

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 direktivet (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 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. Detta uppdrag redovisas senast den 1 juni 2001. Enligt tilläggsdirektivet skall kommittén, med ändring av tidigare direktiv, redovisa problemanalysen 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 Käärik, landstingsråd Elwe Nilsson, riksdagsledamot Mats Odell, oppositionsborgarråd Margareta Olofsson, riksdagsledamot Tommy Waidelich, riksdagsledamot Monica Öhman och teaterförläggare Cecilia Önfelt.

Den 5 mars 2001 förordnades som experter departementssekreterare Tomas Brodin, planeringschef Jens Henriksson, politiskt sakkunnig Monica Löfström, departementsråd Per-Magnus Nilsson och departementssekreterare Leena Willberg. Den 7 maj 2001 förordnades som expert departementssekreterare Åke Nordlander.

Från 1 april 2001 förordnades som sakkunnig regionplandirektör Bo Malmsten.

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

Vi har antagit namnet Stockholmsberedningen.

Härmed överlämnar vi delbetänkandet *Transportsystemet i Stockholmsregionen – problemanalys och målbild för den framtida utvecklingen* (SOU 2001:51). Deluppdragen om alternativa scenarier för utvecklingen av transportsystemet och om hur flygplatskapaciteten i Stockholmsregionen kan tillgodoses vid befintliga flygplatser, kommer att redovisas senare.

Stockholm den 31 maj 2001

Bosse Sundling

Annika Billström	Bengt Cedrenius	Catharina Elmsäter-Svärd
Andres Käärik	Elwe Nilsson	Mats Odell
Margareta Olofsson	Tommy Waidelich	Monica Öhman
Cecilia Önfelt		

/Ragnvald Paulsson

Marianne Möller

Innehåll

Sammanfattning	7
1 Stockholmsregionens roll	11
2 Transportpolitikens mål.....	13
3 Problem med dagens transportsystem	17
3.1 Ett svårtillgängligt transportsystem.....	18
3.2 En transportkvalitet med stora brister	20
3.3 En osäker trafik	21
3.4 Ett miljöpåverkande transportsystem.....	22
3.5 En positiv regional utveckling med vissa problem.....	24
4 Problemen förvärras med tiden	27
5 Finansieringsfrågor	31
6 Målbild för utvecklingen av transportererna i Stockholmsregionen	33
6.1 Utgångspunkter	33
6.2 Målbilden – ett övergripande mål och fem inriktningsmål	34
Bilagor:	
Bilaga 1: Kommittédirektiv (Dir 2000:96)	41
Bilaga 2: Tilläggsdirektiv (Dir 2001:17)	51

Sammanfattning

Problemanalys

Väl fungerande transporter inom Stockholmsregionen och med andra regioner och länder är avgörande förutsättningar för en fortsatt positiv utveckling i Sverige. *Problemanalysen* syftar till att visa vilka problem som i dag och på sikt (ca 25–30 år) föreligger i och med transportsystemet i Stockholmsregionen/Mälardalen. Utgångspunkten är de av riksdagen fastlagda transportpolitiska målen. Riksdagen har lagt fast följande fem långsiktiga delmål:

1. Ett tillgängligt transportsystem
2. En hög transportkvalitet
3. En säker trafik
4. En god miljö
5. En positiv regional utveckling

Nuvarande situation i Stockholmsregionen innebär i stället en utveckling bort från de transportpolitiska målen. Det är stor risk för att problemen kommer att förvärras under de kommande decennierna och att utvecklingen därmed leder bort från de transportpolitiska målen.

Det kraftigt ökade resandet i Stockholm–Mälardalenregionen skapar under högtrafik en omfattande trängsel i såväl vägtrafik- som kollektivtrafiksystemet och under allt längre tider. Till detta kommer betydande negativa effekter på miljön. Trängseln i flygtrafiksystemet bidrar till glesare förbindelser inom landet och med andra länder. Transportkvaliteten kommer att försämrans genom att vägar och kollektivtrafiksystem blir allt mer överbelastade. Trängseln bedöms komma att förvärras jämfört med i dag.

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. 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.

I vägtrafiken dödas i Stockholmsregionen årligen ett femtiotal personer. Antalet dödade har inte minskat under senare år. 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.

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. Det finns stor risk för att natur- och kulturvärden går förlorade 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. I Stockholms län är ca 70 000 personer störda av vägtrafik med bullernivåer över 65 dBA, vilket är riktvärdet för befintlig bebyggelse. Det är dubbelt så många som i resten av landet.

Mälardalen har i dag sammantaget mycket goda utvecklingsförutsättningar. Kapacitetsproblemen i transportsystemet, både på vägar och på järnvägar, motverkar dock en positiv regional utveckling i regionen.

Slutsats

Det finns dock möjlighet till en betydligt mer positiv utveckling, men den förutsätter kraftfulla åtgärder i transportsystemet, något som kräver både beslutsamhet och ekonomiska resurser. Utbyggnaden av transportsystemet kommer av allt att döma att ställa

mycket stora krav på effektiviseringsåtgärder samt betydande finansiella insatser. Det gäller både i kollektivtrafiksystemet och vägnätet. Med tanke på problemens storlek finns det anledning att överväga hur olika finansieringskällor tillsammans ska kunna bidra till att åstadkomma de erforderliga ekonomiska resurserna.

Målbild

Det är angeläget att blicka framåt och med problemanalysen som bakgrund har tagits fram en *målbild* som visar i vilken riktning utvecklingen av transportsystemet bör drivas på längre sikt. Målbilden utgörs av ett övergripande mål:

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.

Målbilden uttrycker även fem inriktningsmål:

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

1 Stockholmsregionens roll

I detta delbetänkande används olika geografiska begrepp som definieras enligt följande i regeringens direktiv för Stockholmsberedningen (dir. 2000:96). I begreppet Mälardalen inräknas Stockholms, Uppsala, Södermanlands, Örebro och Västmanlands län. Begreppet Stockholmsregionen avser Stockholms län medan begreppet Storstockholm definieras som kommunerna inom Stockholms län utom Norrtälje, Södertälje, Nynäshamn och Nykvarn.

Stockholmsregionen har som huvudstadsområde en stark koncentration av myndigheter, politiska instanser, huvudkontor, institutioner m.m. Det är förhållanden som attraherar nya verksamheter med behov av att vara nära dessa beslutsfunktioner. I ett nationellt perspektiv har regionen den i särklass största hemmamarknaden och de starkaste förbindelserna med viktiga regioner utomlands. Därför finns och uppstår en bredd av näringar som annars inte skulle existera i Sverige. Det gäller inte minst uppkomsten och utvecklingen av kunskapsintensiva verksamheter. Eftersom näringar och företag efter ett utvecklingsskede ofta etablerar sig i andra delar av landet bidrar de till en positiv utveckling även där. Väl fungerande transporter inom Stockholmsregionen och med andra regioner och länder är avgörande förutsättningar för en fortsatt positiv utveckling i Mälardalen och i övriga delar av Sverige.

Stockholmsregionen är i många avseenden effektiv och svarar i dag för ungefär en fjärdedel av landets totala bruttonationalprodukt och regionens produktionsandel inom kunskapsintensiv industri är ännu högre. Det ligger därför i hela Sveriges intresse att Stockholmsregionen och övriga Mälardalen kan använda sina produktionsresurser så effektivt som möjligt. Ett väl fungerande transportsystem är av stor betydelse i det sammanhanget.

Befolkningen i Stockholms län har ökat med ca 100 000 personer sedan år 1995. Befolkningsökningen tillsammans med tillväxten i den regionala ekonomin har medfört ett ökat behov av transporter. Antalet resor och trafikarbetet har till och med ökat förhållandevis mer än befolkningen.

Under 1990-talet har möjligheten att pendla till Stockholm ökat väsentligt genom utvecklingen av järnvägstrafiken och utökad busstrafik. Inom en timmes restid är det möjligt att nå flera orter på ett avstånd upp till drygt 100 km. Bostadsbyggandet har dock inte hållit jämna steg med befolkningsökningen. Nya bostäder kan tillkomma genom förtätning av redan ianspråktagen mark och genom att göra mark i mer perifera områden attraktiv för bebyggelse. Särskilt det senare ställer krav på goda kommunikationer i Stockholm-Mälardalsregionen. Genom att samordna utbyggnaden av kollektivtrafiken med bebyggelseplaneringen skapas förutsättningar för en hög kollektivtrafikandel också i framtiden. Bebyggelseplaneringen ligger dock utanför Stockholmsberedningens uppdrag.

En god tillgänglighet till Stockholm även för transporter från landet i övrigt och från andra länder är av stor vikt för landets näringsliv. Under senare år har Stockholmsregionen fått en alltmer central roll i Östersjöområdet. I det sammanhanget spelar sjöfarten och flyget en viktig roll. För landets internationella kontakter i övrigt har Stockholm/Arlandas roll som nav inom flygtrafiken en avgörande betydelse. Även för en fortsatt utveckling av turismen i hela landet är det viktigt att lätt kunna nå Stockholmsregionen från andra länder.

2 Transportpolitikens mål

De av riksdagen fastlagda transportpolitiska målen har utformats med utgångspunkt i transporterens roll och funktion i samhället. En viktig utgångspunkt har därvid varit att transporter utförs för att tillgodose behov utanför transportområdet. De är till för att skapa tillgänglighet som är en förutsättning för näringslivets verksamhet och som förbättrar människors livskvalitet. För människorna handlar det om att kunna komma till sina arbetsplatser, till serviceutbudet och till rekreationsområdena. För näringslivet gäller det att varor kommer fram snabbt, i rätt tid och säkert. Transporterna måste dessutom utföras så att det finns förutsättningar för en långsiktigt hållbar transportförsörjning.

Det finns ett samspel mellan transportsystemet och samhället i övrigt som leder till att transporter får en starkt strukturerande effekt på andra verksamheter. Genom transportsystemets starka och långsiktiga inverkan på samhället i övrigt måste de förutsättningar som styr transportsystemet ligga i linje med de övergripande mål som gäller för samhällsutvecklingen i stort.

Det av riksdagen år 1998 (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266) fastlagda övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Inom ramen för detta långsiktiga mål har riksdagen lagt fast följande fem långsiktiga delmål:

1. Ett tillgängligt transportsystem: Transportsystemet skall utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses.
2. En hög transportkvalitet: Transportsystemets utformning och funktion skall medge en hög transportkvalitet för näringslivet.
3. En säker trafik: Det långsiktiga målet skall vara att ingen skall dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor.

- Transportsystemets utformning och funktion skall anpassas till de krav som följer av detta.
4. En god miljö: Transportsystemets utformning och funktion skall anpassas till krav på en god livsmiljö för alla. En effektiv hushållning med mark, vatten, energi och andra resurser skall främjas.
 5. En positiv regional utveckling: Transportsystemet skall främja en positiv regional utveckling genom att dels utjämna skillnader i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas, dels motverka nackdelar av långa transportavstånd.

Det övergripande målet för det nationella miljöarbetet är att inom en generation nå ekologiskt hållbar utveckling. Som stöd för det arbetet har mål på olika nivåer formulerats. Riksdagen antog år 1999 femton nationella miljö kvalitetsmål. De flesta av miljö kvalitetsmålen berör transportområdet. De mål som mest direkt äger tillämpning inom transportområdet är målen Frisk luft, God bebyggd miljö och Begränsad klimatpåverkan. I maj 2001 överlämnade regeringen till riksdagen propositionen Svenska miljömål – delmål och åtgärdsstrategier (prop. 2000/01:130). I propositionen föreslås delmål för miljö kvalitetsmålen. Förslag till strategier som skall vara vägledande för att uppnå miljö kvalitetsmålen presenteras också i propositionen. Bland annat föreslås strategier för effektivare energianvändning samt för hushållning med mark, vatten och bebyggd miljö. Även om riksdagsbehandlingen av propositionen inte är slutförd bedöms att beredningens arbete framöver kan komma att påverkas av förslagen på flera punkter.

Tre grundläggande mål har i regionplanarbetet lagts fast för Stockholmsregionens utveckling. Målen som ska vara vägledande för inriktningen inom olika samhällssektorer är

internationell konkurrenskraft
goda och jämlika levnadsvillkor
långsiktigt hållbar livsmiljö

De regionala målen för transportsystemet i Stockholmsregionen inriktas på att bidra till att nå de grundläggande målen.

Det pågår ett arbete med att anpassa, precisera och konkretisera de nationella målen på regional nivå. Ett mål i Stockholmsregionens Miljö värdsprogram 2000, som Landstinget i Stockholms län, Kommunförbundet i Stockholms län och Länsstyrelsen i

Stockholms län antagit, är att minska biltrafikens störningar och främja en utveckling som erbjuder goda alternativ till bilen.

De av riksdagen fastlagda transportpolitiska målen ligger till grund för problemanalysen i kapitel 3 och 4, och för målbilden i kapitel 6. De regionala målen för Stockholm har beaktats.

3 Problem med dagens transportsystem

Trafiken har under den senare delen av 1900-talet ökat snabbt i Stockholmsregionen. Det leder till trängsel i såväl biltrafik- som kollektivtrafiksystemen. Den drabbar således alla trafikanter. Trängseln försämrar livskvaliteten genom att resorna tar längre tid, genom försämrad miljö och fler olyckor. Tillgängligheten till arbete, service, fritids- och rekreationsmöjligheter försämrar. Tillgängligheten till olika platser i regionen är i allmänhet större med bil än med andra färdmedel. Män har oftast en större tillgång till bil än vad kvinnor har. Funktionshindrade och äldre har ofta sämre tillgänglighet än andra. En effektiv kollektivtrafik är viktig från jämställdhetssynpunkt. Trängseln och den dåliga tillgängligheten är också ett allvarligt hinder för näringslivets utveckling genom ökade kostnader och försämrad transportkvalitet, bl.a. genom ökad tidsåtgång och dålig tidshållning. Även mindre olyckor eller störningar kan få stora konsekvenser beroende på den kapacitetsbrist som råder i trafiksystemen. Intrångseffekter orsakade av befintlig infrastruktur är ett problem som påverkar stadsmiljön.

Dessa trafikförhållanden påverkar inte bara Stockholmsregionen negativt utan även Mälardalen i övrigt, övriga delar av landet samt kontakterna med utlandet. Exempelvis begränsar kapacitetsbristerna i järnvägssystemet möjligheterna till tät tågtrafik mellan Stockholm och stora delar av övriga Mälardalen och mellan Arlanda och Mälardalen.

Stockholmsregionen är i dag långt ifrån att nå etappmålet om en halvering av antalet döda i trafikolyckor mellan år 1996 och år 2007. Av de samlade miljö- och hälsoproblemen bl.a. i form av utsläpp och buller i Stockholmsregionen, kan många relateras till transportsektorns påverkan.

För att kontinuerligt få en aktuell och vederhäftig bild av utvecklingen av resandet är det angeläget att genomföra resvaneundersökningar med tätare intervall än vad som hittills skett.

Nuvarande situation i Stockholmsregionen innebär en utveckling bort från de transportpolitiska målen inom samtliga trafikslag. Detta framgår närmare av de följande avsnitten.

3.1 Ett svårtillgängligt transportsystem

Begreppet tillgänglighet används i olika sammanhang i något olika betydelse. Här används det i den mening som den transportpolitiska propositionen år 1998 anger. Det innebär att *transportsystemet bör utformas så att alla människor har en god tillgänglighet till de transporter som krävs för att de skall kunna ha ett arbete, upprätthålla goda sociala kontakter och utföra vardagslivets bestyr och så att den personliga integriteten och friheten främjas*. Enligt propositionen bör statens ansvar för att upprätthålla en grundläggande transportförsörjning omfatta alla de transportbehov som måste kunna tillgodoses i ett väl utvecklat samhälle oavsett om det gäller person- eller godstransporter.

En god tillgänglighet bör i linje med ovanstående definition från transportpolitiska propositionen, även inbegripa transporter av olika slag för att kunna komma till skolor, utnyttja samhällsservice, kommersiell service, natur, kultur och övriga fritids- och rekreativmöjligheter, samt för att kunna nå platser i övriga Sverige och utlandet.

Tillgängligheten är beroende av transportsystemets struktur och av markanvändningen. Detta innebär att tillgängligheten kan förändras genom åtgärder i något av dessa avseenden.

Tillgängligheten till transportsystemet är olika för olika människor. Den beror på närheten till kollektivtrafikens stationer och hållplatser, till flygplatser och hamnar samt till skärgårdstrafikens bryggor. Den beror också på tillgången till bil, med vilken man når praktiskt taget alla punkter i regionen, något som kollektivtrafiken inte gör. En stor andel av männen har tillgång till bil och därmed en bättre tillgänglighet än kvinnor och barn. Funktionshindrade och äldre har ofta sämre tillgänglighet än andra.

Tillgängligheten till arbetsplatser är betydligt större med bil än med kollektiva färdmedel. Med bil når man inom 30 minuter minst 20 % av länets arbetsplatser om man bor mellan Upplands Väsby i

norr och Flemingsberg i söder. Med kollektiva färdmedel gäller detta endast om man bor i Stockholms innerstad eller dess omedelbara närhet. Inom de tunnelbanebetjänade områdena centralt i länet har fler än 70 % mindre än 600 meter till en station. Inom de pendeltägs-, lokaltägs- eller spårvägsbetjänade delarna gäller detta endast 30–35 % av de boende. En god tillgänglighet förutsätter en väl fungerande samverkan mellan olika transportmedel. Det gäller att det finns bekväma och pålitliga bytesmöjligheter mellan olika kollektiva transportmedel. Detta måste också finnas mellan dessa transportmedel samt bil och cykel, bl.a. i form av infarts- och cykelparkeringar. Det finns i dag brister i samverkan mellan transportmedlen. Det pågående arbetet med samordning mellan transportmedlen behöver gå vidare och utvecklas.

Funktionshindrade med tillgång till bil har en väsentligt bättre tillgänglighet än de som är hänvisade till kollektivtrafik, inkl. färdtjänst. Kollektivtrafikens tillgänglighet för funktionshindrade förbättras och är förhållandevis god inom spårtrafiksystemet, särskilt tunnelbanan. Även bussarna har i stor utsträckning anpassats. Däremot har gångvägar till stationer och hållplatser ofta brister liksom busshållplatserna och pendeltägens vagnar.

Det bör i framtiden i ökad grad prövas i vad mån järnvägen kan ersätta flyget på resavstånd upp till ca 60 mil. Detta förutsätter en utbyggnad och modernisering av järnvägssystemet i hela landet och att kapacitetsbristerna i järnvägssystemet i Stockholmsområdet avhjälpas.

Tillgängligheten med flyg mellan Stockholm–Mälarenregionen och andra delar av landet och andra länder beror i hög grad på tillgängligheten till Arlanda, men också på utvecklingen av de regionala flygplatserna, Västerås, Stockholm–Skavsta, Eskilstuna och Örebro samt på den framtida användningen av flygfältet på F16 i Uppsala. De regionala flygplatserna har numera bl.a. flyglinjer till Köpenhamn och vissa andra städer i Europa liksom inom Sverige. Tillgängligheten till Arlanda har förbättrats i vissa relationer genom tillkomsten av Arlandabanan. Kapacitetsbristerna i järnvägssystemet begränsar dock möjligheterna till ytterligare utökad tågtrafik mellan stora delar av Stockholm–Mälarenregionen och såväl Arlanda som Stockholm. Pendeltågen går inte till Arlanda vilket också försämrar tillgängligheten till flygplatsen. För att järnvägen skall kunna användas för de ökande godstransporterna till och från Arlanda behöver bl.a. kompletterande godspår byggas och eventuellt behöver reglerna för banans användning ändras samt att

godstågen skulle kunna köra under tider med låg persontägsintensitet.

För att öka godshanteringen på järnväg i övrigt behöver terminalpunkterna i Stockholmsområdet utvecklas.

Hamnarna i Stockholm–Mälarenregionen har kapacitet för betydligt ökade frakter, men tillgängligheten har brister. Det gäller bl.a. vägar och spår till Nynäshamn och Kapellskär.

3.2 En transportkvalitet med stora brister

Flexibla och tillförlitliga transportsystem med tillräcklig kapacitet för att förflytta personer och gods tillhör grundförutsättningarna för hög sysselsättning och ekonomisk tillväxt. För näringslivet är ett väl fungerande transportsystem av avgörande betydelse för att kunna vidmakthålla och utveckla befintliga företag och för att skapa nya verksamheter. Näringslivet efterfrågar i allt högre utsträckning transporter med hög regularitet, säkerhet och tillförlitlighet.

Det kraftigt ökade resandet i Stockholm–Mälarenregionen skapar under högtrafik en omfattande trängsel i såväl vägtrafik- som kollektivtrafiksystemet och under allt längre tider. Trängseln medför en minskad effektivitet med ökade kostnader och större tidsåtgång för både person- och godstransporter. Det ökade resandet med kollektivtrafiken har medfört kapacitetsproblem. Många resenärer får stå och trängas på tåg och bussar under högtrafiktiderna som blir allt längre. Det ökade kapacitetsutnyttjandet i väg- och spårtrafiksystemen och de bristande resurserna för drift och underhåll ökar riskerna för störningar som beror på tekniska fel eller olyckor. Detta är något som drabbar allt fler. Den ökade känsligheten för störningar i trafiksystemen har medfört att även mindre olyckor eller störningar kan få konsekvenser under hela dagen och vad gäller järnvägstrafiken t.o.m. påverka trafiken i andra delar av landet.

Kapacitetsbristerna minskar möjligheterna att resa mellan norra och södra Storstockholm, liksom tvärresandet inom regionen. De påverkar även resor och godstransporter mellan Stockholm och Mälardalen samt övriga Sverige. Ett särskilt problem uppkommer genom att de lokala/regionala transporterna och de långväga transporterna måste samsas på samma vägar och spår trots att de har olika krav och förutsättningar. Trängseln är särskilt accentuerad

över det s.k. Saltsjö-Mälarsnittet. Inom Stockholms län beräknas trängseln i rena tidskostnader för exempelvis vägtrafiken arligen uppgå till miljardbelopp. Till detta kommer betydande negativa effekter på miljön genom kraftigt ökad energiåtgång och därmed ökat utsläpp av koldioxid och olika luftföroreningar. För enskilda fordon medför köproblemen en mycket förhöjd bränsleförbrukning per mil.

En betydande trängsel, med en hastighetsnedsättning på mer än 35 %, förekommer exempelvis på ca 70 km av huvudvägnätet i Stockholms län. På nästan hälften av denna väglängd mer än fördubblas körtiden i högtrafiktid. Dessa fördröjningar påverkar även busstrafiken negativt. De största nedsättningarna av framkomligheten på vägnätet finns på de stora infarts- och genomfartslederna mot Stockholms innerstad, som Essingeleden och Centralbron, E4 och E18 norr om Stockholm samt E4 söder därom. Även på vissa andra riks- och länsvägsavsnitt råder oönskade hastighetsnedsättningar. Till detta skall läggas hastighetsnedsättningen i det kommunala väg- och gatunätet. I Stockholms innerstad drabbas främst varutransporter och bussar av stora fördröjningar.

Regional- och pendeltågstrafiken har akuta kapacitetsproblem i de centrala delarna av regionen. Med de mycket små tidsmarginaler som finns mellan tågen uppstår lätt störningar som påverkar regulariteten för en stor del av tågresandet i landet, eftersom förseningar orsakade i Stockholm fortplantar sig i järnvägssystemet. De största problemen finns mellan Stockholm C och Älvsjö, den s.k. Getingmidjan. Även sträckan Karlberg-Kallhäll kommer att få kapacitetsproblem när Mälärbanan blir färdigställd. På sträckan Järna-Nyköping-Norrköping, Svealandsbanan, Västra Stambanan i övrigt mellan Stockholm och Katrineholm, och Ostkustbanan mot Gävle råder också kapacitetsproblem som hindrar en fortsatt utveckling av tågtrafiken.

Trängseln i flygtrafiksystemet bidrar till glesare förbindelser inom landet och med andra länder. Det hämmar därmed utvecklingen inte enbart i Stockholmsregionen utan i hela landet.

3.3 En osäker trafik

Det långsiktiga och av riksdagen beslutade målet för trafiksäkerheten skall vara att ingen skall dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Transportsystemets utformning och funktion

skall anpassas till de krav som följer av detta. Detta är nollvisionen. Riksdagen har även lagt fast ett etappmål för trafiksäkerheten som innebär att antalet personer som dödas till följd av vägtrafikolyckor bör ha halverats till år 2007 räknat från 1996 års nivå. För att trafiksäkerhetsmålet ska uppnås måste i första hand infrastrukturen och fordonen vara utformade så att allvarliga olyckor förebyggs och så att skador på människor undviks eller begränsas när olyckor ändå inträffar. Även andra delar i transportsystemet behöver medverka. Det gäller inte minst att trafikanterna visar hänsyn i trafiken och följer gällande regler.

Stockholmsregionen och landet i övrigt är i dag långt ifrån att nå etappmålet. I vägtrafiken dödas i regionen årligen ett femtiotal personer, varav hälften på det kommunala vägnätet. Antalet dödade har inte minskat under senare år. Fotgängarolyckorna är betydligt vanligare än i landet i övrigt. Det motsatta gäller cykel- och mopedolyckorna.

På de nationella vägarna i Stockholms län har betydande åtgärder vidtagits för att göra dem säkrare i enlighet med nollvisionens intentioner. Med hjälp av särskilda medel utförs sedan år 2000 trafiksäkerhetsåtgärder på de 100 farligaste vägarna av vilka ett tiotal ligger i Stockholms län. Trots detta återstår fortfarande mycket på de större regionala vägarna. Minst tre fjärdedelar av huvudvägarna har inte en acceptabel standard och utformning för att reducera personskadorna vid trafikolyckor.

Trängseln på huvudvägnätet gör att många mindre vägar och gator används för genomfartstrafik vilket bl.a. leder till ökade olycksrisker och miljöstörningar.

Flyget har liksom spårtrafiken och sjöfarten särskilt låga olyckstal. En enskild olycka kan dock få katastrofala följder.

3.4 Ett miljöpåverkande transportsystem

Miljöpolitiken syftar till att skydda människors hälsa, bevara den biologiska mångfalden, främja en långsiktigt god hushållning med mark, vatten, energi och andra naturresurser samt skydda och bevara natur- och kulturmiljön. Transportsystemet påverkar miljön negativt i flera av dessa avseenden. Anläggningarna tar mark i anspråk och skapar barriärer för människor och djur. Natur- och kulturvärden kan gå förlorade när infrastruktur byggs. Inträngs-effekter orsakade av befintlig infrastruktur är ett annat problem

som påverkar stadsmiljön. Trafiken ger upphov till störande buller och luftföroreningar. Dagens transportsystem är inte långsiktigt hållbart. Av de samlade miljö- och hälsoproblemen i Stockholmsregionen kan många relateras till transportsektorns påverkan. Där emot ger den täta bebyggelsen och stora befolkningskoncentrationen underlag för en högklassig kollektivtrafik. Den även vid internationella jämförelser höga kollektivtrafikandelen i resandet minskar energiförbrukningen och därmed luftföroreningarna från trafiken.

Riksdagen har lagt fast följande etappmål för utsläpp av luftföroreningar och klimatgaser för transportsektorn:

Ämne	Basår	Etappmål	År
Koldioxid	1990	0 %	2010
Kväveoxider	1995	-40 %	2005
Svavel	1995	-15 %	2005
Flyktiga organiska ämnen	1995	-60 %	2005

Utöver utsläppsmål finns det miljö kvalitetsnormer för vissa luftföroreningar som framför allt regleras i miljöbalkens 5 kap. (SFS 1998:808). Miljö kvalitetsnormen baseras på EU-direktiv. Sverige har antagit strängare miljö kvalitetsnormer vad gäller kvävedioxid och svaveldioxid än vad EU-direktiven föreskriver. Miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid, som skall ha uppfyllts till år 2006, överskrids på flera platser i Stockholms län i dag. Den kommer sannolikt även att överskridas år 2006. Det är främst på de stora infarterna till Stockholm och på vissa platser i innerstaden som överskridanden sker.

I Stockholms län står transportsektorn för hälften av fossilt baserade koldioxidutsläpp och vägtrafiken för 75 % av dessa. Utsläppen har dessutom ökat vilket leder bort från riksdagens etappmål. Utsläppen av kväveoxider och svavel har minskat, men kväveoxidmålet har långtifrån uppnåtts. Det senare gäller även målet för utsläpp av flyktiga organiska ämnen. Vägtrafiken svarar för ungefär hälften av transportsektorns kväveoxidutsläpp och sjöfarten för ungefär en tredjedel. Sjöfarten svarar (år 1997) för ungefär tre fjärdedelar av transportsektorns utsläpp av svaveldioxid, men här har stora förbättringar skett under de allra senaste åren. Fortfarande utgör oljeföroreningarna från fartyg i Östersjön ett

allvarligt problem. Flygets utsläpp utgör några procent av transportsektorns utsläpp av koldioxid och kväveoxider.

Regeringens förslag (prop. 2000/01:130) till mål för trafikbullerstörningar innebär att antalet människor som utsätts för störningar överstigande de riktvärden som riksdagen ställt sig bakom för buller i bostäder skall ha minskat med 5 % till år 2010 jämfört med år 1998. I Stockholms län är ca 70 000 personer störda av vägtrafik med bullernivåer över 65 dBA, vilket är riktvärdet för befintlig bebyggelse. Det är dubbelt så många som i resten av landet. Antalet personer som utsätts för bullernivåer mellan 55 och 65 dBA är ca 240 000.

Flygbullret kring Arlanda och Bromma har minskat. I områden kring Arlanda där flygbullret överstiger 55 dBA (FBN) bor ca 20 000 personer.

Utmed Banverkets järnvägsnät är ca 270 bostäder utsatta för buller över riktvärdet 55 dBA maximalnivå inomhus. Utmed SL:s bannät finns också ett stort antal bullerstörda bostäder.

3.5 En positiv regional utveckling med vissa problem

Det av riksdagen fastlagda regionalpolitiska målet är inriktat på att använda åtgärder i transportsystemet som ett medel i områden med särskilda regionalpolitiska problem. Mälardalen har i dag sammantaget mycket goda utvecklingsförutsättningar. Här finns både områden med mycket goda tillväxtförutsättningar för näringslivet och attraktiva boendemiljöer. Samspelet mellan högskolor och näringsliv utvecklas allt mer. Samtidigt finns också obalansproblem som riskerar att förstärkas. Goda kommunikationer inom regionen, med andra landsdelar och utlandet, är en förutsättning för fortsatt positiv utveckling mot en sammanhållen arbets- och bostadsmarknad i Mälardalen med god miljö samt tillgång till högre utbildning, ett rikt kulturliv och fritidsaktiviteter. Goda kommunikationer mellan tillväxtområdena och deras omland ökar också utbredningen och stabiliteten för tillväxten. I Mälardalen finns bl.a. kapacitetsproblem i transportsystemet både på vägar och järnvägar som motverkar en positiv regional utveckling i den regionen. Detta inbegriper kapacitetsproblemen genom Stockholm.

Genom inte minst utvecklingen av tågtrafiken i Mälardalen, på Svealandsbanan och på Mälärbanan, har pendlingsmöjligheterna

kraftigt förbättrats. Med de nya pendlingsavstånden har möjligheterna till daglig arbetspendling medfört att det numera ofta är riktigare att tala om en Stockholm-Mälardalen-region än om Stockholmsregionen. Inom Mälardalen varierar ändå förhållandena kraftigt. Det finns kommuner, bl.a. längs Västra Stambanan i Södermanlands län och på järnvägssträckan Järna-Nyköping-Norrköping, som saknar regionaltågstrafik i dag och som därmed kan sägas ligga i kommunikationsskugga. Ett avgörande problem för en fortsatt utveckling av regionaltågstrafiken är den bristande spårkapaciteten söder om Stockholm C.

Inom Stockholmsregionen krävs åtgärder för att motverka ökande segregation och regional obalans. I dag är Stockholmsregionen i huvudsak enkärnig. Arbetsplatserna, den högre utbildningen, kulturinstitutioner m.m. är i hög grad samlade i den centrala regiondelen. Det radiella transportsystemet förstärker enkärnigheten.

Enligt förslaget till regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen från år 2000, skall en utveckling mot en flerkärnig bebyggelsestruktur och minskad utspridning av bebyggelsen eftersträvas. Detta kommer att kräva en utbyggnad av såväl väg- som spårsystemen liksom anskaffning av ny rullande materiel i kollektivtrafiken.

4 Problemen förvärras med tiden

Stockholmsregionen kommer att förändras även i framtiden – frågan är närmast hur? Regionens internationella roll kan främst påverkas av utvecklingen i de Baltiska staterna och Ryssland. En positiv ekonomisk utveckling i dessa länder och ett eventuellt EU-medlemskap för vissa av dem, påverkar Stockholmsregionen positivt genom bl.a. ökat handelsutbyte och andra kontakter. Även den ekonomiska och politiska utvecklingen i övriga delar av världen kan få stor betydelse. Bedömningarna i det följande grundas främst på den regionala planeringen i Mälardalen.

Befolkningsökningen i Mälardalen som helhet förväntas öka framöver i en takt som motsvarar den ökning med drygt 6,2 % som skett under det senaste årtiondet i regionen.

Den snabba befolkningsökningen på 1 % per år i Stockholmsregionen under 1990-talet väntas fortsätta. Det kan innebära en ökning med uppemot 600 000 invånare fram till år 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 % per år. Det väntas leda till en ökning av bilinnehavet, inkluderat juridiska personer, från 392 bilar per tusen invånare år 2000 till ca 500 bilar per tusen invånare år 2030. Sammantaget beräknas detta bidra till en ökning av bilresorna med 60–70 % om 30 år.

Befolkningskoncentrationen i Stockholmsregionen kommer även i framtiden att ge förutsättningar för att en stor del av resorna skall ske med kollektiva färdmedel. Av alla bil- och kollektivresor i länet sker i dag närmare 40 % med kollektiva färdmedel. För resorna in mot regioncentrum i högtrafik är andelen över 70 % och inom innerstaden knappt 70 %. I innerstaden är även gång- och cykelandelen förhållandevis hög. Kollektivreseandelen för lokala resor utanför innerstaden och för tvärresor är däremot i högtrafik-

tid endast 35 %. Regionens mål (SL) är att antalet dagliga buss- och tågresor ska öka med närmare 200 000 fram till år 2005. Även om det sker en kraftig ökning av utbudet i kollektivtrafiken i framtiden och en ökning av resandet med kollektivtrafiken på 15–20 % fram till år 2030 beräknas dess andel i länet fortsätta att successivt minska, men inte nödvändigtvis i regioncentrum. En viktig förklaring till denna utveckling är, förutom en alltmer utspridd bebyggelse, inkomstutvecklingen och juridiska personers bilinnehav som gör att bilinnehavet sammantaget ökar.

Enligt Luftfartsverkets prognoser beräknas flygtrafiken komma att fördubblas fram till år 2030. Det förutsätter en ökad flygplatskapacitet.

Tillgängligheten påverkas av en fortsatt snabb befolkningsökning i regionen. Påverkan blir dock beroende av var nya bostäder och arbetsplatser lokaliseras. För att tillgängligheten inte ska försämrats ytterligare måste kapaciteten i väg- och kollektivtrafiksystemen öka i takt med bebyggelsen. Den otillräckliga kapaciteten leder annars till att den norra och södra regionhalvan kommer att bli mer åtskilda än i dag. Den långväga regionala arbetspendlingen i Stockholm–Mälarenregionen kommer att öka. Det leder till en försämrad tillgänglighet för många om inte järnvägsnätets kapacitet medger en fortsatt utveckling av den regionala tågtrafiken.

Den tekniska tillgängligheten till trafiksystemet för funktionshinderade förbättras genom de åtgärder som successivt genomförs. Det gäller främst anpassningen av kollektivtrafiksystemets olika delar. En fortsatt positiv utveckling förutsätter att standarden på gångvägar och busshållplatser anpassas till de funktionshindrades behov.

Transportkvalitén kommer att försämrats genom att vägar och kollektivtrafiksystem blir allt mer överbelastade. Trängseln på vägar och gator försämrar även framkomligheten för bussarna. Kollektivtrafikresenärerna drabbas således i hög grad av trängsel och därmed förseningar. Trängseln beräknas åtminstone bli fördubblad om ca 30 år jämfört med i dag, räknat som andelen trafikanter som passerar överbelastade länkar under högtrafik. Den ökade trängseln i vägnätet kommer också att belasta näringslivets transporter med ökade kostnader och dessutom en större osäkerhet när det gäller transporttiderna. Detta kommer att hämma näringslivets utveckling och därmed den ekonomiska utvecklingen i Stockholm–Mälarenregionen men även få negativa konsekvenser för övriga delar av landet.

I kollektivtrafiken kommer trängseln främst att öka mycket kraftigt på pendel- och regionalstågslinjerna om spårkapaciteten och underhållet av tågen inte förbättras. Utan en förnyelse av vagnparken i pendeltågstrafiken och ett förbättrat underhåll av kollektivtrafikens fordon och andra tekniska system kommer driftsäkerheten att ytterligare försämrast.

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.

Vägar och järnvägar liksom ökad trafik har negativa effekter på *miljön* och medför intrång och barriärer samt risk för ökat buller och mer luftföroreningar. Det finns stor risk för att natur- och kulturvärden går förlorade när ny infrastruktur byggs. De negativa effekterna kan mildras med hjälp av tunnlar och väl avgränsade och skyddande funktionella bebyggelse- och grönområden.

Teknikutvecklingen kan bl.a. komma att förändra förutsättningarna för att reducera utsläpp och buller från trafiken.

Luftföroreningarna från trafiken beror i hög grad på egenskaperna hos motorer och drivmedel. Med den teknik som håller på att utvecklas för att minska motorernas bränsleförbrukning och för att minska beroendet av fossila bränslen är det fullt möjligt att luftföroreningarna om 30 år har reducerats avsevärt även om trafikmängderna ökar kraftigt. Till detta bidrar också en utbyggd kollektivtrafik och åtgärder för att utnyttja befintlig kapacitet i trafiksystemet mer effektivt. Det mål som nu bedöms svårast att uppnå, nämligen minskningen av koldioxidutsläppen, kan också vara möjligt att nå.

Bullret från trafiken är svårt att reducera. Till viss del kan tysta områden skapas i regionen, men framför allt kan bullret inomhus begränsas genom fortsatta åtgärder.

Transportsystemets bidrag till *en positiv regional utveckling* gäller främst att skapa en god tillgänglighet inom Stockholmsregionen samt mellan denna och Mälardalen liksom övriga delar av landet. Den ökade belastning på transportsystemet som kan förväntas riskerar att försvåra kontakterna inom regionen och med andra regioner. Endast under förutsättning att tillräckliga åtgärder vidtas för att tillgodose de ökande kontaktbehoven blir den regionala utvecklingen positiv.

Sammanfattningsvis kan den slutsatsen dras att det finns risk för en fortsatt utveckling bort från de transportpolitiska målen. Det

finns dock möjlighet till en betydligt mer positiv utveckling, men den förutsätter kraftfulla åtgärder i transportsystemet, något som kräver både beslutsamhet och ekonomiska resurser.

5 Finansieringsfrågor

Kostnaderna för transporter i Sverige delas mellan flera parter där staten, kommunerna och landstingen samt trafikanter och transportköpare svarar för olika delar. Finansieringen av offentliga trafikutgifter fördelades i mitten av 1990-talet på följande sätt. I Stockholms län svarade då kommuner och landsting för ca 45 %, kollektivtrafikanterna för ca 20 % och staten för ca 35 % av de samlade kostnaderna för drift och investeringar i vägar, järnvägar och kollektivtrafik. I övriga delar av landet var kommunernas och landstingens andel ungefär hälften så stor eller 20 %. Kollektivtrafikanternas andel var 15 % och staten svarade där för nästan 65 % av kostnaderna. Huvudskälen till varför invånarna i Stockholmsregionen tar en hög andel av kostnaderna är bl.a. att de använder kollektivtrafik i hög grad och att statens bidrag till denna är litet. Det är också stora skillnader mellan Stockholmsregionen och landet i övrigt vad gäller tillgänglighet till transportsystemen. Den nationella politiken syftar till ett miljöanpassat transportsystem, men det reella stödet till de miljöanpassade transportererna är litet.

Utbyggnaden av transportsystemet kommer av allt att döma att ställa mycket stora finansiella krav. Det gäller investeringar i både kollektivtrafiksystemet och i vägnätet. Det kostar mycket mer att bygga i tätbefolkade områden som Stockholm än på många andra håll, främst beroende på de särskilda insatser, bl.a. tunnlar, som krävs för att minimera trafikanläggningarnas miljöpåverkan och eftersom det i stor utsträckning saknas obebyggd mark. Med tanke på problemens storlek finns det anledning att överväga hur olika finansieringskällor tillsammans skall kunna bidra till att åstadkomma de erforderliga ekonomiska resurserna. Det innebär att finansieringsproblemen inte säkert kan lösas enbart genom högre insatser från dem som i dag är med och betalar. Även alternativa finansieringslösningar behöver övervägas.

6 Målbild för utvecklingen av transporterna i Stockholmsregionen

6.1 Utgångspunkter

Det är angeläget att blicka framåt och med problemanalysen som bakgrund ta fram en målbild som visar i vilken riktning utvecklingen av transportsystemet bör drivas på längre sikt i Stockholmsregionen. Målbilden bör utformas så att såväl Stockholmsregionens transportsituation som transportmöjligheterna mellan Stockholm och övriga Mälardalen, övriga landet och internationellt beaktas. Helhetsperspektivet är viktigt.

Målbilden bör samtidigt vara en vision för transportsystemet inom en 25–30-års period med *utgångspunkt från riksdagens transportpolitiska mål från år 1998 (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266) – se kapitel 2*. Syftet med transportpolitiken är att påverka transportsystemet och dess funktion i samhället så att det kan bidra till att uppnå överordnade välfärds mål där olika aspekter på välfärd och livskvalitet måste kunna balanseras mot varandra. Transportsystemets starka och långsiktiga inverkan på samhället medför därför också att styrningen av transportsystemet måste ligga i linje med de övergripande mål i övrigt som gäller för samhällsutvecklingen i stort.

Målbilden består av följande:

- ett övergripande mål
- fem inriktningsmål
- underordnat varje inriktningsmål finns strecksatser som preciserar dessa mål
- kommentarer till målen

Kommentarerna innehåller närmare förklaringar till målen samt hänvisningar till gällande riksdagsmål eller regionala mål för trans-

portsektorn. Dessutom finns återgivet utdrag ur propositionen Svenska miljömål – delmål och åtgärdsstrategier (prop. 2000/01:130) som regeringen överlämnade till riksdagen i maj 2001 – se även kapitel 2. Även om riksdagsbehandlingen av den propositionen inte är slutförd bedöms att beredningens arbete framöver kan komma att påverkas av förslagen på flera punkter.

6.2 Målbilden – ett övergripande mål och fem inriktningsmål

Övergripande mål:

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

Kommentarer: Det är både ett regionalt och nationellt intresse att regionen utvecklas i denna riktning. En effektiv Mälardalensregion bidrar på olika sätt till en positiv utveckling för hela landet. Mälardalens förbindelser med övriga landet och utlandet bör förbättras. Åtgärder vidtas för att motverka den ökande segregationen och regionala obalansen inom Stockholmsregionen. För att öka sammanhållningen mellan Stockholmsregionens norra och södra delar, måste kapaciteten i trafiksystemet såväl vad gäller spår som vägar förstärkas. Jämställdhetsaspekterna beaktas i arbetet med transportsystemen.

Inriktningsmål 1: Ökad tillgänglighet för alla i transportsystemen

Förbättrad samordning mellan trafikslagen

Kommentarer: Samordningen mellan trafikslagen måste förbättras både vad gäller gods- och persontrafik på väg och järnväg. Det gäller t.ex. omstigningsmöjligheterna både mellan kollektivtrafikens olika delar och mellan kollektivtrafiken och biltrafiken. Knutpunkter bör skapas liksom att infartsparkeringar bör byggas ut där omstigningsmöjligheterna till kollektivtrafik är mycket goda. Resan ”dörr till dörr” bör ses som en helhet. Tillgängligheten till flygplatserna med hjälp av kollektivtrafik bör utvecklas, bl.a. från

södra Stockholmsregionen. Tillgängligheten bör förbättras med fler tvärförbindelser för kollektivtrafik och biltrafik.

Olika grupperns behov bör tillgodoses i ökad utsträckning

Kommentarer: I hög grad gäller detta funktionshindrades behov men också olika åldersgrupper samt kvinnors och mäns speciella förutsättningar som i ökad utsträckning bör genomsyra utformningen av transportsystemet både i form av fordon och infrastruktur. Tillgängligheten under dygnets alla timmar bör öka inte minst för arbetspendling. Tillgängligheten behöver också beaktas i transportplaneringen för de grupper som ej har bil. En förbättring av tillgängligheten i geografisk mening måste ske för dem som passerar Saltsjö-/Mälarsnittet.

Lättillgängliga och attraktiva etableringsplatser tillskapas

Kommentarer: För näringslivets utveckling bör transportsystemen korrespondera med etableringen av arbetsplatser. Det gäller såväl för godstransporter som för tjänsteresor och arbetspendling.

Förbättrad tillgänglighet regionalt, nationellt och internationellt

Kommentarer: Ökat kontaktbehov inom Sverige samt den ökade internationaliseringen av ekonomi och övrigt samhällsliv skapar ett ökat transportbehov. Pendlingsmöjligheterna med bl.a. järnväg bör öka i en integrerad Mälardalsregion. Stockholmsregionens tillgänglighet med främst tåg och flyg från övriga Mälardalen, landet i övrigt och utlandet bör förbättras. Ökad tillgänglighet till nationell och internationell flygtrafik på Arlanda kräver därmed förbättrade anslutningsförbindelser för hela Mälardalen och landet i övrigt. Tillgängligheten till olika terminalfunktioner för godstrafik bör öka.

Inriktningsmål 2: Minskade köproblem och bättre framkomlighet ökar transportkvaliteten

Ökad spår- och vägkapacitet

Kommentarer: Några av de mest prioriterade frågorna vad gäller transportsystemet är att minska köerna, öka framkomligheten och att transporter ska kunna bidra till att öka sammanhållningen i regionen. Att minska trängseln och öka framkomligheten gäller inte minst mellan norra och södra Stockholmsregionen och

framför allt under högtrafiktid. Framkomligheten är inte enbart ett problem för persontrafiken utan också för den tunga godstrafiken på väg. Dessa problem kan inte lösas utan en kombination av åtgärder för både väg- och kollektivtrafik samt med hjälp av informationsteknik. Utan tvivel hör en ökad spårkapacitet till de mest angelägna frågorna. Ökad spårkapacitet ger i sin tur förutsättningar för en ökad turtäthet men utgör även i övrigt en viktig åtgärd för ökad framkomlighet.

Ökad framkomlighet regionalt, nationellt och internationellt

Kommentarer: Mälardalsregionen utvecklas allt mer till en gemensam arbets- och bostadsmarknad. De interregionala transportsystemen måste på sikt förstärkas, bl.a. vad gäller pendlingsmöjligheterna med tåg, för att möta de framtida resbehoven i en integrerad Mälardalsregion. Goda internationella förbindelser är en viktig förutsättning för tillväxt och förnyelse i samhället. Behovet av ökad framkomlighet för den internationella trafiken leder till att anläggningar för främst flyg- och järnvägstrafik samt gods- hantering behöver förstärkas.

Inriktningsmål 3: Utveckling av kollektivtrafikens kapacitet och tillförlitlighet

Bibehållen och helst ökad marknadsandel för kollektivtrafiken

Kommentarer: Tillväxten i regionen leder med stor sannolikhet till ökad transportefterfrågan. Åtgärder måste därför vidtas för att kollektivtrafiken skall bibehålla och helst öka sin marknadsandel. Kollektivtrafiken måste erbjuda ett gott alternativ till biltrafiken särskilt för arbetspendlarna. Exempelvis bör tvärförbindelser, omstigningsmöjligheter och turtäthet förbättras.

Ökad tillit till kollektivtrafiken

Kommentarer: Tilliten till kollektivtrafiken måste förbättras för att den skall erbjuda ett gott alternativ till biltrafiken. Resenärerna måste veta att tidtabeller hålls och att turer inte ställs in. Kollektivtrafiken bör utvecklas så att det blir enkelt, tryggt och trafik- säkert att resa för olika resandekategorier.

Förbättringar av infrastruktur och fordon

Kommentarer: En utveckling av kollektivtrafiken kan inte ske utan en kombinerad satsning på både infrastruktur och fordon. Åtgär-

derna måste gälla förbättringar/underhåll av befintlig infrastruktur och nybyggnad av anläggningar såväl som förbättringar/underhåll av befintliga fordon och nyanskaffning av fordon. En attraktiv kollektivtrafik är inte bara trafikmässigt väl fungerande utan också komfortabel och säker.

Inriktningsmål 4: Färre trafikolyckor

Oskyddade trafikanter skall värnas och trafikregler måste följas

Kommentarer: Oskyddade trafikanter skall värnas bl.a. därför att fotgängarolyckorna är betydligt vanligare i Stockholm än i landet i övrigt. Trafikregler måste följas bl.a. av trafiksäkerhetsskäl. Trafikfarliga beteenden i vägtrafiken måste med kraft motverkas.

Nollvisionens intentioner gäller

Kommentarer: Det långsiktiga och av riksdagen beslutade målet för trafiksäkerheten skall vara att ingen skall dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Transportsystemets utformning och funktion skall anpassas till de krav som följer av detta. Detta är nollvisionen. Därmed bör skadeförebyggande eller skadebegränsade åtgärder vidtas i vägsystemet såväl vid nybyggnation av vägar som i efterhand vid anpassning av befintligt vägnät. Möjligheterna till överföring av transporter till mindre trafikfarliga transportslag behöver också beaktas.

Begränsad genomfartstrafik i bostadsområden

Kommentarer: Genomfartstrafik i bostadsområden, som bl.a. skapas av trängsel på huvudvägar, bör begränsas särskilt på grund av de ökade olycksriskerna.

Bibehållen säkerhet i spårtrafiken

Kommentarer: För spårtrafiken gäller en fortsatt hög ambitionsnivå vad gäller trafiksäkerhet och att minimera olyckor samt effekterna av dem för människor och trafiksystem.

Sänkt risknivå för transporter med farligt gods

Kommentar: Regionens täthet talar för att risknivåerna för transport av farligt gods sätts lågt.

Inriktningsmål 5: Ökad miljöhänsyn i transportsystemet

Minskade luftföroreningar och förbättrad luftkvalitet

Kommentarer: Begränsning av avgasutsläpp måste ses både i ett globalt, nationellt och regionalt/lokalt perspektiv vad gäller mål och åtgärder. Riksdagen har lagt fast etappmål för utsläpp av klimatpåverkande gaser i form av koldioxid samt utsläpp med regionala effekter såsom kväveoxid, svaveldioxid och flyktiga organiska ämnen. För kväveoxider och flyktiga organiska ämnen är regionala etappmål under utarbetande som en komplettering till Stockholmsregionens Miljövårdsprogram 2000 – *se kapitel 2*.

”Begränsad klimatpåverkan” är ett av de 15 nationella miljökvalitetsmål som antogs av riksdagen år 1998. En proposition för detta miljökvalitetsmål, inklusive åtgärdsstrategier för transportsektorn, väntas läggas fram av regeringen hösten 2001. I prop. 2000/01:130 Svenska miljömål – delmål och åtgärdsstrategier föreslås delmål för övriga miljökvalitetsmål. Halterna av vissa ämnen i luften såsom kvävedioxid regleras genom miljökvalitetsnormer. Olika åtgärder bör inte göra det svårare att klara övriga normer och miljömål eller medverka till klimatförändringar genom ökade koldioxidutsläpp. Åtgärdsprogram för uppfyllande av kvävedioxidnormen behöver bl.a. samordnas med åtgärder för genomförande av kommande luftkvalitetsnormer. Luftföroreningarnas negativa effekter för kulturmiljön skall begränsas.

Begränsning av utsläpp med hjälp av ny teknik och genom förbättrat trafikflöde

Kommentarer: Genom användning av ny motorteknik och alternativa bränslen kan avgasutsläpp och energiåtgång begränsas. Dessa förbättringar följer av beslut som tas på EU-nivå eller nationellt. Ett effektivare trafikflöde medför också att avgasutsläppen från det enskilda fordonet begränsas. Utöver infrastrukturförbättringar kan ett förbättrat trafikflöde åstadkommas med hjälp av trafikledning. Teknisk utveckling av fordon och bränslen samt väginformatik räcker dock inte ensamma för att åstadkomma en minskning av transporternas miljöpåverkan. Dessutom finns risk för att de minskningar av luftföroreningarna man åstadkommer genom teknisk utveckling och väginformatik motverkas av en alltför stor ökning av trafikarbetet.

Ett mål i Stockholmsregionens Miljövårdsprogram 2000 – *se kapitel 2* – är att minska biltrafikens störningar och främja en

utveckling som erbjuder goda alternativ till bilen. Kollektivtrafikens stora andel av resandet i Stockholmsregionen bör därför inte bara bibehållas, utan också ökas. Godstransporterna bör effektiviseras.

Minskade bullerstörningar

Kommentarer: Antalet bullerstörda personer bör minska för de olika trafikslagen. I regeringens prop. 2000/01:130 Svenska miljömål – delmål och åtgärdsstrategier föreslås för miljö kvalitetsmålet "God bebyggd miljö" ett särskilt delmål för buller. Detta delmål innebär att antalet människor som utsätts för trafikbullerstörningar överstigande de riktvärden som riksdagen ställt sig bakom för buller i bostäder skall ha minskat med 5 % till år 2010 jämfört med år 1998.

Begränsning av markanvändning samt barriär- och inträngseffekter

Kommentarer: Infrastrukturanläggningar bör så långt möjligt vara utformade så att markanspråken begränsas. Negativa effekter på kulturmiljön och splittrande effekter på stadsmiljön skall begränsas. Det finns annars stor risk för att natur- och kulturvärden går förlorade bl.a. när ny infrastruktur byggs.

I prop. 2000/01:130 framhålls vad gäller miljö kvalitetsmålet "God bebyggd miljö" att transporter och transportanläggningar bör lokaliseras och utformas så att skadliga inträng i stads- eller naturmiljön begränsas och så att de inte utgör hälso- eller säkerhetsrisker eller i övrigt är störande för miljön. Den biologiska mångfalden skall bevaras och utvecklas. I propositionen föreslås vidare att senast år 2010 skall fysisk planering och samhällsbyggande grundas på program och strategier för hur ett varierat utbud av bostäder, arbetsplatser, service och kultur kan åstadkommas så att bilanvändningen kan minska och förutsättningarna för miljöanpassade och resurssnåla transporter förbättras, hur kulturhistoriska och estetiska värden skall tas till vara och utvecklas, hur grön- och vattenområden i tätorter och tätortsnära områden skall bevaras och utvecklas och andelen hårdgjord yta inte ökas, hur energianvändningen skall effektiviseras, och hur förnybara energiresurser skall tas till vara.

Kommittédirektiv

Förbättring av transportsituationen inom Stockholmsregionen



Dir.
2000:96

Beslut vid regeringssammanträde den 14 december 2000

Sammanfattning av uppdraget

En kommitté ges i 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. Arbetet skall syfta till att utveckla transportsystemet på ett för regionen och hela landet miljömässigt, socialt och samhällsekonomiskt hållbart sätt.

Kommittén skall inledningsvis göra en problemanalys av transportsituationen. Den skall också utarbeta en målbild som skall ligga till grund för en långsiktig utvecklingsstrategi. Med utgångspunkt i utvecklingsstrategin skall kommittén lämna förslag till åtgärder i transportsystemet.

Kommittén skall föreslå insatser för att uppnå

- ökad samordning mellan de olika trafikslagen och ökad effektivitet i det befintliga transportsystemet,
- en tillräcklig spårkapacitet,
- ökad satsning på kollektivtrafiken,
- en tillräcklig vägkapacitet mellan norra och södra Stockholmsregionen,
- minskning av de negativa effekterna av biltrafiken,
- förbättringar av transportsystemet som leder till att det skapas fler platser attraktiva för etableringar av bostäder och arbetsplatser, och
- en tillräcklig flygplatskapacitet.

Kommittén skall undersöka och föreslå lämplig finansiering för sina förslag.

Geografisk avgränsning

I kommittédirektivet används olika geografiska begrepp. I begreppet Mälardalen inräknas Stockholms, Uppsala, Södermanlands, Örebro och Västmanlands län. Begreppet Stockholmsregionen avser Stockholms län medan begreppet Storstockholm definieras som kommunerna inom Stockholms län utom Norrtälje, Södertälje, Nynäshamn och Nykvarn.

Bakgrund

Regeringen beslutade den 14 maj 1998 propositionen Utveckling och rättvisa – en politik för storstaden på 2000-talet (prop. 1997/98:165, bet. 1998/99:AU02, rskr. 1998/99:34). Transportsystemen i landets tre storstäder behandlades emellertid inte i propositionen. Nya tioåriga investeringsplaner för infrastrukturen har beslutats under våren och sommaren 1998. Den ekonomiska tillväxten och en fortgående urbanisering har bidragit till en betydande trafikökning i landets större städer och inte minst i Stockholmsregionen.

Stockholmsregionen som tillväxtmotor

Stockholmsregionen fungerar i dag ofta som första etableringsplats i Sverige för nya näringar och företag. Uppkomst och utveckling av kunskapsintensiva verksamheter är betydande i storstadsmiljön. Inom telekommunikation och övrig informationsteknologi har Stockholmsregionen en framskjuten internationell position som är av stor betydelse för utvecklingen i hela landet. Eftersom näringar och företag under eller efter ett utvecklingsskede ofta sprids till andra delar av landet, bidrar de på sikt till en positiv utveckling även där.

Det är av stor betydelse för Sveriges utveckling att den svenska ekonomins olika delar fungerar så bra som möjligt. Det gäller inte minst lokala och regionala produktionsmiljöer. Stockholms län svarar i dag för ungefär en fjärdedel av landets totala bruttonationalprodukt och regionens produktionsandel inom kunskapsintensiv industri är ännu högre. Det ligger därför i hela Sveriges intresse att inte minst Stockholmsregionen och övriga Mälardalen utnyttjar

sina produktionsförutsättningar så bra som möjligt. Ett väl fungerande transportsystem är av stor betydelse i det sammanhanget.

I Stockholmsregionen sker en kraftig befolkningsökning som förväntas hålla i sig. Befolkningen i Stockholms län har ökat med cirka 100 000 personer sedan 1995. Befolkningsökningen tillsammans med en förväntad tillväxt i den regionala ekonomin innebär ett ökat behov av transporter. Befolkningsökningen ställer också krav på en väl fungerande bostadsmarknad. Dagens begränsade utbud av bostäder tenderar att utgöra ett allvarligt hinder för en fortsatt ekonomisk tillväxt i Stockholmsregionen och därmed också i Sverige. Många företag har nämligen i dag problem att rekrytera tillräckligt med kompetent personal eftersom det är svårt för dem som flyttar till Stockholmsregionen att få tag i bostad. Under 1990-talet har möjligheten att pendla till Stockholm ökat väsentligt genom att man byggt ut ett antal järnvägar men även genom utökad busstrafik på vägnätet. Inom en timmes restid är det möjligt att nå orter på ett avstånd av 120 km. Trots detta finns en kraftig bostadsbrist inom Stockholms län. Goda kommunikationer inom Stockholmsregionen är därför av stor betydelse för att man skall kunna öka bostadsbyggandet och göra mark i mer perifera eller svårtillgängliga områden lättare att nå och mer intressanta att planlägga för bebyggelse.

En god tillgänglighet till Stockholm även för transporter från utlandet är av stor vikt för landets näringsliv. Att lätt kunna nå Stockholmsregionen från utlandet är också viktigt för utvecklingen av turismen. Anledningen är att regionen utgör en inkörsport till stora delar av övriga Sverige.

Problembild ur transportsynpunkt

Det kraftigt ökande resandet i Mälardalen och Stockholmsregionen skapar under högtrafik en omfattande trängsel i dessa områden. Trängseln förekommer såväl i vägtrafik- som i kollektivtrafiksystemen trots att andelen resenärer i kollektivtrafiken är den högsta i landet. Trängseln innebär en minskad effektivitet med ökade kostnader och tidsåtgång för både företag och resenärer. I vägtrafiken orsakar det längre restider, lokala utsläppsproblem och en försämrad trafiksäkerhet. Ökat resande med kollektivtrafik medför kapacitetsproblem på spår och i terminaler. Många resenärer tvingas därför resa stående, vilket innebär en dålig komfort.

Dålig reskomfort minskar också kollektivtrafikens attraktionskraft. Trängsel förekommer även på de längre regionalstågslinjerna. Det förekommer också driftsstörningar som försvårar möjligheterna att upprätthålla tillförlitligheten i kollektivtrafiken.

Det ökade resandet gäller alla typer av resor. Det gäller såväl arbets-, inköps- och fritidsresor som tjänsteresor som blir nödvändiga när arbetslivet blir mer kontaktorienterat och omfattningen av serviceverksamheter ökar. Fler tjänsterelaterade resor och mer flexibel arbetstid gör att resandet i dag inte är lika starkt koncentrerat till morgon och eftermiddag som tidigare. Tillsammans med den totala ökningen av transportarbetet blir därför perioder med hög trafikintensitet tidsmässigt längre. Kommunikationerna påverkar således förutsättningarna för dem som bor i regionen att organisera vardagslivet i både tid och rum.

I Stockholms läns transportsystem fungerar kollektivtrafiken och bilresandet som kommunicerande kärl. Det gäller främst vid arbetsresor i högtrafiktid. Vid driftsstörningar i tunnelbanan eller i pendeltågstrafiken strömmar resande till vägtrafiken och vice versa. Samordningen mellan de större aktörerna i detta integrerade transportsystem fungerar i dag mindre bra. Samtidigt finns det mycket skiftande uppfattningar mellan de olika trafikaktörerna och mellan kommuner i regionen om vilka tekniska lösningar som är lämpliga för att förbättra dagens transportproblem. Det finns också konflikter mellan dem som anser att man skall bygga ut nya transportanläggningar och dem som exempelvis vill bevara och ta tillvara kulturvärden och bevara tätortsnära naturområden. Motsättningarna i kombination med de långa processer och ledtider som gäller för byggande av infrastruktur medför att angelägna utbyggnader eller andra insatser för att utveckla transportsystemet ofta inte kommer till stånd. Ofta framförs bristen på medel som skäl, men svårigheterna att skapa en gemensam prioritering av vilka åtgärder som skall vidtas påverkar också.

Nuvarande situation i Stockholmsregionen innebär en utveckling bort från de transportpolitiska målen inom samtliga trafikslag. I vägtrafiken ökar antalet dödade och skadade. Bullerstörningarna ökar också, liksom trängseln som gör att restiderna blir längre. Utsläppen av luftföroreningar i regionen och nationellt minskar till följd av den tekniska utvecklingen av fordonen. Det gäller dock inte utsläppen av koldioxid. Men minskningen av luftföroreningar är inte så stor att de uppställda målen kan uppnås. Lokalt överskrids fortfarande riktvärden för kväveoxider. I kollektivtrafik-

systemet uppstår driftsproblem som bland annat är orsakade av eftersatt underhåll. Det finns också brist på spårkapacitet. Detta innebär att resenärerna kan uppfatta kollektivtrafiken som mindre tillförlitlig vilket allvarligt riskerar att göra den mindre attraktiv. Den förväntade befolkningsutvecklingen med följande behov av resor och en förväntat stor ökning av antalet bilar i regionen bedöms också förvärra den negativa utvecklingen. Stockholmsregionen kännetecknas av en transportmarknad där utbudet redan i dag inte kan svara upp mot efterfrågan. Regionen riskerar därför att komma i större obalans i framtiden om inga åtgärder vidtas.

Inom Stockholms län finns landets mest utvecklade kollektivtrafiksystem med spår- och busstrafik och ett stort antal resande. Hälften av alla resor med kollektivtrafik i landet görs i Stockholms län. Spårssystem som tunnelbanor, förortsbanor och spårvägar finansierar regionen själv, medan spårutbyggnader i stora delar av övriga landet bekostas av staten genom Banverket. Regionen har dock de bästa förutsättningarna för att öka miljöanpassning av resandet och transporter.

Problemen i både vägtrafiken och i kollektivtrafiken medför att såväl individernas som företagens kostnader för transporter ökar. Företagens kostnader ökar för leveranser, serviceinsatser m.m., medan individernas tid för att komma till arbete, skola eller service blir längre. Den ökade trängseln begränsar möjligheten att resa mellan norra och södra Storstockholm. Det kan på sikt medföra att Stockholmsregionen funktionellt riskerar att delas i två delar, en nordlig och en sydlig del som båda har acceptabla förbindelser med centrumkärnan. Resor mellan norr och söder kan däremot komma att ta för lång tid för att vara attraktiva i en gemensam arbetsmarknad.

Regionens näringsliv karaktäriseras av att olika näringsgrenar har sin tyngdpunkt i olika regiondelar. Det gör att en funktionell splittring av arbetsmarknaden allvarligt kan påverka individernas möjligheter att organisera arbete, bostad och familjeliv.

Företagens behov av kompetent arbetskraft driver för närvarande lokaliseringarna av arbetsplatser till de områden inom regionen som är mest tillgängliga. Ett exempel är utvecklingsenheter inom informationsteknologisektorn som för närvarande etablerar sig i Stockholms centrum. Det är därför angeläget att skapa fler områden med hög tillgänglighet om Stockholmsregionen skall kunna attrahera nya företag. Ett sätt att skapa sådana förutsätt-

ningar är att transportsystemet utvecklas så att fler områden i Stockholmsregionen får en väsentligt förbättrad tillgänglighet.

Brist på flygplatskapacitet i Stockholmsregionen vid attraktiva tider på dygnet bidrar till den mycket begränsade konkurrensen på flygmarknaden som finns i Stockholm i dag. Det bidrar till att priserna på flygresor ökar. Det blir ett otillräckligt antal avgångar dels till redan befintliga destinationer på attraktiva tidpunkter och dels till nya destinationer på de tider som kunderna önskar resa. Goda möjligheter till internationella kontakter är avgörande för näringslivets konkurrenskraft och utveckling såväl i Stockholmsregionen som i landet som helhet. Särskilt resenärer från norra Sverige använder i dag Stockholm-Arlanda som utgångspunkt för vidare resor till övriga landet och ut i världen.

En ny flygplats i de södra delarna av Stockholms län skulle leda till betydande ingrepp i natur- och kulturmiljön. En sådan flygplats skulle dessutom få en negativ inverkan på Arlandas roll som nav för inrikesflyget och för övriga flygplatsers utvecklingsmöjligheter. Av dessa skäl är en ny flygplats i den södra delen av Stockholms län inte möjlig.

Effekter av att insatser inte har utförts

Inom Stockholms län har man under en längre tid planerat att bygga ut kollektivtrafiken och vägsystemet. För kollektivtrafiken har ytterligare spårkapacitet genom centrala Stockholm och komplettering av spårvägar och tunnelbanan varit aktuellt. Inom vägsystemet har en utbyggd ringled runt den centrala staden och en yttre tvärled med förbifartsfunktion samt ett införande av vägtullar tidigare varit aktuella. Även utökad flygplatskapacitet har diskuterats. Hittills har dock flera av dessa planer inte genomförts.

Den begränsade spårkapaciteten genom centrala Stockholm medför att ingen ökning av antalet tåg i vare sig lokal, regional eller interregional trafik är möjlig i dagsläget. När Årstabron öppnar för trafik kommer ytterligare tre tåg per timme och riktning att kunna trafikera sträckan Älvsjö – Stockholms central. Det motsvarar dock inte den efterfrågan som finns. Bristen på spårkapacitet och därav följande begränsningar för tågtrafiken medför därför en omfattande trängsel ombord på tågen under högtrafik.

Den tidigare storstadsöverenskommelsen syftade till att minska biltrafiken i Stockholms innerstad och skapa bättre kontakt mellan

dels de radiellt uppbyggda trafiklederna, dels mellan norra och södra Storstockholm. Därefter har frågan om att förbättra förutsättningarna för en långsiktig och miljöanpassad lösning av väg-, järnvägs- och kollektivtrafik i centrala Stockholm utretts (Riddarholmskommittén). De hittills begränsade utbyggnaderna av kringfartsleder innebär att trafiken fortfarande i huvudsak är hänvisad till de infartsleder som är orienterade mot regionens centrum. Uteblivna vägutbyggnader i kombination med uteblivet vägavgiftssystem har troligen bidragit till att man inte lyckats minska biltrafiken i Stockholms innerstad. Det gör att utsläppen av avgaser är fortsatt höga och att framkomligheten för distributionstrafik och de nyöppnade stombusslinjerna är fortsatt dålig.

Uppdraget

En särskild kommitté skall till regeringen lämna förslag på insatser för att förbättra transportsystemet inom Stockholms län men också för att förbättra transportmöjligheterna mellan Stockholm och övriga Mälardalen, övriga landet samt internationellt. Med utgångspunkt från den beslutade transportpolitiken skall arbetet syfta till att transportsystemet kan utvecklas på ett för regionen och hela landet miljömässigt, socialt och samhällsekonomiskt långsiktigt hållbart sätt. Kommittén skall kunna diskutera och lämna förslag till förbättringsåtgärder för all slags trafik. I arbetet skall karaktären av regionens näringsliv och även regionens betydelse för resten av landet beaktas. Regionens goda förutsättningar för en ökad miljöanpassning av främst person- men även godstransporter skall ligga till grund för uppdraget. Hänsyn till kulturmiljövärdena i regionen skall tas. Arbetet skall även fokusera på säkerhets- och jämställdhetsaspekter. I fråga om jämställdhetsaspekter skall resvanor beaktas.

Kommitténs arbete skall syfta till att skapa bättre beslutsunderlag för att utveckla transportsystemet i Stockholmsregionen och transportlänkarna till Stockholm från Mälardalen och övriga landet. Kommittén skall eftersträva att lämna så väl förankrade förslag att de kan vara hållbara över flera mandatperioder. Kommittén skall därför driva arbetet i ett nära samråd med berörda kommuner, andra lokala, regionala och centrala myndigheter, organisationer och intresseföreningar.

Kommittén skall inledningsvis redovisa en problemanalys för regionens transportsystem. Kommittén skall därefter ta fram en målbild för utvecklingen av transportsystemet i regionen med alternativa scenarier för hur transportproblem kan lösas. Problemanalysen och målbilden med scenarierna skall sedan utgöra ett underlag för kommitténs fortsatta arbete med en långsiktig utvecklingsstrategi för en period på 25–30 år.

Med utgångspunkt i utvecklingsstrategin skall kommittén lämna förslag till åtgärder i transportsystemet. Förslagen skall t.ex. gälla utbyggnader, åtgärder som ökar effektiviteten längs transportlänkar, på stationer eller terminaler och eventuella regelförändringar eller styrmedel. Kommittén bör rangordna sina förslag och motivera skälen till rangordningen. Åtgärdernas samhällsekonomiska nytta och kostnad skall anges. Förslag till utbyggnader skall utformas så att de kan behandlas och inrymmas i trafikverkens och de berörda länsstyrelsernas långsiktiga investeringsplaner. För de utbyggnadsåtgärder som kommittén kommer att föreslå skall trafikverken svara för den fysiska objektplaneringen i enlighet med ordinarie planeringssystem. Utbyggnader behöver samordnas med övrig markanvändningsplanering i berörda kommuner. Prövningar kommer därför att göras enligt miljöbalken, väglagen (1971:948), lagen (1995:1649) om byggande av järnväg, plan- och bygglagen (1987:10), lagen (1988:950) om kulturminnen m.m. men även andra lagar.

Kommittén skall 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 trafik huvudmannen 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,
- minskade negativa effekter 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.

Kommittén skall i samband med att olika insatser övervägs, beakta behovet av att förbättra stadsmiljön. Särskild hänsyn skall tas till de kulturhistoriska värdena av riksintresse som finns i Stockholmsregionen.

Regeringen har i dag uppdragit åt Banverket att planera för en utbyggnad av spårkapaciteten genom centrala Stockholm. Banverket skall i planeringsarbetet samordna olika intressen i syfte att nå en hållbar trafiklösning. Kommittén skall samverka med Banverket i syfte att realisera en utbyggd spårkapacitet. I syfte att öka kollektivtrafikens attraktionskraft och bidra till en ökad miljöanpassning skall kommittén överväga om bidrag skall kunna ges till investeringar som i dag inte omfattas av de statliga bidragsreglerna i förordningen (1988:1017) om statsbidrag till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. Kommittén skall även överväga om en större bidragsandel till spåranläggningar än i dag skulle kunna bidra till ökad miljöanpassning av transportsystemet och i sådant fall eventuellt lämna förslag till ändrade bidragsregler.

Kommittén skall undersöka och föreslå lämplig finansiering för sina förslag. Kommittén skall i sitt arbete även söka möjligheter till samfinansiering med regionens kommuner för de insatser som kommer att föreslås.

Organisation och arbetsformer

En särskild kommitté med en bred parlamentarisk representation tillsätts. Kommittén skall 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.

De statliga trafikverken och de länsstyrelser som berörs av olika förslag skall bistå kommittén med de underlag och bedömningar som är nödvändiga på t.ex. teknik-, ekonomi- eller miljöområdet.

Tidsplan och redovisning

Kommittén skall till regeringen regelbundet redovisa resultaten av sitt arbete enligt nedan. Senast den 1 mars 2001 skall kommittén redovisa en problemanalys som avser Stockholmsregionens transportsystem med beaktande av transportmöjligheterna mellan Stockholm och övriga Mälardalen, övriga landet och internationellt. Utifrån problemanalysen skall kommittén ta fram en målbild med alternativa scenarier för utvecklingen av transportsystemet. Målbilden och de alternativa scenarierna skall kommittén redovisa senast den 1 juni 2001.

Senast den 15 januari 2002 skall kommittén redovisa en långsiktig utvecklingsstrategi. Som en första etapp i att förverkliga utvecklingsstrategin skall kommittén vid samma tillfälle redovisa förslag till infrastrukturåtgärder som skall vara möjliga att arbeta in i kommande omgång långsiktiga investeringsplaner. Utbyggnadsförslag skall innehålla bedömningar av effekter och måluppfyllelse, dels mot målbilden som kommittén tagit fram, dels mot olika nationella mål. Andra eventuella förslag från kommittén som syftar till att utveckla transportsystemet avser regeringen att behandla i ordinarie propositionsarbete.

Kommittén skall vidare följa upp processen kring och genomförandet av de föreslagna åtgärderna, men också vid behov lämna eventuella nya förslag. Kommittén skall slutligt redovisa sitt arbete senast den 31 december 2003. Lägesrapporter skall lämnas senast den 31 december 2002 och senast den 1 juni 2003.

(Näringsdepartementet)

Kommittédirektiv

Tilläggsdirektiv till kommittén om förbättrad transportsituation i Stockholmsregionen (N 2001:02)



Dir.
2001:17

Beslut vid regeringssammanträde den 1 mars 2001

Sammanfattning av uppdraget

Med ändring av tidigare direktiv skall kommittén senast den 1 juni 2001 redovisa den problemanalys som avser Stockholmsregionens transportsystem med beaktande av transportmöjligheterna mellan Stockholm och övriga Mälardalen, övriga landet och internationellt. Kommittén skall senast den 1 juni 2001 ge förslag på hur flygplatskapaciteten i Stockholmsregionen kan tillgodoses vid befintliga flygplatser. En särskild förhandlare skall utses inom kommittén med uppdrag att finna en god hantering av det civilrättsliga avtal om framtida utbyggnad av Stockholm-Arlanda flygplats som ingåtts mellan staten och Sigtuna kommun. Uppdraget skall redovisas senast den 1 juni 2001.

Kommitténs nuvarande uppdrag

Regeringen beslutade den 14 december 2000 direktiv för en kommitté med uppgift att i nära samarbete med lokala och regionala företrädare till regeringen lämna förslag till förbättringar av transportsituationen i Stockholmsregionen (dir. 2000:96). Kommittén skall också verka för förbättrade transportmöjligheter mellan Stockholm och övriga Mälardalen, övriga landet och internationellt. Arbetet skall syfta till att utveckla transportsystemet på ett för regionen och hela landet miljömässigt, socialt och samhällsekonomiskt hållbart sätt.

I kommittédirektiv 2000:96 pekas på bristen på flygplatskapacitet i Stockholmsregionen vid attraktiva tider. Vidare konstateras att

en ny flygplats i de södra delarna av Stockholms län skulle innebära betydande ingrepp i natur- och kulturmiljön. En sådan flygplats skulle dessutom påverka Arlandas roll som nav för inrikesflyget och övriga flygplatsers utvecklingsmöjligheter på ett negativt sätt. Det är skälen till att en ny flygplats i den södra delen av Stockholms län inte är möjlig.

Tilläggsuppdraget

Kommittén skall lämna förslag på hur flygplatskapaciteten i Stockholmsregionen kan tillgodoses vid befintliga flygplatser. Förslaget skall redovisas senast den 1 juni 2001.

En av ledamöterna i kommittén skall 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. Uppdraget skall redovisas senast den 1 juni 2001.

Enligt direktiven skall en problemanalys redovisas senast den 1 mars 2001. Med ändring av direktivet i denna del skall kommittén i stället redovisa problemanalysen tillsammans med målbilden senast den 1 juni 2001.

(Näringsdepartementet)