalter att det kommer att krävas kraftfulla åtgärder för att klara denna luftkvalitet. Överskridanden kommer sannolikt att finnas främst i Stockholms innerstad och på de stora infarterna till Stockholm. Vägtrafiken bidrar i dag med drygt 50 procent av de totala utsläppen av kvävedioxid i Stockholms län. Halten av föroreningar beror på flera faktorer, exempelvis trafikvolymen, bilparkens ålder, körrytm och andelen tung trafik. Den tunga trafiken svarar för närmare hälften av vägtrafikens kväveoxidutsläpp trots att den endast står för drygt 5 procent av trafikarbetet. Den tunga trafiken står även för en stor andel av partikelutsläppet.

Mot denna bakgrund har Länsstyrelsen i Stockholms län bland annat i uppdrag att till den 1 juni 2003 lämna förslag till åtgärdsprogram för att minska halterna av kvävedioxid enligt miljö kvalitetsnormerna. Programmet skall tas fram i samråd med bl.a. Stockholmsberedningen.

Åtgärderna för att minska luftföroreningarna skall enligt miljöbalken bekostas av ansvariga verksamhetsutövare.

### Minskade utsläpp från fordonen

Vägtrafiken står för en betydande andel av flera luftföroreningar. Möjligheten att införa ny teknik och minska utsläppen totalt sett är störst i storstadsområdena. Utvecklingen mot ökad användning av alternativa fordon och bränslen samt ren teknologi bör drivas på.

De alternativ till bensin och diesel som hittills har utnyttjats har haft begränsat genomslag. Teknikupphandlingarna som letts av Stockholms stad har dock skapat realistiska alternativ för exempelvis etanol-drivna fordon. Även SL arbetar aktivt för att kunna använda miljövänligare teknik i bussarna.

På sikt bedöms bränslecellsdrivna elmotorer vara det mest lovande alternativet till dagens bensin- och dieselmotorer. Totalt sett blir såväl bränsleförbrukningen som utsläppen avsevärt lägre än för en förbränningsmotor. Många av de ledande biltillverkarna ligger i dag långt framme i sina försök med bränsleceller och elmotor som drivkoncept. Samarbete med andra europeiska storstäder för att främja utvecklingen av miljöanpassade fordon och åtgärder för att säkra tillgången och infrastrukturen för nya miljövänligare bränslen bör uppmuntras.

Förutom tekniska åtgärder kan val av körsätt minska utsläppen. Med så kallad "eko-driving" kan föraren minska bränsleåtgången med i genomsnitt 10 procent och därmed minska motsvarande mängd avgasutsläpp.

### 2.3.5 Administrativa och ekonomiska åtgärder

#### Planeringsprocessen

Stockholm-Mälardalsregionens komplexa förutsättningar ställer speciella krav på planeringsprocessen. En klar rollfördelning är viktig eftersom det finns många aktörer. Planerings- och beslutsprocesserna för utveckling av transportsystemet och för trafikens infrastrukturinvesteringar behöver ses över. Processen behöver samordnas, gå snabbare och förbättras – utan att avkallas beträffande det demokratiska inflytandet.

#### Åtgärder i den fysiska planeringen

Genom en genomtänkt fysisk planering kan samhällets utformning medverka till att transportbehovet minimeras och olika transportmedels attraktivitet påverkas. Trafikkonsekvensbeskrivningar kan tydliggöra betydelsen vid den fysiska planeringen.

### Parkeringspolitik

Parkeringspolitiken är en kommunal angelägenhet. Antalet parkeringsplatser och dess lokalisering kan vara ett verktyg att påverka biltrafikmängden. God kollektivtrafik kan minska behovet av parkeringsplatser i centrala lägen.

### Trängselavgifter

Regeringen har i proposition 2001/02:20 "Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem", aviserat ett tilläggsdirektiv till Stockholmsberedningen om att utreda trängselavgifter i trafiken.

### 2.3.6 Transportinformatik

#### Skapa lättillgängliga informations- och reseplaneringssystem

För att anpassa hastigheten men också skapa bättre framförhållning hos trafikanterna vid störningar i trafiken på större trafikleder byggs successivt ett system för trafikstyrning i Stockholmsområdet. Systemet samordnas utifrån en trafikinformationscentral som också hanterar information om störningar och trafikflöden. Storstockholms Lokaltrafik har en hemsida där kombinationer av kollektivtrafikförbindelser kan sökas för det samlade kollektivtrafikutbudet. Vägverket, Stockholms stad och Storstockholms Lokaltrafik har en hemsida som beskriver trafiksituationen i regionen i realtid ([www.trafiken.nu](http://www.trafiken.nu)). På sikt bör Internetsystemet byggas ut.

Vägverket, Vinnova, kommuner och näringslivet i Stockholm bör samverka i ett demonstrationsprojekt för att vidareutveckla trafikstyrnings-, informations- och navigeringssystem. Den fortsatta implementeringen av informatik för väg- och kollektivtrafiken bör ske genom samarbete mellan berörda aktörer.

### 2.3.7 Forskning och utveckling

Ett storstadsinriktat forskningsprogram bör skapas inom trafikområdet. Exempel på forskningsuppdrag finns bland annat, som nämnts ovan, inom områdena kartläggning av godstransporternas transportkedjor i och kring storstadsregionen, utveckling av trafikmodeller för kösituationer, mätning av utsläppen från fordon i verklig trafik i miljöer som är hårt föroreningsbelastade samt framtagande av underlag för bedömning av faktorer som bidrar till kollektivtrafikens attraktivitet.

Sannolikt härrör en stor del av trafikens utsläpp från en relativt liten andel fordon. Genom mätningar kan ny kunskap vinnas om vilka fordon som ger de största utsläppen. Mot bakgrunden av den kunskapen kan sedan effektiva åtgärder utformas.

Inom bland annat godstransportområdet saknas tillräcklig statistik, speciellt med avseende på transportkedjor. Modeller som bättre beskriver komplicerade storstadsförhållanden bör utvecklas.

Det finns en mängd förbättringar av kollektivtrafiken som kan öka dess attraktivitet. Det är viktigt att de forskningsresultat som leder till attraktiva och därtill kostnadseffektiva förbättringar genomförs.



# Reservationer och särskilt yttrande

## Reservation med anledning av Stockholmsberedningens delbetänkande 2002-01-17

av Bengt Cedrenius (mp), 2002-01-13

### Övergripande synpunkter

Enligt direktiven (dir. 2000:96) skall Stockholmsberedningen "lämna förslag på insatser som förbättrar transportsystemet inom Stockholms län men också transportmöjligheterna mellan Stockholm och Mälardalen och Stockholm och övriga landet samt internationellt. Arbetet skall syfta till att transportsystemet kan utvecklas på ett för regionen och hela landet miljömässigt, socialt och samhällsekonomiskt långsiktigt hållbart sätt". Av direktiven framgår också att de föreslagna "åtgärdernas samhällsekonomiska nytta och kostnad skall anges".

Jag har uppfattat uppdraget som ett önskemål från regeringens sida att åstadkomma en nystart för trafikfrågorna i Stockholmsregionen och Mälardalen där de under alltför lång tid varit eftersatta. Kommittén skulle bli medlet att bryta upp gamla politiska läsningar och ta sig an uppdraget att skapa en trafiklösning som är "miljömässigt, socialt, kulturellt och ekonomiskt hållbar". Vikten av en hållbar lösning angavs också som övergripande mål i den problemanalys Stockholmsberedningen presenterade i juni 2001 (SOU 2001:51).

Med besvikelse kan jag nu konstatera att Stockholmsberedningens majoritet beslutat att presentera en rad trafiklösningar som strider mot detta övergripande mål. Det görs reflexmässigt utifrån samma gamla politiska värderingar som inte höll som grund för det sedan länge havererade Dennispaketet. Alla de omtvistade trafiklederna runt Stockholm (till och med den av Vägverket oprioriterade Österleden förs fram som prioriterat objekt) skall enligt förslaget byggas med motiveringen "de bedöms som viktiga". En långt ifrån hållbar analys vilken också föranleder en brasklapp: "I det fortsatta arbetet med genomförandet förutsätts... fördjupade analyser göras på sedvanligt sätt enligt bl.a. PBL, miljöbalken och annan tillämplig sektorslagstiftning. Detta kommer också att inbegripa strategiska miljöbedömningar och miljökonsekvensbeskrivningar i enlighet med EU:s direktiv".

På denna svaga grund föreslås projekt till en sammanlagd kostnad av ca 9,4 miljarder kronor, varav ungefär hälften avser diskutabla vägprojekt, påbörjas under åren fram till 2015. Cirka 80 procent avser investeringar i Stockholms län.

Någon övergripande analys av hur dessa investeringar kommer att påverka miljö och kulturvärden eller samhället som helhet redovisas inte. En allvarlig brist är dessutom att en övergripande samhällsekonomisk analys inte presenteras. När det gäller vägprojekten är det praktiskt taget enbart om objekten har en nettonuvärdeskvot högre än +0,4 som denna redovisas.

I avvaktan på tilläggsdirektiv om att utreda en eventuell trängselavgift har inte finansieringsfrågan lyfts fram av kommittén. Vi vet inte heller något om hur en eventuell prisättning av nyttan att utnyttja en väg kommer att påverka behovet av att bygga ut infrastrukturen. För inte så länge sedan pekade t.ex. Naturvårdsverket på att det finns ett samband mellan trängselavgifter och minskat behov av infrastrukturinvesteringar.

Men det finns också bra saker i delbetänkandet. Till det hör den tydliga redovisningen av de negativa effekterna av förslaget:

- de av riksdagen antagna miljömålen motverkas av förslaget,
- de i Stockholms län brett antagna regionala miljömålen motverkas av förslaget,
- miljö kvalitetsnormerna kommer inte att klaras av,
- riksdagens trafikpolitiska mål kommer inte att uppnås samt
- de föreslagna kringfartslederna kommer inte att minska köerna.

Stockholmsberedningen konstaterar också att beredningens egna mål inte heller kommer att bli verklighet om delbetänkandets åtgärdsförslag skulle genomföras. Ett par exempel, i stället för "Bibehållen och helst ökad marknadsandel för kollektivtrafiken" (inriktningsmål 3) blir resultatet minskad andel för kollektivtrafiken. I stället för "Minskade köproblem och bättre framkomlighet" (inriktningsmål 2) kommer trängsel och köer bli fortsatt verklighet för dem som skall färdas till centrala Stockholm.

Beredningen redovisar tydligt att det föreliggande förslaget inte klarar de mål som satts upp och att arbetet att skapa ett transportsystem som kan utvecklas på ett "för regionen och hela landet miljömässigt, socialt och samhällsekonomiskt långsiktigt hållbart sätt" ännu inte är slutfört. Men i stället för att söka alternativa vägar väljer kommittén att presentera en lång och dyrbar önskelista. Det naturliga hade i stället varit att nöja sig med att i enighet föra fram de projekt som klarar kraven enligt vår egen målbeskrivning som beslutades i juni 2000.

## Synpunkter på projekt

### A. Järnvägs- och kollektivtrafiksatsningar

Jag delar Stockholmsberedningens uppfattning om vikten av de föreslagna järnvägs- och kollektivtrafiksatsningarna. De behövs, och de behöver komma igång snabbt, om vi skall skapa en hållbar utveckling. Likaså är det viktigt att, som det framhålls i texten, framtida bebyggelse koncentreras till stationsnära lägen så att resandet huvudsakligen sker med järnväg och kollektivtrafik. Enligt förslaget förutsätts därför att 83 procent av tillkommande bebyggelse förläggs i sådana lägen. För att klara detta bör Mälardalen i framtiden betraktas som en gemensam tillväxtregion där den kommunala planeringen inriktas mot tät bebyggelse. Det senare är en grannliga uppgift som riskerar att komma i konflikt med det kommunala planmonopolet. Men skall miljömålen klaras kan vi inte acceptera en gles utbredd förortsbebyggelse som praktiskt taget blir omöjlig att kollektivtrafikförsörja.

Banverket kommer inom kort att presentera kompletterande uppgifter om tillkommande spårkapacitet genom centrala Stockholm. Oavsett vilket alternativ som då förordas vill jag peka på vikten av snabba kompletterande åtgärder som ökar kapaciteten över "getingmidjan" i avvaktan på att en ny tågtunnel är klar en bit in på nästa decennium. Utöver Stockholmsberedningens förslag bör Banverket ges uppdraget att snabbt redovisa ytterligare förstärkningsmöjligheter. En första etapp av den s.k. Kungsholmenbanan mellan Älvsjö och Liljeholmen med koppling till tunnelbana och tvärsparväg är en möjlig åtgärd inom befintligt järnvägsområde.

### B. Vägar

De föreslagna vägobjekten inom Stockholms län är som tidigare sagts huvudsakligen reminiscenser av det havererade Dennispaketet. De håller inte för miljö- eller samhällsekonomiska prövningar och inget talar för att det skulle gå enklare att i dag genomföra dessa tidigare hårt kritiserade projekt. Speciellt inte med tanke på att allmänhetens kunskap har ökat om dessa storskaliga vägars effekter på miljö och kulturlandskap samt att normer och lagstiftning skärpts. Det finns numera också en lagstiftning som klart reglerar intrång i Ekoparken.

Vägverket skall inom kort lägga fram alternativa förslag till vägar över Saltsjö-Mälarsnittet där tre olika alternativ jämförs. I det perspektivet är det utmanande att redan nu föreslå byggstart av Norrortsleden och Södertörnsleden. Inte nog med att dessa båda projekt enligt planerna kommer ha stor inverkan på natur och miljö samt kulturlandskapet, de förutsätter dessutom att Förbifart Stockholm byggs rakt

genom kulturlandskapet på Mäläröarna. Jag vill erinra om att samtliga dessa projekt strider mot riksintressen.

I stället för en okritisk motorvägsutbyggnad borde Vägverket och Stockholmsberedningen lägga större vikt vid fyrstegsmodellen som syftar till att komma fram till åtgärder som både hushållar med naturresurser och minskar de negativa effekterna. Väg 73 utanför Nynäshamn kan tjäna som illustration: Alla vet att den planerade hamnen i Norvik inte är aktuell att bygga under överskådlig tid eftersom det finns överskott på hamnkapacitet i regionen. I stället för att okritiskt satsa på en fyrfältsväg borde de ändrade förutsättningarna genom den icke tillkommande hamnverksamheten utvärderas liksom alternativet att bygga dubbla järnvägsspår till Nynäshamn. Trafiksäkerheten kan förbättras genom att bygga om den nuvarande vägen till trefältsväg med vajer-räcke som åtskiljer mötande trafik. Den jämförande analysen har inte presenterats. Samma resonemang är giltigt för den föreslagna motorvägen mellan Uppsala och Mehedebý, fyrfältsvägen mellan Lekhyttan och Adolfsberg och flera av de övriga projekten.

Många av de föreslagna väginvesteringarna avser projekt som kommer att löpa parallellt med järnvägar. I sådana fall anser jag att järnvägen av miljöskäl skall prioriteras i Sverige liksom i övriga EU. För att tidigt kunna göra strategiska miljöprövningar borde Banverkets och Vägverkets planering på ett bättre sätt än i dag samordnas.

## Sammanfattning

Med tanke på att det nu presenterade delbetänkandet visar att de olika vägprojekten inte uppfyller vare sig nationella, regionala eller EU:s mål vad gäller miljömässig, kulturell, social och samhällsekonomisk hållbarhet kan jag inte ställa mig bakom dem med undantag av trafiksäkerhetsförbättrande åtgärder. Dessa bör däremot påbörjas omgående och dessutom kompletteras med utökad trafikövervakning. Det kommer att rädda fler liv till en betydligt lägre kostnad jämfört med att projektera och bygga nya motorvägar som motverkar de av riksdagen fastställda miljö- och trafikpolitiska målen.

De föreslagna järnvägs- och kollektivtrafikåtgärderna måste komma igång snabbt. Högst prioritet har kompletterande kapacitetsförstärkningar som måste genomföras i avvaktan på en ny genomgående järnvägstunnel under centrala Stockholm blir färdigställd en bit in på nästa decennium. Kapaciteten är maximalt utnyttjad i dag och bristen på spårkapacitet över Riddarfjärden påverkar järnvägstrafiken i hela övriga Sverige.



## Reservation till Stockholmsberedningens delbetänkande 2

av Margareta Olofsson (v), Stockholm 2002-01-15

Stockholmsberedningen har fått regeringens uppdrag att utveckla ett transportsystem "på ett för regionen och hela landet miljömässigt, socialt och samhällsekonomiskt långsiktigt hållbart sätt". Dessutom skall hänsyn tas till kultur- miljövärdena i regionen samt att arbetet även skall fokusera på säkerhets- och jämställdhetsaspekter. I fråga om jämställdhetsaspekter skall resvanor beaktas.

Beredningen skall eftersträva att lämna så väl förankrade förslag att de kan vara hållbara över flera mandatperioder.

Det förslag som nu föreligger uppfyller inte ovannämnda villkor. Eller för att citera Stockholmstidningen 7 januari 2002:

"Som ett eko av 90-tal

Alla de omtvistade trafiklederna runt Stockholm skall byggas enligt det förslag som Stockholmsberedningen just nu diskuterar. Om detta kan man läsa lite varstans. En bred koalition bestående av (s), (m), (fp) och (kd) sägs vara överens. Låter det inte märkligt bekant, som ett eko av tidigt 1990-tal? Och vad är det som säger att det skall bli bättre den här gången?"

### Målavvikelser

Det delbetänkande som Stockholmsberedningen nu lämnar till regeringen präglas av kraftiga målavvikelser från de direktiv som är givna. Förslagen motverkar tydligt de trafikpolitiska målen, främst avseende trafiksäkerhet och god miljö. Delbetänkandets slutsatser är således dragna utifrån ställningstagandet att de nationella miljö kvalitetsmålen inte behöver följas, vilket måste anses som anmärkningsvärt. Fysisk planering och infrastrukturinvesteringar borde i stället anses som fundamentala instrument för att bidra till att de nationella miljö kvalitetsmålen nås.

Delbetänkandet drar mycket riktigt slutsatsen att man inte kommer att uppfylla målbilden vad gäller att uppnå ett miljömässigt hållbart trafiksystem eller inriktningsmålet färre trafikolyckor, genom den utvecklingsstrategi som föreslås. Det kan därför konstateras att beredningens arbete hittills inte bedrivits i enlighet med vare sig direktiv eller målbild. Den utvecklingsstrategi som nu föreslås, finns redan presenterat i den gamla Dennisöverenskommelsen. Vare sig kunskapsgränsen för moderna trafiksystem eller någon ny, hållbar lösning presenteras.

Trots att beredningens arbete skall syfta till att presentera lösningar som är hållbara över flera mandatperioder, tar delbetänkandet få sådana hänsyn. I syfte att driva arbetet framåt, borde fokuseringen i utvecklingsstrategin ligga där en mycket bred eller total enighet finns. Då detta inte görs, förenas den föreslagna strategin med en uppenbar risk att falla politiskt. Beredningens arbete kan därför komma att betraktas som meningslöst, vilket är beklagligt eftersom tillståndet av Stockholmskommittén syftade till att komma bort från "gamla lösningar".

*De förslag som beredningen lämnar avseende kollektivtrafik- åtgärderna är därför inte bara bra och nödvändiga utan också att betrakta såsom politiskt essentiella. Det finns, tillsammans med en strategisk bebyggelseutveckling, stora möjligheter att förbättra de radiella och tvärgående förbindelserna i regionen, vilket delbetänkandet faktiskt lämnar förslag på. Exempel på detta är "getingmidjans" lösning, tvärbanans förlängning och slutande ring. Även utvecklandet av tvärgående spårförbindelser längre norr om och söder om staden ger förbättrade förbindelser och skapar attraktiva bytespunkter med potentiella lokala tillväxt- möjligheter för bostäder, arbete och service. Detta scenario bygger vidare på kollektivtrafikens grund, nämligen att svara för merparten av regionens transportarbete och därmed skapa förutsättningar för en hållbar utveckling. Även de spårförbindelser som tas upp för Mälardalen i övrigt är positiva inslag för att öka rörligheten i regionen.*

### Samhällsekonomiska lösningar

Det övergripande målet för arbetet är att lösningarna skall vara samhällsekonomiskt effektiva. Dock präglas även här delbetänkandet av kraftig målavvikelse. De större väginvesteringar som föreslås, redovisade redan innan beredningen började sitt arbete stora samhällsekonomiska förluster. Trots detta presenteras dessa "lösningar" såsom nödvändiga i delbetänkandet. Ett beskrivande exempel är "Förbifart Stockholm" som enligt Vägverkets egna kalkyler är en samhällsekonomisk katastrof. Delbetänkandet desavouerar dessutom samhällsekonomiskt försvarbara alternativ såsom Essingeledens Brommagren och Ålstensleden. Det bästa vore naturligtvis att avvakta Vägverkets utredning om Förbifart Stockholm, Ålstensleden och Essingeledens Brommagren.

### Ökad framkomlighet

Målet om att minska köproblemen och öka framkomligheten får en underordnad roll i delbetänkandet. Givet att problem- analysens förutsägelse om en fortsatt tillväxt och befolknings-

ökning håller, kommer framkomligheten 2030 inte ha ökat i jämförelse med i dag, trots massiva väginvesteringar. Här gör möjligen delbetänkandet en korrekt bedömning. De föreslagna åtgärderna lutar sig då mot faktumet att situationen kan väntas förvärras om inga väginvesteringar alls görs. Reella förslag för att minska trängselsituationen saknas därmed helt. Inte heller målet om ökad framkomlighet kan således förväntas nås. Det är därför besvärande att underlag saknas för de slutsatser beredningen drar.

#### Kollektivtrafikandel

Än allvarligare är att den nuvarande höga kollektivtrafikandelen inte förväntas kunna bibehållas. Konkurrenssituationen mellan kollektiv- och vägtrafik förvärras till nackdel för kollektivtrafiken, om den utglesning av regionen som utvecklingsstrategin i stort bygger på, blir verklighet.

#### Jämställdhetsmålet

Det införda jämställdhetsmålet kan bara tolkas som att investeringarna bör inriktas på kollektivtrafik. Enligt alla undersökningar reser kvinnor mer med kollektivtrafik än män. Män dominerar och utgör norm i allt från vägorganisationer, institut, verk och även på vägarna. Trots detta gör förslaget inte ens en ansats att beskriva förhållandet mellan kvinnors och mäns resmönster och infrastrukturinvesteringar.

#### Hållbart underlag saknas

De förslag till åtgärder som redovisas saknar i många fall hållbart underlag och avviker kraftigt från de mål och villkor som regering och riksdag satt upp för trafikpolitiken. Förslagen vad gäller en rad av de större väginvesteringarna måste i bästa fall betraktas som prematura. Utvecklingsstrategin måste därför revideras efter att beredningen fått tillfälle att utreda förutsättningarna för, och möjligheterna med trängselavgifter såsom ett ekonomiskt styrmedel. Redan det underlag som finns tillgängligt i dag angående trängselavgifter, beskriver självklara möjligheter och förutsättningar för att åstadkomma ett trafiksystem som uppfyller villkoren om samhällsekonomisk effektivitet, miljö, jämställdhet och trafiksäkerhet. Naturvårdsverket (m.fl.) har tagit fram en utredning om trängselavgifter och som visar att trängselproblemen i stort sett kan elimineras enbart genom ett avgiftssystem. Även beredningen borde kunna se att införandet av ett sådant system innebär enorma samhällsekonomiska vinster jämfört med det förslag som nu föreligger. Trots detta

beskrivs detta instrument inte ens som ett möjligt komplement, när det borde gälla som en förutsättning att klara kommitténs direktiv och miljömålets krav.

#### Gallup

Av den Gallupundersökning som bifogas kan man se att så många som 30 procent av företagen är positiva till att trängselavgifter införs. Detta bör också ställas i relation till att så många som 65 procent av företagen anser att det största trafikproblemet är köerna och trängseln samtidigt som ungefär lika många (67 procent) uppger att förbättrade kommunikationer inte på något sätt skulle påverka lokaliseringen av företaget. 41 procent av företagen är ganska eller mycket negativt inställda till Österleden och det är logiskt med tanke på att de inte har någon nytta av den. Förbifart Stockholm är de däremot positivt inställda till, trots att den inte heller underlättar något med köer eller trängseln till innerstaden. Samma resultat kan man utläsa av undersökningen av allmänhetens inställning där av de 59 procent som pendlar till sitt arbete så pendlar 49 procent till Stockholm och av dem så skall 71 procent till innerstaden. Inte heller de är hjälpta av en Förbifart Stockholm även om de också är positivt inställda till den. Enligt beredningens majoritet så skall Förbifart Stockholm byggas för att öka kapaciteten över Saltsjö-Mälarsnittet och för ökad tillgänglighet till Arlanda. Detta gynnar knappast de av allmänheten som upplever kö och trängselproblem vid sin resa till arbetet i innerstaden.

#### Trafiksäkerhet

Beträffande säkerheten och nollvisionen så finns mycket att göra med bl.a. så enkla åtgärder som utökade hastighetskontroller. Vid de försök som finns med automatiska hastighetsövervakningar så har antalet olyckor sjunkit drastiskt. Andra anledningar är såväl onykterhet samt att bälteslagen inte efterlevs. Det finns en del vägsträckor som skulle behöva trafiksäkras med mittvagnar och trefältsavsnitt, åtgärder som med goda resultat genomförts i olika delar i landet. Därmed behöver de inte byggas ut till fyra körfält. Riksväg 73 är ett sådant exempel.

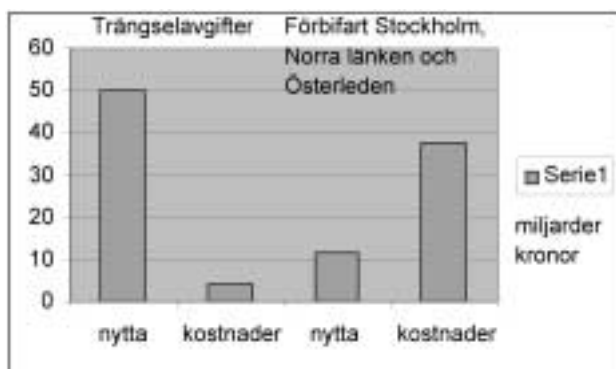
#### Slutligen

Slutsatserna borde därför dras på ett sådant sätt att snabba insatser görs för att förstärka och förbättra kollektivtrafiken. Både kapacitetsökningar och nya investeringar är nödvändiga för att en fortsatt undergrävning av kollektivtrafikens förtroende inte skall ske. Det är ovedersägligt att det är kollektiv-

trafiken som är transportsystemets nyckel till framkomligheten i hela regionen. Faller kollektivtrafikens andel av det sammanlagda transportarbetet, kommer inga som helst väginvesteringar kunna kompensera bortfallet.

Väginvesteringarna borde i detta skede av beredningens arbete inskränkas till investeringar i trafiksäkerhet och förbättringar av negativa miljö-, buller- och barriäreffekter. Ytterligare väginvesteringar bör inte förberedas innan ett system med trängselavgifter visat vilka behov som möjligen kvarstår. Införandet av trängselavgifter i regionen är således att betrakta som ett sätt att för första gången effektivisera transportsystemet och samtidigt skapa förutsättningarna för att nå miljömålen och miljö kvalitetsnormerna. Medan flera av de större väginvesteringarna kommer att ta mer än tio år att förverkliga, har dessutom trängselavgifterna den fördelen att de på mycket kort tid kan lösa regionens framkomlighets- och trängselproblem enligt Naturvårdsverkets utredning. Det är onekligen så att det är nu som regeringen har möjligheten att välja riktning, att bejaka miljömålen och samtidigt välja en samhällsekonomisk effektiv lösning framför ett ekonomiskt resursslöseri av ansevärda proportioner.

Vid en jämförelse mellan införandet av trängselavgifter och byggandet Förbifart Stockholm, Norra Länken och Österleden har trafikforskare Ingemar Ahlstrand beskrivit förhållandet mellan de samhällsekonomiska utfallen enligt följande tabell:



Tabellen anger de samhällsekonomiska kostnaderna till 37,5 mdkr (exklusive miljö kostnader) för de väginvesteringar delbetänkandet beskriver som angelägna, medan nyttan endast summeras till 11,5 mdkr. Detta skall då ställas i relation till den samhällsekonomiska nyttan av införande av trängselavgifter.

I valet mellan metoderna att komma tillrätta med Stockholms trängselproblem framstår således avgifter som det självklara valet. Särskilt som dessa kan förväntas ha betydligt större träffsäkerhet vad gäller att lösa framkomlighetsproblemen framför risken att bygga fast sig i förnyad "flaskhalsproblematik". Om inte beredningen har förmågan att ta nödvändiga trängsel-, miljö- och samhällsekonomiska hänsyn, måste hela ansvaret åvila regeringen att göra det.

## Reservation med anledning av Stockholmsberedningens delbetänkande 2

av Cecilia Önfelt (c), 2002-01-15

### Reservation

Centern står bakom skrivningarna i Stockholmsberedningens betänkande med några undantag.

- Vägverket har just påbörjat en utredning om hur och var man skulle kunna bygga en västlig förbindelse över Saltsjö-Mälarsnittet. Centern anser att det vore mycket klokare att invänta resultatet av den utredningen innan man uttalar sig.
- Österleden finns inte med i någon vägplan – vare sig nationell eller regional. Finansieringen är höljd i dunkel. Tanken var – för något tiotal år sedan att en ring av trafikleder runt Stockholm skulle avlasta innerstan. Nu har Stockholmsberedningen fått tilläggsdirektiv att utreda trängselavgifter. Olika förstudier visar att trängselavgifter troligen starkt skulle påverka innerstadstrafiken. Centern menar att Österleden därmed blir helt inaktuell.

*I övrigt menar centern att miljökonsekvensbeskrivningar och analyser av vad föreslagen leder till i fråga om kollektivtrafik och biltrafik bör göras.*

## Särskilt yttrande med anledning av Stockholmsberedningens delbetänkande 2

Särskilt yttrande av Andres Käärik (fp), 2001-01-15

Vid planering och beslut om stora infrastrukturprojekt har under årtionden det svåraste varit att skapa en tillräcklig kapacitet över Saltsjön-Mälaren. Detta har resulterat i två snabbt växande problem: Huvudstadsregionen hotas av en tydlig tudelning mellan norr och söder med svåra ekonomiska och sociala konsekvenser. Vidare hotar en närmast total trafikinfarkt i huvudstadens kärna, landets viktigaste arbetsområde och rikets ekonomiska centrum.

För att lösa denna redan akuta situation krävs en helhetslösning med främsta syfte att kraftigt öka både spår- och vägkapaciteten. Detta föreslås nu av Stockholmsberedningen. Den inbördes ordningen mellan vissa vägprojekt vill jag kommentera ytterligare.

Folkpartiet menar att en komplett Ringled är nödvändig för att Stockholms innerstad skall fungera, med alla transporter som dess företag och invånare behöver. Ringen med Österleden är den enda lösning som gör det möjligt att avlasta innerstaden och skapa en bättre stadsmiljö.

Förbifart Stockholm behöver också byggas. Regionens olika delar behöver få samma chans till utveckling. Invånarna måste fritt kunna välja både bostad och arbetsplats. Det förutsätter byggandet av Förbifart Stockholm i tunnel under Lovön, eftersom enbart Ringen i framtiden inte räcker för att såväl ta hand om förbifartstrafiken som avlasta Essingeleden och innerstaden tillräckligt.

Stockholmsberedningens förslag innebär att planeringen av Österleden bör återupptas snarast samtidigt som förberedelserna för Förbifart Stockholm fortsätter. Ledernas placering i den rangordnade tabellen motsvarar närmast att förberedelserna i dag kommit olika långt. Eftersom bägge lederna behövs bör det fortsatta förberedelsearbetet för bägge ske parallellt i så snabbt tempo som möjligt och tills bägge är färdigställda.

Om i ett senare skede dessa två leder skulle komma att ställas emot varandra anser Folkpartiet att Ringleden bör prioriteras före en västlig förbifart eftersom Ringen både skapar en ny kringfart och avlastar innerstan.