

Bilaga 7:24 till kommunstyrelsens protokoll den 9 april 2003, § 23

PM 2003 RIII (Dnr 314-163/2003, 314-323/2003, 314-198/2003, 314-751/2003)

Framtidsplan för järnvägen 2004-2015

Remiss från Banverket

Remisstid 10 april 2003

Förslag till nationell plan för vägtransportsystemet 2004-2015

Remiss från Vägverket

Remisstid 10 april 2003

Förslag till långsiktiga planer för transportinfrastrukturen

Remiss från Länsstyrelsen

Remisstid 10 april 2003

Borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande

1. Som svar på remisserna översänds denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Föredragande borgarrådet Roger Mogert anför följande.

Bakgrund

Banverket, Vägverket och länsstyrelserna fick 2002-03-14 regeringens uppdrag att upprätta nya investeringsplaner för perioden 2004-2015, se sammanfattning i *bilaga 2*. Enligt direktiven skall Banverket, Vägverket och länsstyrelserna lämna sina förslag till planer till regeringen senast den 4 augusti 2003. Remisstiden för kommunen var satt till 2003-04-01 och har förlängts till 2003-04-10.

Förslagen till planer ska utgå från regeringens och riksdagens övergripande transportpolitiska mål om ett långsiktigt hållbart och samhällsekonomiskt effektivt transportsystem och de transportpolitiska delmålen om tillgänglighet, hög transportkvalitet, positiv regional utveckling, säker trafik, god miljö och ett jämställt transportsystem.

Den statliga infrastrukturplaneringen är uppdelad på två nivåer, den nationella och den regionala. Investeringar i och drift av järnvägar samt – fr.o.m. denna planeringsomgång – även bidrag till regionala banor (tunnelbanor och spårvägar), stationer och tåg – behandlas i Framtidsplan för järnvägen. De största vägarna ingår i det nationella stamvägnätet som i Stockholms län utgörs av europavägarna. Både investeringar i och drift och underhåll av dessa behandlas i den Nationella planen för vägtransportsystemet. Dessa planer tas fram av Banverket respektive Vägverket och fastställs av regeringen.

Remisser

Ärendena har för synpunkter remitterats till stadsledningskontoret (SLK), gatu- och fastighetsnämnden (GFN) och stadsbyggnadsnämnden (SbN).

SLK kan konstatera att de föreslagna åtgärderna endast i mycket begränsad omfattning motsvarar de behov som Stockholm – Mälarenregionen redovisat och som syftar till att vidmakthålla regionens internationella konkurrenskraft, upprätthålla goda och jämlika levnadsvillkor och erhålla en långsiktigt hållbar livsmiljö. Bristerna i transportsystemet hämmar i stor utsträckning Stockholmsregionens utveckling, vilket får negativa konsekvenser inte bara för regionen utan för Sverige som helhet. Stockholmsregionen växer geografiskt genom bl a de förbättrade kommunikationerna i Mälardalen och en alltmer breddad bostads- och arbetsmarknad, vilket bildar Stockholm – Mälarenregionen. Denna region rymmer cirka en tredjedel av Sveriges befolkning och näringsliv. Stor-Stockholm och i allt högre utsträckning Stockholm - Mälarenregionen betyder mycket för välfärden i landet, både genom de inkomster som genereras och genom att utgöra bas för att utveckla och etablera näringar. Befolkningen i Stockholms län beräknas enligt den regionala utvecklingsplanen (RUFS) öka med motsvarande 600 000 inom 30 år. Stockholms stad planerar f.n. för ett kraftigt ökat bostadsbyggande och i länet har länsstyrelsen tillsammans med länets kommuner visat på möjligheter att skapa nya bostäder. Brister i transportsystemet begränsar bostadsbyggandet och försvårar den pågående utvecklingen av en gemensam arbetsmarknad. Under 2002 har den ekonomiska aktiviteten mycket riktigt också avtagit i länet och sysselsättningen har minskat.

Stadsledningskontoret vill särskilt framhålla att transportsystemet över Salt-
sjö/Mälarsnittet måste stärkas. Det är av avgörande strategisk betydelse för såväl regionens transporter som för riket som helhet. De högst prioriterade projekten i Stockholm - Mälarenregionen blir därmed Citybanan och ökad vägkapacitet i form av en västlig förbifart. I staden är Södra Länken snart färdigbyggd och Norra Länken planeras att byggas, vilket gör att planeringen måste inledas för att komplettera dessa med en östlig länk för att komplettera ringleden. Stadens planerade försök med miljöavgifter i innerstaden påverkar inte behovet av en förstärkt trafikinfrastruktur. Det finns ett stort behov av att minska biltrafiken i innerstaden, men behovet av att förbättra bilkapaciteten över Saltsjö/Mälarsnittet kommer fortfarande att kvarstå.

För att dra nytta av de möjligheter till ökat resande som Citybanan ger och för att undvika att nya flaskhalsar uppstår måste ett antal objekt prioriteras i planeringen. (SLK:s tjänsteutlåtande bifogas som *bilaga 3*.)

GFN konstaterar att planerna innehåller en hel del för staden viktiga investeringar. Många av projekten ligger dock för utförande sent i planförslagen och många har inte kunnat inrymmas i planerna. Citybanan – d.v.s. pendeltågstunneln under Stockholms innerstad – och Norra Länken ingår i planförslagen så att ett byggande kan påbörjas så snart som planläggningen har färdigställts.

Däremot har medelsutrymme för byggande av väg E4 på delen Förbifart Stockholm upptagits först åren 2012-2015. Med hänsyn till den fortsatta befolkningstillväxten i regionen är detta helt otillfredsställande. Stockholmsregionen måste även fortsättningsvis kunna fungera som en gemensam bostads- och arbetsmarknad och det är angeläget att också utjämna de regionala skillnaderna mellan de norra och södra regiondelarna. Statsbidragen till den fortsatta utbyggnaden av Tvärbanan på delen Hammarby Sjöstad – Slussen och på delen Alvik och norrut bör komma tidigare i planen, och Tvärbanan norrut måste kompletteras med sträckan upp till Kista. Även Spårväg Syd och diskuterade tunnelbaneförlängningar bör tas med i planen.

För att tillgodose regionens behov av bostäder måste ytterligare investeringar göras för nya vägar och förbättrad kollektivtrafik. Ett exempel på detta är Danvikslösen, som

förutsätter att Värmdöleden förläggs i en tunnel under Henriksdalsberget och att nya trafikplatser byggs vid Henriksdal och vid Lugnet. Statsbidrag till denna omläggning av Värmdöleden är angelägen, och i vart fall bör trafikplats Lugnet, kostnadsberäknad till 300 miljoner kronor, ingå i den regionala planen eftersom den utgör en del av det statliga vägnät som Vägverket är väghållare för.

Sammantaget innebär detta att investeringarna i trafiksystemet i regionen måste bli mer omfattande än vad nu förslagen till planer utvisar. Det är också nödvändigt att den regionala planen ges ett innehåll enligt alternativet med en högre ram, det s.k. 150 procent-alternativet.

SBN konstaterar att en hög andel kollektivresande är en förutsättning för att Stockholm och länet skall kunna utvecklas på ett hållbart sätt. Detta fordrar en utbyggnad av kollektivtrafiken i minst den omfattning som redovisas i RUFS. Detsamma gäller vägsystemet där en utebliven utbyggnad hotar att ytterligare försämra framkomligheten, bl.a. över Saltsjö - Mälarsnittet.

SBN finner det anmärkningsvärt att de föreslagna ramarna i så liten omfattning svarar upp mot de behov som Stockholmsberedningen redovisat. När det gäller investeringar i spår och vagnar är dessutom ramarna för länet mycket långt från paritet med länets andel av befolkning och resande på spår. Länets tilldelning vad gäller järnvägar och kollektivtrafik utgör endast 28 procent av det av Stockholmsberedningen redovisade behovet. Bidragen till regionala spår (tunnelbanor och snabbspårvägar) i länet utgör bara ca 1 procent av Framtidsplanens investeringsram. Detta har medfört att endast två av de 11 spårvägs- och tunnelbaneobjekt som listats av Stockholmsberedningen finns med i remissförslaget. I Framtidsplanen står emellertid att "Banverket kommer att avsätta medel för att i samverkan med Stockholmsregionen utreda behov av infrastrukturutbyggnad bland annat för att möjliggöra kommunikationer till nya bostadsområden i regionen. I det slutliga förslaget till Framtidsplan för järnvägen kan ytterligare satsningar i regionen vara aktuella under förutsättning att medfinansiering kan åstadkommas." Kontoret finner det synnerligen viktigt att ett sådant samarbete mellan regionen och Banverket snarast etableras.

SBN anser att det är mycket tillfredsställande att medel reserverats för Citybanan och Norra Länken, två av de projekt som staden under flera år framhållit som de mest betydelsefulla för regionens utveckling. I övrigt måste SBN dock konstatera att gapet mellan regionens behov – så som det redovisats av Stockholmsberedningen - och de förslag till objekt som återfinns i de remitterade förslagen till nationella planer är mycket stort. SBN ger förslag till tillkommande objekt eller tidigareläggningar som emellertid bara utgör en starkt prioriterad del av det verkliga behovet, se *bilaga 5*.

Mina synpunkter

Jag kan konstatera att det för första gången på länge finns en mycket stark enighet inom Stockholm - Mälarenregionen, både när det gäller problembild och vilka åtgärder som behöver vidtagas för att inte regionens utveckling ska äventyras. Från Eskilstuna i söder till Västerås i norr råder en bred enighet kring viktiga utvecklingsfrågor. Det finns en utbredd och väl förankrad insikt om att infrastrukturen är någonting vi alla gemensamt har nytta av. När kapaciteten förstärks i södra regionhalvan så ökar det möjligheten i den norra och vice versa. Det finns också en insikt om att en utveckling av infrastrukturen ger nödvändiga förutsättningar för det gemensamma arbetet med att utveckla den gemensamma bostads- och arbetsmarknaden i Stockholm - Mälarenregionen.

Jag kan också konstatera att de föreslagna åtgärderna endast i mycket begränsad omfattning motsvarar de behov som Stockholm – Mälarenregionen redovisat och som syftar till att vidmakthålla regionens internationella konkurrenskraft, upprätthålla goda och jämlika levnadsvillkor och erhålla en långsiktigt hållbar livsmiljö. De föreslagna åtgärderna ger med andra ord inte tillräckliga förbättringar för att uppnå de transportpolitiska målen.

Av den totala investeringsramen för järnvägar rör 10 procent investeringar i Stockholms län. Samtidigt hyser Stockholms län 20 procent av Sveriges befolkning, står för 60 procent av det regionala kollektiva researbetet. Ytterligare ca 18 procent står övriga regionen för i och med TIM-trafiken. Den i sin tur utgör ca 50 procent av SJ:s totala passagerartrafik. Jag ser allvarligt på att endast 10 procent av investeringarna i Framtidsplan för järnvägen avser Stockholms län. Inte minst som det är ett nav som påverkar stora delar av övriga landets järnvägstrafik. Exempelvis kan inte Citybanan genom centrala Stockholm betraktas som något som framförallt kommer stockholmarna till del. Det är i själva verket en kapacitetsförstärkning för järnvägsnätet som helhet. De föreslagna rena nyinvesteringarna i större vägar i länet uppgår till ca 12,2 mdkr vilket är 32 procent av det av Stockholmsberedningen redovisade behovet fram till år 2015. Det är också anmärkningsvärt att inga medel finns reserverade för en västlig förbifart trots att samtliga kommuner i länet och länsstyrelserna i Mälardalen har lyft fram detta som det högst prioriterade vägprojektet i regionen.

Samtidigt är det ett faktum att mer än 40 procent av landets samlade ekonomiska tillväxt under åren 1985 – 2000 genererades i Stockholm - Mälarenregionen. Finansdepartementets senaste långtidsutredning visar dessutom att regionens betydelse för landets ekonomiska tillväxt väntas bli lika stor de kommande 15 åren. I infrastrukturpropositionen har regeringen uttryckt en tydlig inriktning att de framtida satsningarna på infrastrukturen måste ske genom utbyggnad av ett konkurrenskraftigt järnvägsnät inte minst i storstadsområdena. Därför behövs särskilda satsningar på storstadsregionerna så att inte tillväxten äventyras. Det är också så, att ur ett europeiskt perspektiv, krävs särskilda storstadsinsatser för att säkra Sveriges tillväxt. Under 2002 har den ekonomiska aktiviteten avtagit i länet och sysselsättningen har minskat.

Jag vill också understryka att utvecklingen av den regionala trafiken på järnväg, tunnelbana och spårväg är av stor betydelse för att skapa ett långsiktigt hållbart transportsystem i storstadsregionerna. Den ökande regionalåtgärken innebär samtidigt en regionförstoring, något som öppnar nya möjligheter till arbete, boende och fritid. Här kan vi se att långsiktig ekonomisk, social och ekologisk uthållighet går hand i hand.

Brister i transportsystemet begränsar dessutom bostadsbyggandet. Jag anser att det av Banverket i banplanen aviserade utredningsarbetet avseende infrastrukturutbyggnad som skapar förutsättningar för nya bostadsområden i och för sig är lovligt och måste inledas omedelbart. Vi vet dock också att flera infrastrukturprojekt i Stockholm, exempelvis snabbspårvägen till Kista och Saltsjöbanans konvertering, är förenade med nyexploatering för bostäder. Där behövs inget utredningsarbete utan medel för genomförandet.

Förutom detta behövs dessutom andra statliga åtgärder än ökade medel för investeringar om vi ska kunna utveckla regionen. Exempelvis behövs en översyn av bland annat PBL, miljöbalk m.m. för att underlätta planprocessen i stora infrastrukturprojekt. Jag vill också konstatera att avståndet mellan Stockholm - Mälarenregionens behov och de remitterade förslagen är stort. Vi riskerar då att gå miste om en historisk möjlighet. Vi har idag en enig region, vi är överens med staten om att regionens utveckling är avgörande för hela nationen - inte minst ur ett europeiskt perspektiv - och

utvecklingen i regionen är helt i enlighet med de målsättningar som infrastrukturpropositionen är ett uttryck för. Det är nödvändigt, och definitivt en nationell angelägenhet, att de möjligheter som idag finns i Stockholm - Mälarenregionen tas till vara.

Jag ställer mig helt och fullt bakom vad stadsledningskontoret anför i sitt tjänsteutlåtande och med hänvisning till detta utlåtande förordar jag att borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande

1. Som svar på remisserna översänds denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Stockholm den 24 mars 2003

ROGER MOGERT

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden *Kristina Axén Olin*, *Sten Nordin* och *Mikael Söderlund* (alla m) enligt följande.

Vi föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta
att godkänna förslaget till beslut samt därutöver anförä.

Investeringsplanerna för åren 2004-2015 visar tydligt att regeringen inte anslagit tillräckligt med resurser för att trafiksituationen i Stockholms regionen skall kunna förbättras i takt med att regionen växer. Det krävs därför ett nytt infrastrukturbeslut i Riksdagen för att anslå tillräckligt med pengar till såväl nya vägar som förbättrad kollektivtrafik. Sker inte detta är många av de planer på utbyggnad som den politiska majoriteten presenterar helt orealistiska. Framförallt saknas statliga medel för att bygga Österleden. Den östra leden är en förutsättning för att trafiksituationen och tillväxten i Stockholm skall kunna förbättras.

Reservation anfördes av borgarrådet *Viviann Gunnarsson* (mp) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta
att som svar på remissen anförä följande.

Inom majoriteten i staden har vi i stort en delad syn på behovet av kollektivtrafiksatsningar.

I stockholmsområdet pågår och planeras utbyggnaden av flera stora bostads- och arbetsplatsprojekt. Det är av mycket stor vikt att dessa områden kan försörjas med en väl fungerande kollektivtrafik. Vi vill betona vikten av att kollektivtrafikförsörjningen går att ordna i samband med att inflyttningen till bostäderna sker och då arbetsplatser tas i anspråk. Vi vill också betona att Stockholms spårbundna kollektivtrafiksystem idag är belastat till bristningsgränsen. Det gäller i första hand pendeltågstrafiken, men i hög grad även tunnelbanesystemet.

Vi finner att de investeringar som föreslås för att utveckla spårnätet i stockholmsregionen är långt ifrån tillräckliga. Av särskild stor vikt är att de föreslagna investeringarna kompletteras med tvärbanans förlängning till Kista/Helenelund och en ny spårvägslinje mellan Älvsjö och Kungens kurva vidare till Flemingsberg.

För att få till stånd tillfredställande kollektivtrafik med knutpunkter i söderort bör dessutom utbyggnad av tunnelbanesträckan mellan Hagsätra och Älvsjö ske så snart det är möjligt. I västerort behöver sträckan Akalla – Barkarby respektive Hjulsta - Barkarby ha spårbunden trafik.

Såväl tvärbanans förlängning norrut som förlängningen söderut till Slussen bör ske tidigare än vad planen anger. Det gäller även utbyggnaden av pendeltågspåren mellan Västerhaninge och

Nynäshamn. Det kan få mycket negativa följder för resandemönstren att låta bygga ut en motorväg till Nynäshamn och först flera år senare genomföra motsvarande standardhöjning inom kollektivtrafiken på samma sträcka.

Vi är positiva till att Citybanan finns med i planerna. Det är en av de viktigaste investeringarna för att utveckla järnvägsnätet, inte bara för Stockholm utan för hela landet. Eftersom det är en nationell angelägenhet att öka spårkapaciteten på denna sträcka är det emellertid orimligt att behovet av ytterligare kollektivtrafiksatsningar i Stockholm blir lidande som en följd av denna satsning. Om man undantar det som staten bidrar med till Citybanan innebär förslaget till investeringsplan att ytterligt lite investeringspengar satsas i Stockholmsregionen. För pendeltågstrafiken är behovet av utbyggnad extra stort på sträckan Tomtebodavägen – Kalhäll. Banverkets förslag i denna del är otillräckligt.

Utöver de angelägna projekt som nämnts ovan vill vi poängtera att man inom Stockholmsberedningens arbete föreslagit en rad andra viktiga kollektivtrafikprojekt i regionen. Vi ser ett direkt samband mellan statens finansieringsvilja av dessa projekt och de resandemönster som utvecklas i regionen, med konsekvenser när det gäller utsläpp av växthusgaser, överskridande av miljökvalitetsnormer, bullerstörningar och antalet trafikolyckor.

När det gäller förslagen till vägsatsningar finner vi det anmärkningsvärt att investeringsramarna för vägar i regionen för perioden 2004-2015 totalt sett överstiger investeringsramarna för spårsatsningar.

De många motorvägsbyggen som planeras för Stockholmsregionen kommer om de förverkligas att leda till en kraftig ökning av biltrafiken. En sådan trafikökning kommer att göra det omöjligt att nå de lokala, regionala och nationella miljömål som finns. Även miljökvalitetsnormerna för kväveoxider och partiklar kommer att överskridas om motorvägsnätet utökas ytterligare. såväl Stockholms stad som i riksdagen har beslutat att genomföra ett fullskaleförsök med trängselavgifter ska införas i Stockholm under mandatperioden. Införandet av ett sådant system kan komma att radikalt förändra trafiksituationen i Stockholmsregionen. Ett exempel är att förbindelsen mellan Norra och Södra Stockholm kan förbättras kraftigt vilket gör att en ny vägförbindelse inte blir nödvändig över Saltsjö-Mälarsnittet. Allt arbete för ett utökat motorvägsnät måste avbrytas i avvaktan på den utvärdering av trängselavgiftsförsöket som ska ske under år 2006 så att den nya trafiksituationen kan beaktas i planeringsarbetet.

Väg E18 bör anläggas i tunnel vid Tensta och Rinkeby så att intrång i grönmarken kan undvikas och kontakten för de boende till Järvafältet förbättras. Likaså bör en fortsatt överdäckning av Nynäsvägen och tunnelläggnings av Älvsjövägen genomföras. Förbättringar av trafiksäkerheten på väg 73 måste också ingå i planen, däremot ej en större utbyggnad av vägen. Om pengar omfördelas från projekten Norra Länken och Förbifart Stockholm behöver nya medel inte skjutas till för dessa investeringar.

ÄRENDET

Banverket, Vägverket och länsstyrelserna fick 2002-03-14 regeringens uppdrag att upprätta nya investeringsplaner för perioden 2004-2015, se sammanfattning i *bilaga 2*. Enligt direktiven skall Banverket, Vägverket och länsstyrelserna lämna sina förslag till planer till regeringen senast den 4 augusti 2003. Remisstiden för kommunen var satt till 2003-04-01 och har förlängts till 2003-04-10.

Förslagen till planer ska utgå från regeringens och riksdagens övergripande transportpolitiska mål om ett långsiktigt hållbart och samhällsekonomiskt effektivt transportsystem och de transportpolitiska delmålen om tillgänglighet, hög transportkvalitet, positiv regional utveckling, säker trafik, god miljö och ett jämställt transportsystem. Infrastrukturplaneringen är uppdelad på två nivåer, den nationella och den regionala. Investeringar i och drift av järnvägar samt – fr.o.m. denna planeringsomgång – även bidrag till regionala banor (tunnelbanor och spårvägar), stationer och tåg – behandlas i Framtidsplan för järnvägen. De största vägarna ingår i det nationella stamvägnätet som i Stockholms län utgörs av europavägarna. Både investeringar i och drift och underhåll av dessa behandlas i den Nationella planen för vägtransportsystemet. Dessa planer tas fram av Banverket respektive Vägverket och fastställs av regeringen. Förbättringsåtgärder i länsvägar och riksvägar som inte ingår i det nationella stamvägnätet samt vissa bidrag till trafikhuvudmännen och kommunerna för vägorienterade åtgärder behandlas i Länsplaner för regional transportinfrastruktur. De upprättas och beslutas av respektive länsstyrelser.

REMISSER

Ärendena har för synpunkter remitterats till stadsledningskontoret (SLK), gatu- och fastighetsnämnden (GFN) och stadsbyggnadsnämnden (SBN).

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen som svar på Vägverkets, Banverkets och Länsstyrelsens remisser hänvisar till vad som anförs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat 20 februari 2003.

Se *bilaga 3*.

Gatu- och fastighetsnämnden beslutade den 11 mars 2003 att överlämna gatu- och fastighetskontorets tjänsteutlåtande samt att därutöver anföra följande.

Det är ingen hemlighet att majoriteten i Stockholm har olika syn på vissa vägprojekt så som Norra länken och utbyggnaden av E18. Vi är emellertid helt ense om att det i stockholmsområdet finns ett stort behov av infrastruktursatsningar, speciellt vad gäller spårbunden trafik. I takt med att det byggs fler nya bostäder och bostadsområden måste även kollektivtrafiken byggas ut. Citybanan är en av de viktigaste investeringarna för att utveckla järnvägsnätet, inte bara för Stockholm utan för hela landet. Eftersom det är en nationell angelägenhet att öka spårkapaciteten på denna sträcka är det emellertid orimligt att Stockholm ska finansiera denna. Om man undantar det som staten bidrar med till det nationellt angelägna projektet Citybanan innebär förslaget till investeringsplan dessutom att ytterligare lite investeringspengar satsas i Stockholmsregionen.

Om vi strävar efter ett långsiktigt hållbart Stockholm krävs att mer pengar investeras i kollektivtrafiksystemet. En av de viktigaste satsningarna på kollektivtrafiken i Stockholm är utbyggnaden av tvärbanan. Med tanke på satsningarna på bostäder och centrum i området måste även sträckan till Kista föras in i planen. Såväl förlängningen norrut som förlängningen söderut till Slussen bör dessutom ske tidigare än vad planen anger. Förutom dessa förlängningar måste även tvärförbindelserna i de södra förorterna underlättas genom en tvärbanelinje mellan Älvsjö och Kungens kurva.

För att få till stånd tillfredställande kollektivtrafik med knutpunkter i söderort bör dessutom utbyggnad av tunnelbanesträckan mellan Hagsätra och Älvsjö ske så snart det är möjligt. Detsamma gäller sträckan mellan Akalla och Barkaby.

Reservation anfördes av *Berthold Gustavsson m.fl.* (m), *Ulf Fridebäck m.fl.* (fp) och *Björn Nyström* (kd), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av *Roger Mogert m.fl.* (s), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av *Ann-Marie Strömberg* (v), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av *Per Bolund* (mp), *bilaga 1*.

Gatu- och fastighetskontorets tjänsteutlåtande daterat 19 februari 2003 har i huvudsak följande lydelse.

Allmänt

Slutsatserna i såväl den regionala utvecklingsplanen som stockholmsberedningens betänkande är att det krävs omfattande investeringar i transportinfrastrukturen i länet. Detta bedöms nödvändigt för att klara regionens tillväxt, sysselsättning och välfärd, vilket i sin tur är en förutsättning för en positiv utveckling i landet som helhet.

Under år 2002 minskade takten i befolkningsökningen något, såväl i staden som i länet. Ökningen förra året, år 2002, uppgick ändå i länet till drygt 11 500 personer. Även om det är svårt att bedöma den framtida befolkningsökningen är det helt uppenbart att det krävs en förbättrad infrastruktur i regionen, såväl vad gäller kollektivtrafiken som den individuella biltrafiken, där kapacitetsförstärkningar är nödvändiga främst i delarna utanför den centrala kärnan i regionen.

Övergripande projekt

Staden har under flera år framhållit tre projekt som särskilt betydelsefulla för regionens framtida utveckling. Det gäller Förbättrad järnvägskapacitet genom centrala Stockholm, Norra Länken och Förbifart Stockholm. De nu remitterade planförslagen innebär dels att järnvägskapaciteten genom Stockholm kommer att förbättras så snart de detaljerade planerna för en pendeltågstunnel färdigställts och dels att Norra Länken kommer att genomföras i enlighet med den mellan staden och Vägverket träffade överenskommelsen.

I nuvarande plan för det nationella vägnätet, som omfattar tioårsperioden 1998 – 2007, ingår Förbifart Stockholm med påbörjande de sista åren i planen. I det nya planförslaget ingår Förbifart Stockholm med en medelstilldelning först under de sista åren i planen, åren 2012-2015. Det innebär att projektet i det nya planförslaget senareläggs sex år à sju år. Vägverket arbetar med en vägutredning för förbifarten där för närvarande tre vägkorridorer studeras. Verket bedömer att från planeringssynpunkt är en bygnadsstart år 2006/2007 möjlig.

En sådan påtaglig senareläggning av förbifarten till efter år 2010 kommer att få allvarliga konsekvenser för hur regionen kommer att kunna fungera framöver. Regionens styrka är det stora arbetskraftsutbud som finns, förutsatt att regionen fungerar som en gemensam bostads-

och arbetsmarknad. Redan i dag saknas tillräcklig kapacitet för trafik över Saltsjö/Mälarsnittet. Uppgraderingen av Essingeleden med ett ökat antal körfält ger en förbättring, som dock den med befolkningsökningen sammanhängande trafikökningen kommer att ta i anspråk fullt ut inom ett fåtal år. En förbifart Stockholm kommer också att få stor betydelse för att minska den regional obalans som finns mellan den norra och södra delen av regionen, en obalans som tenderar till att öka framöver.

Det kan synas som märkligt att en förbifart Stockholm ligger så sent i Vägverkets planer när i stort sett samtliga tätorter i övrigt i landet redan i dag har godtagbara förbifarter. Även vid en internationell jämförelse med andra städer i motsvarande storlek i Europa framstår avsaknaden av en fungerande förbifart i Stockholm som mycket ovanlig.

Statsbidrag till spårvägar

Järnvägsplanen för landet som helhet omfattar investeringar om ca. 100 miljarder kronor under planperioden. Detta är en betydande satsning från statsmakternas sida på spårbunden kollektivtrafik. Det är ur samhällsekonomisk synpunkt viktigt att satsningarna sker där trafikmängderna är betydande. Mot denna bakgrund borde den fortsatta utbyggnaden av snabbspårvägen ges en mer framskjuten plats i planen.

Bidrag till snabbspårvägen Hammarby Sjöstad – Slussen bör lämnas med början år 2005 för att samordnas med den planerade bostadsutbyggnaden och den byggnadsstart som den pågående planläggningen inom SL och staden medger.

Utöver snabbspårvägen Alvik – Solna måste snabbspårvägen på delen Bromma – Kista tas in i planen och bidrag lämnas samtidigt som till delen Alvik – Solna. Staden har uttalat att båda de planerade grenarna av Tvärbanan Norr bör genomföras och att utbyggnaden av Kistagrenen bör prioriteras. Staden har nyligen kommit överens med Sundbybergs stad om den principiella sträckningen för spårvägen till Kista, vilket innebär att en järnvägsutredning nu kan tas fram för hela sträckningen Alvik – Kista. En byggnadsstart bör vara möjlig 2005/2006. För fortsättningen av snabbspårvägen med sträckningen Kista – Sollentuna kommun pågår planläggning och även denna del bör ingå i Banverkets järnvägsplan för perioden 2004 – 2015.

En dragning av spårvägen mot Kista skulle verksamt förbättra förutsättningarna för en omfattande bostadsbebyggelse i bl. a. Ursvik samt verksamt bidra till att skapa en stadsmässig koncentration i Kista, som är en av de i den regionala utvecklingsplanen utpekade regionala kärnorna. Ytterligare ca 20 000 arbetsplatser kan skapas i Kista, de flesta av dessa inom gångavstånd från tvärbanans tänkta sträckning. För Kista och Husby har redovisats möjlighet att bygga uppemot 5 000 nya lägenheter.

I järnvägsplanen för perioden 2004 – 2015 bör även medtas Snabbspårväg Syd. Det är en spårvägssträckning Älvsjö – Kungens kurva – Flemingsberg, för vilken SL, Landstingets regionplane- och trafikkontor, Huddinge kommun och gatu- och fastighetskontoret genomförde en översiktlig banutredning under förra året. Det gäller en ca. 18 kilometer lång sträcka med en investering om ca. 2,5 miljarder kronor (exkl. fordon). Spårvägen stärker och förbättrar det kollektiva resandet i tvärled inom södra regiondelen, mellan de regionala kärnorna Skärholmen - Kungens Kurva och Flemingsberg och gör Stockholmsmässan/Älvsjö lättare åtkomligt. Stimulans erhålls för utbyggnad av nya bostäder och verksamheter längs sträckan. Resandemängderna har beräknats till samma storleksordning som för den befintliga Tvärbanan.

I järnvägsplanen har Banverket tagit med en del förbättringar och ombyggnader på Mälärbanan, Spånga – Jakobsberg, och ökad kapacitet på Nynäsbanan. I det sammanhanget bör man se över de plankorsningar med järnvägen som fortfarande finns inom Stockholms stads gränser. Det gäller plankorsningarna vid Fagersjö på Nynäsbanan, och vid Solvalla på Mälärbanan. Tunnelbaneförlängningar är aktuella under den tidsperiod som investeringsplanerna omfattar. Det gäller dels Akalla – Barkarby, dels Hagsätra – Älvsjö. Eftersom båda banförlängningarna skapar möjligheter till ett ökat bostadsbyggande bör statsbidrag till dessa ingå i Banverkets plan, i vart fall under senare delen av planen.

Väghållningsfrågor

Vid upprättandet av de statliga investeringsplanerna för perioden 2004 – 2015 är det viktigt att de statliga vägnätet är uppdaterat efter de förhållanden som råder idag. Kontoret vill i detta sammanhang erinra om att Vägverket under 1997/1998 gjorde en utredning om väghållaransvaret i Stockholms län. Utredningen avsåg de s.k. övergripande vägarna, vilka enligt tidigare riksdagsbeslut skall vara en statlig angelägenhet och sålunda med Vägverket som väghållare. Vid hänvisning till den genomförda utredningen föreslog Vägverket i en skrivelse till regeringen daterad den 5 mars 1998 att Nynäsvägen, Huddingevägen och Drottningholmsvägen skulle vara statliga vägar på delarna utanför Södra Länken och Essingeleden och således inte längre ha kommunal väghållning. Staden har i sitt remissvar över utredningen tillstyrkt en sådan förändring. Regeringen har inte tagit ställning till Vägverkets framställning.

Med anledning av framförda önskemål om Huvudstaleden anger Vägverket i sin ovan nämnda skrivelse till regeringen att verket avser att genomföra en trafiksystemutredning för nordvästsektorn, i vilken Huvudstaledens roll i trafiksystemet uppges komma att särskilt studeras. Vägverket har dock inte, såvitt kontoret känner till, påbörjat en sådan utredning, vilket innebär att stor osäkerhet råder om Huvudstaledens konsekvenser för trafiksystemet i regionens nordvästsektor och därmed dess inplacering i investeringsplanen.

Bidrag till trafiksäkerhets- och miljöåtgärder m.m.

Antalet trafikolyckor med dödade eller svårt skadade personer har ökat kraftigt under de senaste åren i Stockholms stad. År 1998 dödades och svårt skadades 185 personer i Stockholms stad och för år 2002 var motsvarande siffra 379 personer. För hela länet var siffrorna 548 personer för år 1998 och 1070 för år 2002. Av dödade och svårt skadade i trafiken är närmare hälften oskyddade trafikanter, d.v.s. gående, cyklister och mopedister.

Det finns alltså starka skäl för att genomföra omfattande trafiksäkerhets-höjande åtgärder för oskyddade trafikanter på stadens gatunät. Det finns naturligtvis även skäl att satsa på trafiksäkerhetshöjande åtgärder för de som färdas i motorfordon.

Som underlag till planförslagen har staden till länsstyrelsen redovisat ett behov av trafiksäkerhetshöjande åtgärder, framförallt inriktade på oskyddade trafikanter, för 50 miljoner kr per år samt ett behov av 40 miljoner kr per år för cykelbanor/vägar, d.v.s. motsvarande statsbidrag på $25 + 20 = 45$ miljoner kr per år. Dessutom har staden redovisat behov av miljöåtgärder, bl.a. bullerskyddsåtgärder, för 20 miljoner kr per år, d.v.s. bidrag om 10 miljoner per år. Det som har satts av i länsstyrelsens förslag till regional plan för bidrag till kommuner för trafiksäkerhetshöjande och miljöförbättrande åtgärder är alldeles för lågt i förhållande till behoven. För samtliga kommuner har ett bidrag om 250 miljoner kr satts upp för kommunala trafiksäkerhets- och miljöåtgärder under hela 12-årsperioden i ramalternativet 100%. Detta bidrag, ca. 20 miljoner kronor per år, är mindre än hälften av vad enbart Stockholm har begärt, därutöver kommer önskemålen från de övriga 25 kommunerna i länet.

I planen har något större insatser för de oskyddade trafikanterna tagits upp för åtgärder på Vägverkets vägar. Eftersom olycksituationen är allvarligare på de kommunala väg- och gatunäten än på Vägverkets vägar kan kanske en annan fördelning av medlen för trafiksäkerhet göra en större nytta. Det är angeläget att satsa trafiksäkerhetspengarna på de mer trafikerade vägarna, där de flesta olyckorna inträffar.

För att komma till rätta med trafikolyckor och miljö i länet sett ur ett nationellt perspektiv är det nödvändigt att den regionala planen baseras på den högre ramen, det s.k. 150%-alternativet.

Bostadsrelaterade vägutbyggnader

I den regionala planen har länsstyrelsen avdelat 110 mnkr i 100%-ramen till förbättringsåtgärder i vägnätet för att göra ett ökat bostadsbyggande möjligt. Detta belopp är helt otillräckligt med tanke på de behov som finns för förbättrad infrastruktur så att den önskvärda bostadsproduktionen kan genomföras. Staden har som mål att 20 000 nya lägenheter byggs under innevarande fyraårsperiod. I bilaga 3 till länsstyrelsens rapport om förslaget till den regionala planen redovisar den sakkunnige i landshövding Mats Hellströms bostadsuppdrag vilka trafikinvesteringar som är direkt kopplade till nya större bostadsområden. Det är påtagligt få av dessa trafikinvesteringar som återfinns i de nu remitterade planförslagen.

En trafikinvestering som är kopplad till större nya bostadsområden och som saknas i planförslagen är projektet Danvikslösen, i vilket ingår ombyggnad av Värmdöleden från Danvikstull och österut. Det gäller en vägtunnel under Henriksdalsberget med trafikplatser vid Henriksdal och Lugnet. I området som direkt berörs av tunneln och trafikplatserna planeras över 5 000 bostäder, dels ca 2 500 i Hammarby Sjöstad, dels ca 2 500 i Finnboda och Kvarnholmen i Nacka. Tunneln och trafikplatserna är en helt avgörande förutsättning ur bullersynpunkt m.m. för ca 1 000 lägenheter, men är också av trafiktekniska skäl en förutsättning för ytterligare ca 4 000 bostäder inom området. Härtill innebär tunneln med Henriksdals trafikplats stora kapacitets- och miljöfördelar för befintliga och andra planerade områden i Nacka, Värmdö och Stockholm. Statsbidrag till denna omläggning, som kostar totalt ca 1 100 miljoner kronor, bör tas med i investeringsplanerna. Under alla förhållanden bör ombyggnad av Lugnets trafikplats, kostnadsberäknad till ca 300 miljoner kronor, ingå i den regionala planen eftersom den är en del av det statliga vägnät som Vägverket är väghållare för.

Övriga frågor

Det är på en del övriga punkter där förslagen till investeringsplaner bör justeras för att vara i överensstämmelse med de önskemål som staden har framfört och som stadens planering baseras på. Det gäller följande punkter:

1. Enligt den av Vägverket och staden upprättade gemensamma tidplanen för utbyggnad av väg E18 Hjulsta – Ulriksdal planeras byggnadsstarten till år 2005. Medelstillelningen till projektet i förslaget till den nationella planen är dock redovisad först till åren 2006 – 2007, vilken sålunda bör tidigare läggas i den slutliga planen.
2. I den regionala planen redovisas medel för väginformatik för Nord/sydaxeln år 2008. Enligt kontorets planering bör trafikstyrsystemet för Nord/sydaxeln genomföras betydligt tidigare, om möjligt med påbörjande redan år 2005.
3. Det noteras att Österleden saknas i Vägverkets förslag till den nationella planen. Kontoret vill erinra om att Österleden ingår i Stockholmsberedningens lista över projekt som bör komma till utförande för att få till ett trafiksystem i regionen som skapar förutsättningar en fortsatt positiv utveckling med tillväxt och med en hög sysselsättning. Projektet ligger dock för utförande relativt sent i beredningens lista.
4. I den regionala planen ingår en utbyggnad av Huddingevägen på delen Huddinge kyrka - Stockholms stads gräns. Ombyggnaden, som möjliggör fortsatt bostadsbyggande inom Huddinge och Botkyrka, har tagits upp som två etapper i början respektive i slutet av planperioden. Av säkerhets-, framkomlighets- och kontinuitetsskäl bör i detta projekt ingå en ombyggnad av Rågsvedskorset till en planskild korsning. Korsningen ligger innanför Stockholms stads gräns men enligt gängse praxis kan Vägverket ta med den i sitt projekt trots att Vägverket inte är väghållare för Huddingevägen inom Stockholms stad. Så skedde exempelvis när Vägverket byggde ut Nynäsvägen från Larsboda vid Farsta förbi Trångsund och Skogås till Haninge.
5. Staden planerar ett fullskaligt försök med miljöavgifter i innerstaden. Det bör påpekas att detta försök inte torde i någon påtaglig grad påverka behovet av en förstärkt trafikinfrastruktur i enlighet med vad som anförts i detta tjänsteutlåtande. Det finns ett stort behov av att minska biltrafiken i innerstaden, men behovet av att förbättra bilkapaciteten

över Saltsjö/Mälarsnittet kommer fortfarande att kvarstå. Det är väsentligt för regionens tillväxt och välfärd att regionen fungerar som en gemensam arbets- och bostadsmarknad och att skillnaderna mellan regionens södra och norra delar kan utjämnas. En förutsättning för detta är förbättrade förbindelser över Saltsjö/Mälarsnittet.

Kontorets förslag/synpunkter

I förslagen till statliga investeringsplaner för perioden 2004 – 2015 finns det både positiva och negativa komponenter vad gäller utvecklingen av den statliga transportinfrastrukturen i stockholmsregionen för de kommande åren.

Positivt är att Citybanan – pendeltågstunneln under centrala Stockholm – kommer att byggas så snart planläggningen så medger. Även Norra Länken ingår i planförslaget i enlighet med den träffade överenskommelsen med Vägverket. I förslaget till regional plan ingår vidare Norrortsleden, Södertörnsleden och Nynäsvägen på delen Fors – Älgviken.

Kontoret har förståelse för att inte alla de önskemål som framförts av staden har kunnat tillgodoses i planförslagen. Det finns dock allvarliga brister i planförslagen, brister som inte på något sett står i överensstämmelse med det ansvar som staten har för det övergripande trafiksystemet i regionen eller i överensstämmelse med de uttalanden som gjort från företrädare från Vägverket, Banverket och Länsstyrelsen om ansvaret för det övergripande vägnätet, för trafiksäkerheten, för den spårbundna kollektivtrafiken och för den infrastruktur som ett ökat bostadsbyggande kräver.

Kontoret vill särskilt framhålla följande punkter, där en förbättring av planförslagen är helt nödvändiga:

- Förbifart Stockholm är en nödvändig förutsättning för att regionen skall få en fortsatt positiv utveckling och för att utjämna skillnaderna mellan den södra och norra regiondelen. I nuvarande plan anges en byggstart till 2005-2007, och i det nya planförslaget först till år 2012-2015. Enligt kontorets uppfattning bör förbifarten i den nya planen ges en byggstart 2006-2007 eller i vart fall senast till 2008-2011.

- Statsbidragen till den fortsatta utbyggnaden av Tvärbanan bör tidigareläggas, bl. a. för att få en samordning den planerade bostads-utbyggnaden. Delen Alvik – Kista måste ingå i planen. Planläggningen för denna sträcka kommer nu att kunna fullföljas sedan enighet nåtts om banans sträckning.

- Regeringen bör snarast ta beslut om att Huddingevägen, Nynäsvägen och Drottningholmsvägen överförs till statlig väghållning i enlighet med Vägverkets framställning till regeringen häromåret. Förändringen bör ske i anslutning till Södra Länkens trafiköppnande respektive Tranebergsbrons färdigställande.

- Planerna bör utökas med trafikinvesteringar som möjliggör ett genomförande av de bostadsprogram som kan minska den stora bristen på bostäder i regionen. Det gäller bl. a. det för Stockholm och Nacka gemensamma projektet Danvikslösen, som förutsätter att Värmdöleden läggs i tunnel under Henriksdalsberget och att nya trafikplatser byggs vid Henriksdal och Lugnet. Dessa omläggningar av trafiksystemet beräknas kosta ca 1 100 miljoner kronor. I det område som direkt berörs av tunneln och trafikplatserna planeras över 5 000 bostäder. För 1 000 av dessa bostäder utgör trafikinvesteringarna en avgörande förutsättning från bullersynpunkt m.m., medan för de övriga 4 000 bostäderna utgör investeringarna en nödvändig förutsättning främst av trafiktekniska skäl.

Statsbidrag till omläggningen av Värmdöleden med de två trafikplatserna bör tas in i investeringsplanerna. Under alla förhållanden bör ombyggnad av Lugnets trafikplats, kostnadsberäknad till ca 300 miljoner kronor, ingå i den regionala planen eftersom den är en del av det statliga vägnät som Vägverket är väghållare för.

- För att komma till rätta med den negativa olycksutvecklingen i staden måste insatserna för förbättrad trafiksäkerhet ökas. Inte minst bör statsbidragen till kommunala trafiksäkerhets- och miljöåtgärder för oskyddade trafikanter vara större än vad som nu ingår i förslaget till den regionala planen.

□ Tillväxten i regionen gör att behovet av ytterligare kapacitet – både för kollektivtrafik och för individuell biltrafik – är mycket stor. Det nuvarande trafiksystemet kan användas bättre med stöd av modern väginformatik. Smidigare trafikhörelser och förbättrad kollektivtrafik ger betydande miljöförbättringar. Sammantaget innebär detta att investeringarna i trafiksystemet i regionen måste bli mer omfattande än vad de nu redovisade förslagen till investeringsplaner innehåller.

□ Planförslagen bör i övrigt justeras i enlighet med vad som redovisats under rubriken analys ovan.

Mot denna bakgrund är det också nödvändigt att den regionala planen ges ett innehåll enligt planen med den högre ramen, det s. k. 150%-alternativet.

Gatu- och fastighetskontorets tjänsteutlåtande bifogas som *bilaga 4*.

Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 13 mars 2003 att överlämna kontorets förslag, samt att därutöver anföra följande: se beslutsanförandet i GFN.

Reservation anfördes av *Lotta Edholm m.fl.* (fp), *Kristina Alvendal m.fl.* (m) och *Kerstin Rossipal* (kd), bilaga 1.

Särskilt uttalande gjordes av *Torsten Sandgren* (v), bilaga 1.

Särskilt uttalande gjordes av *Cecilia Obermüller* (mp), bilaga 1.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 27 februari 2003 har i huvudsak följande lydelse.

Ramarnas storlek

Till Stockholmsregionens svagheter hör det geografiska läget långt från de stora europeiska marknaderna i kombination med den jämförelsevis lilla regionala hemmamarknaden. Dessa nackdelar måste kompenseras av särskilt stora satsningar på trafikinfrastruktur, inte bara till och från regionen utan också inom regionen. En försvagning av regionens internationella konkurrenskraft drabbar hela landet.

Stockholms län hyser 20 % av Sveriges befolkning och 17 % av biltrafikarbetet. Pendeltågen i länet står för 65 % av alla som stiger på järnväg i landet. Ytterligare ca 18 % står TIM - trafiken för och denna trafik utgör ungefär 50 % av SJs totala passagerartrafik. Av allt regionalt kollektivt researbete utförs ungefär 60 % i Stockholms län där SL kör ca 650.000 personer varje vardag. Andelen resenärer med kollektivtrafik till Stockholms innerstad under rusningstid är mycket hög - ca 70 %.

Stockholms läns befolkning ökar med ca 20.000 personer per år. Detta ställer krav på ett högt bostadsbyggande. För att skapa bra förutsättningar för detta måste spår och vägar byggas ut till att svara mot det ökande resande som länets ökande befolkning ger upphov till. Om inte nödvändiga investeringar i trafikens infrastruktur kommer till stånd kan bostadsbyggandet försvåras. Kombinationen lågt bostadsbyggande och en bristfällig transportapparat skapar också ohållbara förutsättningar för utveckling av länets näringsliv och arbetsmarknad. Kontoret anser därför att de nationella planerna för spår och vägar måste genomsyras av ansträngningarna att få till stånd ett bostadsbyggande som svarar mot regionens behov.

En hög andel kollektivresande är en förutsättning för att Stockholm och länet skall kunna utvecklas på ett hållbart sätt. De trafikanalyser som gjorts av stadsbyggnadskontoret i anslutning till projektet Stockholm 2030 pekar emellertid på att kollektivtrafiken riskerar att på 30 års sikt förlora ca 5 procentandelar av dagens marknad även med en satsning på spårtrafik enligt Regional Utvecklingsplan för Stockholms län (RUFS) - en satsning som är långt större än vad som nu föreslås tilldelas medel för i Framtidsplan för järnvägen. Orsaken till att en minskad

marknadsandel hotar ligger framför allt i att den förutsatta ekonomiska utvecklingen beräknas ge ett fortsatt ökat bilinnehav och en högre tidsvärdering, två faktorer som medför ökat bilresande på kollektivtrafikens bekostnad. Vid en mer blygsam utbyggnad än enligt RUFSS kommer ännu större marknadsandelar att förloras, en utveckling som absolut måste motverkas. Detta fordras emellertid inte bara utbyggnader för att bibehålla eller öka kollektivtrafikens konkurrenskraft. Turtäthet, större pålitlighet och bättre bekvämlighet är annat som kollektivtrafikens huvudmän måste satsa på för att inte förlora marknadsandelar.

Den av regeringen tillsatta Stockholmsberedningen redovisade i sitt betänkande i januari 2002 behov i länet fram till år 2015 av investeringar i järnvägar för 14,9 mdr kr, i spårvägar och tunnelbanor för 13,7 mdr kr, i rullande materiel för 8,3 mdr kr samt i vägar för 37,7 mdr kr. Kontoret finner det anmärkningsvärt att de föreslagna ramarna i så liten omfattning svarar upp mot de behov som Stockholmsberedningen redovisat. När det gäller investeringar i spår och vagnar är dessutom ramarna för länet mycket långt från paritet med länets andel av befolkning och resande på spår.

Järnvägar och kollektivtrafik

I förslaget till Banverkets Framtidsplan redovisas investeringar i Stockholms län omfattande sammantaget 10,4 mdr kr eller 28 % av det av Stockholmsberedningen redovisade behovet. I själva verket blir andelen objekt ännu mindre eftersom de kostnadsberäkningar som redovisas i Framtidsplanen generellt ligger högre än de som gjorts av Stockholmsberedningen. Dessutom ligger de flesta objekten alltför sent i tiden med hänsyn till det stora behovet av snabba åtgärder.

Totalt får Östra banregionen bara 20 mdr kr - 20 % av den totala ramen för landet. Banregionens redovisade behov har varit över 80 mdr kr, vilket innebär ett sämre utfall (under 25 %) än för landet som helhet som fått 101,5 mdr kr av ett redovisat behov av 265 mdr kr (38 %). Man kan särskilt notera att bidragen till regionala spår i länet bara utgör ca 1 % av Framtidsplanens investeringsram. Detta har medfört att endast två av de 11 spårvägs- och tunnelbaneobjekt som listats av Stockholmsberedningen finns med i remissförslaget. I Framtidsplanen står emellertid att "Banverket kommer att avsätta medel för att i samverkan med Stockholmsregionen utreda behov av infrastrukturutbyggnad bland annat för att möjliggöra kommunikationer till nya bostadsområden i regionen. I det slutliga förslaget till Framtidsplan för järnvägen kan ytterligare satsningar i regionen vara aktuella under förutsättning att medfinansiering kan åstadkommas." Kontoret finner det synnerligen viktigt att ett sådant samarbete mellan regionen och Banverket snarast etableras.

Vägar

Ännu så länge utreds tre vägkorridorer- Förbifart Stockholm, Ålstensleden och Essingeledens Brommagren, men Vägverket avser att senare under året avföra en av dessa korridorer från fortsatt utredande. Investeringar i vägar enligt länsplanen vid en länsram om 7539 mdr kr. De föreslagna statliga rena nyinvesteringarna i större vägar i länet kan således summeras till ca 12,2 milj kr, vilket utgör 32 % av det av Stockholmsberedningen redovisade behovet fram till år 2015.

Objekt som bör tidigareläggas eller tillkomma i planerna

Se bilaga 5.

RESERVATIONER M.M.

Gatu- och fastighetsnämnden

Reservation anfördes av Berthold Gustavsson m.fl. (m), Ulf Fridebäck m.fl. (fp) och Björn Nyström (kd) enligt följande.

Gatu- och fastighetsnämnden beslutar

1. att bifalla ärendet
2. samt därutöver anföras

Nämnden menar att investeringsplanerna för 2004-2015 tydligt visar att regeringen inte anslagit tillräckligt med resurser för att trafiksituationen i Stockholms regionen skall kunna förbättras i takt med att regionen växer. Det krävs därför ett nytt infrastrukturbeslut i Riksdagen för att anslå tillräckligt med pengar till såväl nya vägar som förbättrad kollektivtrafik. Sker inte detta är många av de planer på utbyggnad som den politiska majoriteten presenterar helt orealistiska.

Särskilt uttalande gjordes av Roger Mogert m.fl. (s) enligt följande.

I stockholmsområdet finns ett stort behov av infrastruktursatsningar, både vad gäller spårbunden trafik och vägnätet. I takt med att det byggs fler nya bostäder och bostadsområden måste även transportvägar planeras.

Norra länken och utbyggnaden av E18 är oerhört viktiga delar i att underlätta trafiksituationen i Stockholmsregionen och det är positivt att dessa nu kan komma igång. Det är emellertid angeläget att dessa delar av vägnäten kommer till stånd så snabbt som möjligt. För att regionen ska fortsätta utvecklas samt för att hindra att norra och södra delen utvecklas på olika villkor är ytterligare en nord-sydlig förbindelse en nödvändighet. Det är också viktigt att genomförandet av förbindelsen följer gällande tidsplan samt att statliga investeringspengar avsätts för den. Även omläggningen av Värmdöleden vid Danvikslösen bör ingå i de nationella investeringsplanerna.

Särskilt uttalande gjordes av Ann-Marie Strömberg (v) enligt följande.

Vi konstaterar att medeltilldelningen till regionen vare sig står i paritet med befolkningsunderlaget eller den förväntade positiva utveckling som skisseras för regionen. Detta kommer till uttryck i alltför snålt tilltagna ramar för helt nödvändiga kollektivtrafiksatsningar för att i framtiden klara transportbehovet och samtidigt leva upp till de transportpolitiska målen. Framförallt saknas tillräckliga medel för att sluta snabbspårvägens ring runt Stockholm, inklusive Kista-grenen. Tunnelbaneförlängningar samt yttre tvärbanor saknar också finansiering.

Medeltilldelningen på vägsidan ser bättre ut, även om en omfördelning bör ske. Norra Länkens finansiering borde utformas så att frescatiskaftet förlängs, samt att en påfart/avfart ordnas vid Sveavägen/Roslagstull. E18 borde erhålla finansiering så att en tunnelförläggning under Tensta och Rinkeby medges. Dessutom bör trafiksäkerhetsförbättringar av väg 73 ingå i planperioden. Dessa justeringar bör vara möjliga genom att omfördela medel från Förbifart Stockholm ur den nationella väghållningsplanen. Den eftersträlvande effekten att förbättra de nord-sydliga förbindelserna bör kunna uppnås genom att införa trängselavgifter.

Särskilt uttalande gjordes av Per Bolund (mp) enligt följande.

De många motorvägsbyggen som planeras för Stockholmsregionen kommer om de förverkligas att leda till en kraftig ökning av biltrafiken. En sådan trafikökning kommer att göra det omöjligt

att nå de lokala, regionala och nationella miljömål som finns. Även miljö kvalitetsnormerna för kväveoxider och partiklar kommer att överskridas om motorvägsnätet utökas ytterligare.

Majoriteten i såväl Stockholms stad som i riksdagen har beslutat att genomföra ett fullskaleförsök med trängselavgifter ska införas i Stockholm under mandatperioden. Införandet av ett sådant system kan komma att radikalt förändra trafiksituationen i Stockholmsregionen. Ett exempel är att förbindelsen mellan Norra och Södra Stockholm kan förbättras kraftigt vilket gör att en ny vägförbindelse inte blir nödvändig över Saltsjö-Mälarsnittet. Allt arbete för ett utökat motorvägsnät måste avbrytas i avvaktan på den utvärdering av trängselavgiftsförsöket som ska ske under år 2006 så att den nya trafiksituationen kan beaktas i planeringsarbetet.

Väg E18 bör anläggas i tunnel vid Tensta och Rinkeby så att intrång i grönmarken kan undvikas och kontakten för de boende till Järvafältet förbättras. Förbättringar av trafiksäkerheten på väg 73 måste också ingå i planen. Om pengar omfördelas från projekten Norra Länken och Förbifart Stockholm behöver nya medel inte skjutas till för dessa investeringar.

Stadsbyggnadsnämnden

Reservation anfördes av Lotta Edholm m.fl. (fp), Kristina Alvendal m.fl. (m) och Kerstin Rossipal (kd), se reservationen från (fp), (m) och (kd) i gatu- och fastighetsnämnden.

Särskilt uttalande gjordes av Torsten Sandgren (v), se reservationen från (v) i gatu- och fastighetsnämnden.

Särskilt uttalande gjordes av Cecilia Obermüller (mp) enligt följande.

De många motorvägsbyggen som planeras för Stockholmsregionen kommer om de förverkligas att leda till en kraftig ökning av biltrafiken. En sådan trafikökning kommer att göra det omöjligt att nå de lokala, regionala och nationella miljömål som finns. Även miljö kvalitetsnormerna för kväveoxider och partiklar kommer att överskridas om motorvägsnätet utökas ytterligare.

Majoriteten i såväl Stockholms stad som i riksdagen har beslutat att genomföra ett fullskaleförsök med trängselavgifter i Stockholm under mandatperioden. Införandet av ett sådant system kan komma att radikalt förändra trafiksituationen i Stockholmsregionen. Ett exempel är att förbindelsen mellan Norra och Södra Stockholm kan förbättras kraftigt vilket kan leda till att en ny vägförbindelse inte blir nödvändig över Saltsjö-Mälarsnittet. Allt arbete för ett utökat motorvägsnät måste avbrytas i avvaktan på den utvärdering av trängselavgiftsförsöket som ska ske under år 2006 så att den nya trafiksituationen kan beaktas i planeringsarbetet.

De väginvesteringar som genomförs de närmaste åren bör i första hand vara inriktade på att minska vägtrafikens störningar. Väg E18 bör anläggas i tunnel vid Tensta och Rinkeby så att intrång i grönmarken kan undvikas och kontakten för de boende till Järvafältet förbättras. Likaså bör arbetet med att tunnellägga Nynäsvägen fortsätta och arbete med att lägga delar av Älvsjövägen påbörjas.

Sammanfattning av de remitterade planerna

Genom beslut den 14 mars 2002 har regeringen givit Banverket, Vägverket och länsstyrelserna i uppdrag att upprätta de nya investeringsplanerna med följande ramar för åren 2004-2015 (I bilaga 1 redovisas de i planerna ingående objekten och insatserna):

- ? 101,5 mdkr kr för åtgärder i banhållningsplanen. Bidragsramen för rullande materiel är på 4,5 mdkr.
- ? 39 mdkr kr för åtgärder i väghållningsplanen inkl trafiksäkerhetsåtgärder på det nationella stamvägnätet.
- ? 28,5 mdkr kr för investeringar och förbättringsåtgärder i länsplanerna. Denna ram är preliminär, den definitiva planeringsramen beslutas av regeringen i december 2003 på grundval av bl a länsstyrelsernas redovisning av vad som ryms i en 50 % lägre respektive 50 % högre planeringsram.

I Banverkets plan finns dessutom 38 mdkr kr för drift, underhåll och reinvesteringar samt 2 mdkr för verkets sektorsuppgifter. Banverkets totala planeringsram är således 141,5 mdkr kr. Vägverkets planeringsram innehåller 17 mdkr kr för tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion, 87 mdkr kr för drift och underhåll av statliga vägar samt 6 miljarder för sektorsuppgifter. Totalt ligger Vägverkets planeringsram på 149 mdkr kr.

Ramarna för investeringar i Stockholms län framgår av tabellen nedan.

Plan	Hela riket (mdkr kr)	Stockholms län (mdkr kr och andel av riket)	
Banhållningsplanen	101,5	10,355	10%
Väghållningsplanen	39,0	7,820	20 %
Länsplanen	28,5	7,539	26 %
Summa	169,0	25,714	15 %

Vägar

Vägverkets samlade målbedömning är att tillgängligheten i vägtransportsystemet kommer att förbättras för medborgarna, men inte tillräckligt. Framförallt i storstadsregionerna kommer t.ex. restiderna till arbetet att vara långa även vid planperiodens slut.

För att nå de transportpolitiska målen, åtgärda identifierade brister i vägtransportsystemet samt tillgodose rimliga krav hos medborgare och näringsliv menar Vägverket att regeringens givna planeringsram är långt ifrån tillräcklig. Planeringsramen täcker ca 60 % av de inventerade briserna i vägtransportsystemet.

För Stockholm/Mälardalenregionen har främst följande projekt medtagits i planerna (Nationella respektive länsplanerna):

Nationella planen

- ? Norra Länken är medtagen i enlighet med stadens överenskommelse med Vägverket och med byggstart så snart planläggningen så medger.
- ? E18 Hjulsta – Ulriksdal med medelstülldelning från och med 2006.
- ? Förbifart Stockholm är upptagen till en totalkostnad om 15 mdkr, men endast 200 miljoner kronor för utredningsresurser finns med i angiven ram och start för byggande sker tidigast i slutet av plan perioden.
- ? Väginformatikprojekt om totalt 190 mkr ingår.

Länsplanen

- ? De återstående delar av Norrortsleden och Södertörnsleden ingår. Vidare ingår väg 73 Nynäsvägen på delen Älgviken – Fors. Tidpunkter när dessa vägprojekt kan genomföras under planperioden är inte angivna i remissmaterialet. I planen ingår också utbyggnad till planskild standard av Huddingevägen på delen mellan Stockholms stads gräns och Huddinge.
- ? Medel för oskyddade trafikanter och miljö.
- ? Ett åtgärds paket för kollektivtrafik på väg redovisar bidrag för utbyggnad av infartsparkeringar, framkomlighetsförbättringar jämte ombyggnader av hållplatser och byrespunktsbidrag.
- ? Respunktsbidragen till åtgärder på de kommunala vägnäten redovisas inte fördelning på kommuner i detta skede i planeringen.

De föreslagna rena nyinvesteringarna i större vägar i länet uppgår till ca 12,2 mdkr vilket är 32 % av det av Stockholmsberedningen redovisade behovet fram till år 2015.

Staden planerar ett fullskaligt försök med miljöavgifter i innerstaden. Det bör påpekas att detta försök inte påverkar behovet av en förstärkt trafikinfrastruktur i enlighet med vad som anförs i detta tjänsteutlåtande. Det finns ett stort behov av att minska biltrafiken i innerstaden, men behovet av att förbättra bilkapaciteten över Saltsjö/Mälarsnittet kommer fortfarande att kvarstå.

Järnvägar

Banverket framhåller att efterfrågan på uppgraderingar av järnvägsnätet är betydligt större än tilldelade medel, vilket medför att viktiga järnvägssatsningar måste skjutas på framtiden. Planeringsramen för drift är för låg vilket medför att dagens största problem för järnvägen, nämligen punktligheten, inte kommer att kunna åtgärdas på ett tillfredsställande sätt.

I planen föreslås för Stockholmsregionen främst följande projekt:

- ? Satsningar på kapacitetsförstärkningar genom centrala Stockholm. I början av planperioden färdigställs fyrspårssträckan Stockholms Södra – Årstaberg och kapacitetsförbättringar på sträckan Stockholm – Sörentorp, vilka även omfattar vissa åtgärder vid norra utfarten till Stockholm C. Vid södra infarten till Stockholms C görs kapacitetshöjande åtgärder. Citybanan genom centrala Stockholm beräknas vara färdig 2011, därefter görs kompletterande åtgärder vid norra in- och utfarten från Stockholm C.
- ? I början av perioden finns också investeringar i dubbelspår mellan Södertälje C och Södertälje hamn.
- ? I slutet av planperioden byggs ett partiellt dubbelspår Västerhaninge – Nynäshamn samt partiell utbyggnad till fyra spår på Mälarbanan mellan Stockholm och Kalhäll.
- ? För Svealandsbanan föreslås en viss kapacitetshöjning på Svealandsbanan mellan Södertälje och Eskilstuna.
- ? Utbyggnad av tvärbana Ost (Hammarby Sjöstad – Slussen/ ombyggnad av Saltsjöbanan) och tvärbana Nord (Alvik-Solna) förbättrar tvärförbindelserna i Stockholm. Tvärbanans förlängda sträckningar genomförs i mitten av planperioden med en 50%-ig statlig finansiering

Banverket kommer att avsätta medel för att i samverkan med Stockholmsregionen utreda behov av infrastrukturutbyggnad bland annat för att möjliggöra kommunikationer till nya bostadsområden i regionen.

Av den totala investeringsramen på 101,5 mdkr avser 10,4 mdkr investeringar i Stockholms län, d.v.s. 10 %. Stockholms län hyser 20 % av Sveriges befolkning. Av regionalt kollektiv researbete utförs 60 % i Stockholms län. Ytterligare ca 18 % står TIM-trafiken för, vilken utgör ca 50 % av SJ:s totala passagerartrafik. Stadsledningskontoret ser allvarligt på att endast 10 % av investeringarna i Framtidsplan för järnvägen avser Stockholms län, särskilt som det är ett nav som påverkar stora delar av övriga landets järnvägstrafik.

Den av regeringen tillsatta kommittén ”Stockholmsberedningen” har i ett delbetänkande ”Långsiktig utvecklingsstrategi för transportsystemet i Stockholm - Mälardalsregionen”(SOU

2002:11), efter noggranna analyser och överväganden lämnat förslag på åtgärder som förbättrar transportsystemet inom Stockholms län och mellan Stockholm och övriga Mälardalen. Stockholmsberedningens betänkande redovisar ett behov av investeringar i järnvägar, spårvägar och tunnelbanor på 36,9 mdkr. De föreslagna 10,4 mdkr för länet utgör endast ca 28 % av Stockholmsberedningens redovisade behov. Totalt får Östra banregionen endast 20 mkr av redovisade behov om 80 mdkr.

Handläggare: Per-Olof Gustafsson
Tfn: 08-508 29 258

Kommunstyrelsen

Statliga planer för järnvägar, kollektivtrafik och vägar för perioden 2004-2015. Remisser från Vägverket, Banverket och Länsstyrelsen

Stadsledningskontorets förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar följande.

Som svar på remisser Vägverkets, Banverkets och Länsstyrelsens remisser hänvisas till vad som anförs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Bosse Sundling
Stadsdirektör

Gunnar Söderholm
Biträdande stadsdirektör

Per-Olof Gustafsson
Förhandlingschef

Sammanfattning

De statliga investeringsplanerna för åren 2004-2015 utgörs av Banverkets Framtidsplan för järnvägen, Vägverkets Nationella plan för vägtransportsystemet samt länsstyrelsens Länsplan för regional infrastruktur i Stockholms län. Förslagen till planer ska utgå från regeringens och riksdagens övergripande transportpolitiska mål och förslagen ska överlämnas till regeringen den 4 augusti 2003.

De remitterade planerna innehåller förslag på ett antal infrastrukturprojekt i Stockholms län och Stockholm - Mälarenregionen, vilka ger förbättringar för såväl resande som transport av varor. På spårsidan är det främst Citybanan, men även utbyggnad av delar av tvärbanan med nya bytespunkter samt dubbelspår mellan Södertälje hamn och Södertälje C. På vägsidan är det främst Norra Länken, utbyggnader av E18 Hjulsta - Ulriksdal samt Norrortsleden, Södertörnsleden och väg 73. Härutöver föreslås ett antal kompletterande åtgärder inom bl a områdena informationssystem och trafiksäkerhet.

Stadsledningskontoret kan konstatera att de föreslagna åtgärderna endast i mycket begränsad omfattning motsvarar de behov som Stockholm –Mälarenregionen redovisat och som syftar till att vidmakthålla regionens internationella konkurrenskraft, upprätthålla goda och jämlika levnadsvillkor och erhålla en långsiktigt hållbar livsmiljö. Det ger med andra ord inte i tillräcklig omfattning förbättringar för att uppnå de transportpolitiska målen. De föreslagna rena nyinvesteringarna i vägar i länet uppgår till ca 12,2 mdkr vilket är endast 32 % av det av Stockholmsberedningen, efter noggrant övervägande, redovisat som nödvändiga behov. Motsvarande siffror för investeringar i järnvägar, spårvägar och tunnelbanor är 10,4 mdkr och 28 %. Totalt föreslås Östra banregionen erhålla endast 20 mdkr av redovisade behov om 80 mdkr.

Bristerna i transportsystemet hämmar i stor utsträckning Stockholmsregionens utveckling, vilket får negativa konsekvenser inte bara för regionen utan för Sverige som helhet. Stockholmsregionen växer geografiskt genom bl a de förbättrade kommunikationerna i Mälardalen och en alltmer breddad bostads- och arbetsmarknad, vilket bildar Stockholm – Mälarenregionen. Denna region rymmer cirka en tredjedel av Sveriges befolkning och näringsliv. Stor-Stockholm och i allt högre utsträckning Stockholm-Mälarenregionen betyder mycket för väl-

färden i landet, både genom de inkomster som genereras och genom att utgöra bas för att utveckla och etablera näringar. Befolkningen i Stockholms län beräknas enligt den regionala utvecklingsplanen (RUFs) öka med motsvarande 600 000 inom 30 år. Stockholms stad planerar f.n. för ett kraftigt ökat bostadsbyggande och i länet har länsstyrelsen tillsammans med länets kommuner visat på möjligheter att skapa nya bostäder. Brister i transportsystemet begränsar bostadsbyggandet och försvårar den pågående utvecklingen av en gemensam arbetsmarknad. Under 2002 har den ekonomiska aktiviteten mycket riktigt också avtagit i länet och sysselsättningen har minskat.

Stadsledningskontoret konstaterar att avståndet mellan Stockholm-Mälarenregionens behov såsom det redovisas såväl i den regionala utvecklingsplanen för länet som av Stockholmsberedningen för Stockholm-Mälardalen och de remitterade förslagen är stort. Stockholmsberedningen betonar att det behövs kraftfulla åtgärder i transportsystemet i form av utbyggnad och upprustning av infrastrukturen samt effektivisering av transportsystemet för att inte problemen ska förvärras. Stadsledningskontorets förslag till åtgärder med anledning av föreliggande remisser utgår från Stockholmsberedningens åtgärdsförslag, underlag från Länsstyrelserna i Mälardalen, Mälardalsrådets presidium och regionplane- och trafikkontoret samt ett gemensamt underlag från parterna i kommunsamarbetet om Kista Science City med omgivningar. Det finns därmed för första gången på mycket länge en mycket stark enighet inom Stockholm-Mälarenregionen över såväl problembild och vilka åtgärder som behöver vidtagas för att inte regionens utveckling ska äventyras.

Stadsledningskontoret anser i likhet med Göteborgs stad att storstadsregionernas trafikproblem och behov av infrastrukturinvesteringar i flera avseenden inte kan jämföras med problemen i övriga riket. Det behövs därför särskilda satsningar på storstadsregionerna så att inte den för landet viktiga tillväxten äventyras. Vidare behövs en sammanhållen transportpolitik som utgår från storstadsregionernas roll som strategiska bytespunkter och hur dessa kan förbättras och utvecklas

Stadsledningskontoret vill särskilt framhålla att transportsystemet över Saltsjö/Mälarsnittet måste stärkas. Det är av avgörande strategisk betydelse för såväl regionens transporter som för riket som helhet. De högst prioriterade projekten i Stockholm-Mälarenregionen blir därmed Citybanan och ökad vägkapacitet i form av en västlig förbifart. I staden är Södra Länken snart färdigbyggd och Norra Länken planeras att byggas, vilket gör att planeringen måste inledas för att komplettera dessa med en östlig länk för att komplettera ringleden. Stadens planerade försök med miljöavgifter i innerstaden påverkar inte behovet av en förstärkt trafikinfrastruktur. Det finns ett stort behov av att minska biltrafiken i innerstaden, men behovet av att förbättra bilkapaciteten över Saltsjö/ Mälarsnittet kommer fortfarande att kvarstå.

Citybanan är det högst prioriterade projektet för Stockholm-Mälarenregionen och är utifrån järnvägstrafikens framtida utveckling en nationell angelägenhet. I regeringsdeklarationen fastslås behovet av att genomförandeprocessen och byggstart påskyndas så att den kan stå klar tidigare. Stadsledningskontoret, i likhet med den samlade Stockholm-Mälarenregionen i form av Mälardalsrådet och länsstyrelserna, stödjer detta kraftfullt. För att hålla tempot i genomförandeprocessen är det vidare av vikt att en övergripande koordinator tillsätts av regeringen som håller kontakterna med alla inblandade parter för att bl a minimera ledtider. Detta visar också på behovet av en översyn av bl a PBL, miljöbalk m m. för att underlätta planprocessen i stora infrastrukturprojekt. I väntan på Citybanan måste de *kapacitetshöjande åtgärderna vid södra infarten* till centralen vara genomförda senast när den nya Årstabron tas i drift år 2005. För att dra nytta av de möjligheter till ökat resande som Citybanan ger och för att undvika att nya flaskhalsar uppstår måste följande objekt prioriteras i planeringen:

- ? Nynäsbanan. Västerhaninge – Nynäshamn
- ? Mälärbanan. Tomtebodav – Kallhäll
- ? Sträckan Karlberg- Sörentorp
- ? Svealandsbanan. Södertälje - Eskilstuna
- ? Ostlänken. Järna - Norrköping

Tvårspårsvägssatsningar och förlängning av tunnelbanan är nödvändiga komplement till övrig spårutbyggnad för att uppnå en ökad interaktion och ökat bostadsbyggande. Exempel på projekt:

- ? Snabbspårsväg ost - Hammarby Sjöstad/Slussen
- ? Tvärana Norr till Kista/Stockholm Nord och Solna.
- ? Spårförbindelse till Barkarby genom förlängning av tunnelbanan från Akalla/Kista – Stockholm Väst.
- ? Spårsväg Älvsjö – Skärholmen – Kungens kurva – Flemingsberg
- ? Tunnelbaneförlängning Odenplan- Karolinska.
- ? Tunnelbaneförlängning Hagsätra

Därtill kommer behov av ökade bidrag till rullande material.

Kontoret anser vidare att det av banverket i banplanen aviserade utredningsarbetet avseende infrastrukturutbyggnad som skapar förutsättningar för nya bostadsområden måste inledas omedelbart.

En västlig förbifart har av samtliga kommuner i länet och länsstyrelserna i Mälardalen lyfts fram till Stockholmsberedningen som det högst prioriterade vägprojektet i regionen. Byggstarten bör tidigareläggas så mycket som planeringsprocessen tillåter.

Härtill kommer ytterligare ett antal viktiga vägprojekt och insatser :

- ? Väg E 18 mellan Hjulsta och väg E 4 vid Kista
- ? Värmdövägen ”Danviks lösen” – vägtunnel och trafikplatser
- ? Huvudstaleden med koppling till Ulvsundavägen
- ? Huddingevägen – planskild korsning med Rågsvedsvägen
- ? Övriga insatser Trafiksäkerhet och modern väginformatik.
- ? Överförande av Huddingevägen, Nynäsvägen och Drottningholmsvägen till statlig väghållning.
- ? Den regionala planen avseende vägar måste ges ett innehåll i enlighet med 150%-alternativet.

Ärendets beredning

Med utgångspunkt i regeringens infrastrukturproposition hösten 2001 pågår upprättande av de statliga investeringsplanerna för åren 2004-2015. Dessa planer utgörs av Banverkets Framtidsplan för järnvägen, Vägverkets Nationella plan för vägtransportsystemet samt länsstyrelsens Länsplan för regional infrastruktur i Stockholms län

Kommunernas remissvar om förslagen till dessa planer skall lämnas till länsstyrelsen vilket ger möjlighet att svara samlat på de tre planerna. Länsstyrelserna har begärt in kommunernas svar senast den 1 april 2003. Stadsledningskontoret har överenskommit med länsstyrelsen i Stockholms län om att stadens remissvar får överlämnas den 10 april 2003. Länsstyrelsen ska i sin tur lämna ett samlat svar till Banverket och Vägverket den 30 april 2003. Länsstyrelsen avser att så långt som möjligt koordinera detta svar med länsstyrelserna i övriga Mälardalen.

Bakgrund

Banverket, Vägverket och länsstyrelserna fick 2002-03-14 regeringens uppdrag att upprätta nya investeringsplaner för perioden 2004-2015. Enligt direktiven skall Banverket, Vägverket och Länsstyrelserna lämna sina förslag till planer till regeringen senast den 4 augusti 2003.

Förslagen till planer ska utgå från regeringens och riksdagens övergripande transportpolitiska mål om ett långsiktigt hållbart och samhällsekonomiskt effektivt transportsystem och de transportpolitiska delmålen om tillgänglighet, hög transportkvalitet, positiv regional utveckling, säker trafik, god miljö och ett jämställt transportsystem.

Den statliga infrastrukturplaneringen är uppdelad på två nivåer, den nationella och den regionala. Investeringar i och drift av järnvägar samt – fr o m denna planeringsomgång – även

bidrag till regionala banor (tunnelbanor och spårvägar), stationer och tåg – behandlas i Framtidsplan för järnvägen. De största vägarna ingår i det nationella stamvägnätet som i Stockholms län utgörs av europavägarna. Både investeringar i och drift och underhåll av dessa behandlas i den Nationella planen för vägtransportsystemet. Dessa planer tas fram av Banverket respektive Vägverket och fastställs av regeringen.

Investeringar och förbättringsåtgärder i länsvägar och riksvägar som inte ingår i det nationella stamvägnätet samt vissa bidrag till trafikhuvudmännen och kommunerna för vägorienterade åtgärder behandlas i Länsplaner för regional transportinfrastruktur. De upprättas och beslutas av respektive länsstyrelser.

De remitterade planerna

Genom beslut den 14 mars 2002 har regeringen givit Banverket, Vägverket och länsstyrelserna i uppdrag att upprätta de nya investeringsplanerna med följande ramar för åren 2004-2015 (I bilaga 1 redovisas de i planerna ingående objekten och insatserna):

- ? 101,5 mdr kr för åtgärder i banhållningsplanen. Bidragsramen för rullande materiel är på 4,5 mdr kr.
- ? 39 mdr kr för åtgärder i väghållningsplanen inkl trafiksäkerhetsåtgärder på det nationella stamvägnätet.
- ? 28,5 mdr kr för investeringar och förbättringsåtgärder i länsplanerna. Denna ram är preliminär, den definitiva planeringsramen beslutas av regeringen i december 2003 på grundval av bl a länsstyrelsernas redovisning av vad som ryms i en 50 % lägre respektive 50 % högre planeringsram.

I Banverkets plan finns dessutom 38 mdr kr för drift, underhåll och reinvesteringar samt 2 mdr kr för verkets sektorsuppgifter. Banverkets totala planeringsram är således 141,5 mdr kr.

Vägverkets planeringsram innehåller 17 mdr kr för tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion, 87 mdr kr för drift och underhåll av statliga vägar samt 6 miljarder för sektorsuppgifter. Totalt ligger Vägverkets planeringsram på 149 mdr kr.

Ramarna för investeringar i Stockholms län framgår av tabellen nedan.

Plan	Hela riket (mdkr kr)	Stockholms län (mdkr kr och andel av riket)	
Banhållningsplanen	101,5	10,355	10%
Väghållningsplanen	39,0	7,820	20 %
Länsplanen	28,5	7,539	26 %
Summa	169,0	25,714	15 %

Vägar

Vägverkets samlade målbedömning är att tillgängligheten i vägtransportsystemet kommer att förbättras för medborgarna, men inte tillräckligt. Framförallt i storstadsregionerna kommer t.ex. restiderna till arbetet att vara långa även vid planperiodens slut.

För att nå de transportpolitiska målen, åtgärda identifierade brister i vägtransportsystemet samt tillgodose rimliga krav hos medborgare och näringsliv menar Vägverket att regeringens givna planeringsram är långt ifrån tillräcklig. Planeringsramen täcker ca 60 % av de inventerade briserna i vägtransportsystemet.

För Stockholm/Mälardalenregionen har främst följande projekt medtagits i planerna (Nationella respektive länsplanerna):

Nationella planen

- ? Norra Länken är medtagen i enlighet med stadens överenskommelse med Vägverket och med byggstart så snart planläggningen så medger.
- ? E18 Hjulsta – Ulriksdal med medelstulldelning från och med 2006.

- ? Förbifart Stockholm är upptagen till en totalkostnad om 15 mdkr, men endast 200 miljoner kronor för utredningsresurser finns med i angiven ram och start för byggande sker tidigast i slutet av plan perioden.
- ? Veginformatikprojekt om totalt 190 mkr ingår.

Länsplanen

- ? De återstående delar av Norrortsleden och Södertörnsleden ingår. Vidare ingår väg 73 Nynäsvägen på delen Älgviken – Fors. Tidpunkter när dessa vägprojekt kan genomföras under planperioden är inte angivna i remissmaterialet. I planen ingår också utbyggnad till planskild standard av Huddingevägen på delen mellan Stockholms stads gräns och Huddinge kyrka.
- ? Medel för oskyddade trafikanter och miljö.
- ? Ett åtgärds paket för kollektivtrafik på väg redovisar bidrag för utbyggnad av infartsparkeringar, framkomlighetsförbättringar jämte ombyggnader av hållplatser och byrespunkter.
- ? Resurserna till åtgärder på de kommunala vägnäten redovisas inte fördelning på kommuner i detta skede i planeringen.

De föreslagna rena nyinvesteringarna i större vägar i länet uppgår till ca 12,2 mdkr vilket är 32 % av det av Stockholmsberedningen redovisade behovet fram till år 2015.

Staden planerar ett fullskaligt försök med miljöavgifter i innerstaden. Det bör påpekas att detta försök inte påverkar behovet av en förstärkt trafikinfrastruktur i enlighet med vad som anförts i detta tjänsteutlåtande. Det finns ett stort behov av att minska biltrafiken i innerstaden, men behovet av att förbättra bilkapaciteten över Saltsjö/Mälarsnittet kommer fortfarande att kvarstå.

Järnvägar

Banverket framhåller att efterfrågan på uppgraderingar av järnvägsnätet är betydligt större än tilldelade medel, vilket medför att viktiga järnvägssatsningar måste skjutas på framtiden. Planeringsramen för drift är för låg vilket medför att dagens största problem för järnvägen, nämligen punktligheten, inte kommer att kunna åtgärdas på ett tillfredsställande sätt.

I planen föreslås för Stockholmsregionen främst följande projekt:

- ? Satsningar på kapacitetsförstärkningar genom centrala Stockholm. I början av planperioden färdigställs fyrsparsträckan Stockholms Södra – Årstaberget och kapacitetsförbättringar på sträckan Stockholm – Sörentorp, vilka även omfattar vissa åtgärder vid norra utfarten till Stockholm C. Vid södra infarten till Stockholms C görs kapacitetshöjande åtgärder. Citybanan genom centrala Stockholm beräknas vara färdig 2011, därefter görs kompletterande åtgärder vid norra in- och utfarten från Stockholm C.
- ? I början av perioden finns också investeringar i dubbelspår mellan Södertälje C och Södertälje hamn.
- ? I slutet av planperioden byggs ett partiellt dubbelspår Västerhaninge – Nynäshamn samt partiell utbyggnad till fyra spår på Mälarbanan mellan Stockholm och Kalhäll.
- ? För Svealandsbanan föreslås en viss kapacitetshöjning på Svealandsbanan mellan Södertälje och Eskilstuna.
- ? Utbyggnad av tvärbana Ost (Hammarby Sjöstad – Slussen/ ombyggnad av Saltsjöbanan) och tvärbana Nord (Alvik-Solna) förbättrar tvärförbindelserna i Stockholm. Tvärbanans förlängda sträckningar genomförs i mitten av planperioden med en 50%-ig statlig finansiering

Banverket kommer att avsätta medel för att i samverkan med Stockholmsregionen utreda behov av infrastrukturutbyggnad bland annat för att möjliggöra kommunikationer till nya bostadsområden i regionen.

Av den totala investeringsramen på 101,5 mdkr avser 10,4 mdkr investeringar i Stockholms län, d.v.s. 10 %. Stockholms län hyser 20 % av Sveriges befolkning. Av regionalt kollektiv researbete utförs 60 % i Stockholms län. Ytterligare ca 18 % står TIM-trafiken för, vilken utgör

ca 50 % av SJ:s totala passagerartrafik. Stadsledningskontoret ser allvarligt på att endast 10 % av investeringarna i Framtidsplan för järnvägen avser Stockholms län, särskilt som det är ett län som påverkar stora delar av övriga landets järnvägstrafik.

Den av regeringen tillsatta kommittén ”Stockholmsberedningen” har i ett delbetänkande ”Långsiktig utvecklingsstrategi för transportsystemet i Stockholm - Mälardalsregionen”(SOU 2002:11), efter noggranna analyser och överväganden lämnat förslag på åtgärder som förbättrar transportsystemet inom Stockholms län och mellan Stockholm och övriga Mälardalen. Stockholmsberedningens betänkande redovisar ett behov av investeringar i järnvägar, spårvägar och tunnelbanor på 36,9 mdkr. De föreslagna 10,4 mdkr för länet utgör endast ca 28 % av Stockholmsberedningens redovisade behov. Totalt får Östra banregionen endast 20 mkr av redovisade behov om 80 mdkr.

Stadsledningskontorets förslag

Stockholm är idag kärnan i Sveriges största tillväxtmarknad. Begreppet Stockholmsregionen växer geografiskt genom bl a de förbättrade kommunikationerna i Mälardalen och en alltmer breddad bostads- och arbetsmarknad. Det innebär att regionen i allt högre grad omfattar Mälardalen som helhet. Stockholm – Mälardalen rymmer cirka en tredjedel av Sveriges befolkning och näringsliv. Regionen betyder mycket för välfärden i landet, både genom de inkomster som genereras och genom att vara bas för att utveckla och etablera näringar. Regionens ekonomiska betydelse illustreras av att mer än 40 % av landets samlade ekonomiska tillväxt under åren 1985 – 2000 generades här. Finansdepartementets senaste långtidsutredning visar att regionens betydelse för landets ekonomiska tillväxt väntas bli lika stor de kommande 15 åren. Stockholms stad är den viktigaste ekonomiska motorn i Stockholmsregionen. Staden växer ständigt och Stockholms tillväxt ger spridningseffekter i hela landet. De senaste fem åren har vart tredje nytt jobb i riket skapats i Stockholmsregionen. Under den kommande tioårs perioden beräknas 50 000 nya jobb skapas i staden och ca 85 000 i länet. Stadens framtidsutredning räknar med att stadens befolkning ökar med 250 000 personer de närmaste 30 åren och redan på 10 års sikt med 85.000 personer. Regionplane- och trafikkontoret beräknar i den regionala utvecklingsplanen RUFS 2001 att Stockholms län inom 30 år ökar med 600 000 personer. Inom Stockholms stad har planer tagits fram som medger ett bostadsbyggande med 4.000 lägenheter per år. I länet har Länsstyrelsen tillsammans med länets kommuner inom ramen för det särskilda bostadsuppdraget visat på möjligheter att skapa 50 000 nya bostäder under en fyra års period. Brister i transportsystemet begränsar dock bostadsbyggandet och försvårar en gemensam arbetsmarknad. 2002 har den ekonomiska aktiviteten avtagit i Stockholmsregionen och sysselsättningen har minskat. Även om de flesta bedömningar tyder på att det är en tillfällig svacka så visar det att tillväxten inte kan tas för given. Tvärtom behövs ett långsiktigt arbete för att undanröja hindren för en fortsatt god utveckling i Stockholm – Mälardalen. Ett allvarligt hinder är ett otillräckligt transportsystem. Stockholm-Mälardalens relativt perifera läge i Europa nödvändiggör också det stora satsningar, både inom regionen och till och från regionen, för att inte försvaga regionens internationella konkurrenskraft.

De allvarliga bristerna i transportsystemet t ex i form av bristande kapacitet, tillgänglighet och miljö, är hinder för regionens utveckling. Detta hämmar den ekonomiska utvecklingen, medför bostadsbrist, dyrare varor och minskar livskvalitén. I jämförelse med övriga landet har nästan dubbelt så stor andel av de förvärvsarbetande mer än 45 minuters restid till arbetet. Det tar en genomsnittlig inneboende i Stockholms län 30 procent längre tid att ta sig till och från arbetsplatsen än det gör för genomsnittssvensken – årligen en extra arbetsvecka. Ett annat problem är att trafiksäkerheten som försämras och att därmed trafikolyckorna tenderar att öka. Dessa problem riskerar sammantaget att förvärras framdeles om inte kraftåtgärder vidtas. Regeringen tillsatte därför en särskild kommitté, Stockholmsberedningen, med uppgift att föreslå åtgärder för att förbättra trafiksituationen i Stockholm – Mälardalen. Kommittén har i sitt betänkande ”Långsiktig utvecklingsstrategi för transportsystemet i Stockholm-Mälardalsregionen” (SOU 2002:11) visat på de omfattande behov av investeringar som finns inom transportsystemet i regionen. Kommittén konstaterar: ”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.” Kommittén konstaterar vidare att det behövs en samverkan av åtgärder för att Stockholm-Mälardalsregionens transportsystem på 30 års sikt skall kunna utvecklas i riktning mot nationella mål och de mål som beredningen angett dvs ”En samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i Stockholm-Mälardalsregionen säkerställs”.

Det behövs redan de närmaste åren investeringar både i väg- och spårnät liksom i kollektivtrafiksystemet. Kommittén har lämnat en rad förslag på åtgärder i enlighet med denna utvecklingsstrategi. Stadsledningskontorets förslag till åtgärder med anledning av föreliggande remisser har utarbetats, förutom av internt underlag inom staden, utifrån följande underlag:

- ? Stockholmsberedningens åtgärdsförslag.
- ? Slutsatserna i Länsstyrelsens i Stockholms län och regionplane- och trafikkontoret PM ” Samlad redovisning av förslagen till infrastrukturplaner för Stockholm-Mälardalsregionen” (Se bilaga 2)
- ? Regionplane- och trafikkontorets yttrande i tjänsteutlåtande 2003-03-03.
- ? Mälardalsrådets underlag till stöd för remissvar 2003-03-04 samt kompletterande underlag.
- ? Länsstyrelsens i Stockholm underlag för remissvar som sammanställts på uppdrag av möte med Landshövdingarna i Mälardalen, SL, SJ och Mälardalsrådets presidium. 2003-03-14 (Återges i sin helhet i detta PM med början på sid. 13)
- ? Gemensamt underlag för remissvar utformat av tjänstemän från de kommuner som deltar i samverkan om utvecklingen av Kista Science City med omgivningar dvs Järfälla, Sollentuna, Sundbyberg och Stockholms stad. Underlaget avser infrastrukturprojekt som är viktiga för utvecklingen av området.

Sammantaget visar detta på en mycket stark enighet inom regionen över såväl problembild som vilka åtgärder som behöver vidtas för inte regionens utveckling ska äventyras.

Infrastruktur för storstadsregionerna

Stadsledningskontoret anser i likhet med Göteborgs stad att utvecklingen av den regionala trafiken på järnväg, tunnelbana och spårväg är av stor betydelse för att skapa ett långsiktigt hållbart transportsystem i storstadsregionerna. Den ökande regionaltågtrafiken har positiva effekter i form av regionförstoring som öppnar nya möjligheter till arbete, boende och fritid.

I infrastrukturpropositionen har regeringen uttryckt en tydlig inriktning att de framtida satsningarna på infrastrukturen måste ske genom utbyggnad av ett konkurrenskraftigt järnvägsnät inte minst i storstadsområdena. Därför behövs särskilda satsningar på storstadsregionerna så att inte tillväxten äventyras. Till skillnad från traditionell regionalpolitik behövs i ett europeiskt perspektiv särskilda storstadsinsatser för Sveriges tillväxt.

Stadsledningskontoret anser att det behövs en sammanhållen transportpolitik som utgår från hur storstadsregionernas roll som strategiska bytespunkter kan förbättras och utvecklas. Det innebär att planer för samtliga transportslag i Stockholms- Mälardalsregionen samordnas t ex i enlighet med Stockholmsberedningens uppdrag. En samlad plan för såväl vägar och järnvägar som övriga transportslag dvs hamnar och flyg. Utvecklingen av hamnverksamheten är av stor vikt där Stockholms geografi gör att fartygstrafik medför miljötekniska vinster och där Stockholm är ett viktigt nav i Östersjön. Ett annat viktigt område är flygets utveckling. Arlandas funktion och utveckling som nav är av avgörande betydelse för regionen och Sverige. Sammantaget innebär detta att en plan utformas där de olika transportslagen stärker varandra mot målet en utvidgad och internationellt konkurrenskraftig region.

Behov av en kraftfull satsning i Stockholm-Mälarenregionen.

Länsstyrelsen i Stockholms län och regionplane- och trafikkontoret har i PM:et ” Samlad redovisning av förslagen till infrastrukturplaner för Stockholm-Mälarenregionen” beskrivit de viktigaste områdena för åtgärder för Stockholm/Mälarens transportsystem:

”För att komma tillrätta med kvarstående brister i transportsystemet i Stockholm-Mälarenregionen behövs ytterligare medel tillskjutas för bl a:

- ? Ökad vägkapacitet över Saltsjö-/Mälarsnittet i Stockholm och mellan den norra och södra delen i övriga Mälardalen
- ? Ökad spårkapacitet på Mälarbanans infart mot Stockholm och Nynäsbanan samt en ny sträckning på järnvägen från Norrköping till Järna (Ostlänken). En fortsatt positiv resandeutveckling kan medföra behov av ytterligare kapacitet på Svealandsbanan
- ? En effektiv kollektivtrafikförsörjning för de yttre kärnor i Stockholm som pekas i den regionala utvecklingsplanen.
- ? Tunnelbaneutbyggnader i Stockholm som är kopplade till utbyggnader av bostäder och arbetsplatser.
- ? Förbättrade infartsvägar i alla riktningar i Stockholm, bl a på E4 och E18.
- ? Förbättringar av det smala och krokiga landsbygdsvägnätet
- ? Bättre infrastruktur för godstransporter runt Stockholm
- ? Ökad bärighet och framkomlighet för tunga fordon”

Stadsledningskontoret delar denna beskrivning och vill särskilt framhålla att transportsystemet över Saltsjö-/Mälarsnittet måste stärkas och är av avgörande strategisk betydelse för såväl regionens transporter som för riket som helhet. Detta gör Citybanan och ökad vägkapacitet i form av en västlig förbifart till de högst prioriterade projekten i Stockholm-Mälarenregionen. I staden är Södra Länken snart byggd och Norra Länken ska byggas, vilket gör att planeringen måste inledas för att kompletteras dessa med en östlig länk för att komplettera ringen. Detta skulle vara den enskilt viktigaste infrastrukturåtgärden för att avlasta Stockholms stadskärna från genomfartstrafik och därmed bidra till en bättre miljö i innerstaden. Ett avgörande steg mot bättre miljö i innerstaden är redan de miljöavgifter som enligt planerna kommer att införas på försök under 2004.

Stadsledningskontoret anser att det är tillfredställande att Citybanan och Norra Länken finns med i planerna men måste dock konstatera att gapet mellan regionens behov— så som det redovisats i den regionala utvecklingsplanen och av Stockholmsberedningen- och de förslag till objekt som återfinns i de remitterade förslagen till nationella planer är mycket stort. Även nedanstående förslag till tillkommande objekt eller tidigareläggningar utgör därför bara en starkt prioriterad del av det verkliga behovet.

Objekt som bör tidigareläggas eller tillkomma i planerna

Järnvägar

Citybanan

Citybanan är det högst prioriterade projektet för Stockholm-Mälarenregionen och den finns med i planen med ett färdigställande år 2011. I regeringsdeklarationen fastslås behovet av att försöka snabba upp genomförandeprocessen så att tunneln kan stå klar tidigare. Stadsledningskontoret, i likhet med den samlade Stockholm-Mälarenregionen i form av Mälardalsrådet och länsstyrelserna, har kraftfullt understött detta liksom att regeringen tillsätter en övergripande koordinator som säkerställer att alla parter är förberedda och kortar ledtider m m. I detta sammanhang vill kontoret framhålla behovet av översyn av bl a PBL, miljöbalk m m. för att underlätta planprocessen i stora infrastrukturprojekt. I avvaktan på att Citybanan står klar måste de kapacitetshöjande åtgärderna vid södra infarten till centralen vara genomförda senast när den nya Årstabron tas i drift år 2005.

Stadsledningskontoret delar den beskrivning och de behov av infrastrukturinsatser som framförs i Länsstyrelsens i Stockholm underlag för remissvar. Underlaget har sammanställts på uppdrag av möte 2003-03-05 med landshövdingarna i Mälardalen, SL, SJ och Mälardalsrådets presidium och återges nedan:

”Citybanan och närliggande behov av åtgärder i Mälardalen

Med en belbetslösning utnyttjas investeringarna effektivt

Mälartunneln/ Citybanan är en nationell angelägenhet eftersom den tryggar tillgången till Stockholm Central som ett nav för den nationella tågtrafiken. Den ger också en angelägen kapacitetsbörjning för den ökade trafiken mot Stockholm C som t.ex. följer av en utveckling av Ostlänken och nya trafikupplägg på Västra Stambanan.

För den regionala tågtrafiken i Mälardalen är Citybanan en nödvändig men inte tillräcklig förutsättning. Mälärbanan, Svealandsbanan och Nynäsbanan har också bristande kapacitet och är redan idag begränsande för utvecklingen av den regionala tågtrafiken. Två av dessa banor är enkelspåriga och den tredje har mycket omfattande trafik på ett dubbelspår.

Satsningarna på Årstabron och Citybanan måste beaktas utifrån en systemsyn. Ett system är inte starkare än dess svagaste länk. Därför är det nödvändigt att komplettera Citybanan så att en effektiv belbetslösning skapas utan nya flaskhalsar. Fram till 2011 då Citybanan senast kommer att stå klar måste därför åtgärder som leder till ökad kapacitet också vidtas på Mälärbanan, Svealandsbanan och Nynäsbanan.

Sker inte sådana åtgärder kommer antalet tåg i högtrafik, trots Citybanan, inte att kunna öka. Trängseln på tågen på dessa banor blir då likartad eller större än idag och risken för förseningar och störningar kommer också fortsatt att vara stor. Mälardalens integration och utveckling kommer att påverkas negativt. 75 000 dagliga resenärer är direkt berörda. Ytterligare 45 000 vill resa framöver. Vi måste få möjlighet att ge dom den resan.

Mälärbanan, sträckan Tomtebodä – Kallhäll

Den mycket positiva resandeutvecklingen, i kombination med blandningen av snabbare regionaltåg och pendeltåg på sträckan Karlberg-Kungsängen-Bålsta gör att kapaciteten på Mälärbansans två spår kommer att nyttjas maximalt redan om några få år.

Under morgonens rusningstid, kl. 7.30-8.30, ska närmare 6 500 pendeltågsresenärer rymmas i de sex tåg som går mellan Kallhäll – Stockholms Central. Trängseln är klart besvärande och mellan 300 – 450 resenärer i varje tåg får inte sittplats. Om det uppstår störningar i trafiken med förseningar som följd, är det alltför vanligt att resenärer inte ens får plats i tågen, utan blir kvar på plattformen.

Enbart i pendeltågstrafiken beräknas behovet av resor på Mälärbanan öka från dagens 60 000 till närmare 90 000 dagliga resor år 2015. Det betyder att trafiken behöver utökas från kvartstrafik till 10-minuterstrafik och att antalet tåg i rusningstimmen behöver utökas från 6 till 10-11 för att erbjuda en rimlig komfort. Utan en attraktiv kollektivtrafik finns det inte en rimlig möjlighet att klara en regionförstoring och samtidigt göra resandet mer hållbart på sikt.

Även i regionaltågstrafiken finns trängselproblem i rusningstid. Med TiM-trafiken, och övriga SJ-tåg, sker drygt 8 000 resor varje dag på Mälärbanan. Resenärerna efterfrågar fler avgångar och kortare restid, vilket idag inte är möjligt att tillfredsställa med dagens infrastruktur. Tåget har en stor potential i Mälardalen och resandet beräknas mer än fördubblas. Regionaltåg i 15-minuterstrafik i högtrafik är därför en rimlig ambition.

De moderna Reginatåg som idag används klarar hastigheter som skulle innebära en restid på maximalt 45 minuter t ex sträckan Västerås – Stockholm. Detta kräver dock att infrastrukturen tillåter maxhastighet och att trängseln på banan inte dimensionerar restiden. Utan åtgärder blir Mälärbanan en nästan lika allvarlig kapacitetsbrist som dagens getingmidja genom centrala Stockholm.

Det formella planeringsarbetet bör sättas igång omedelbart för hela Tomtebodä – Kallhäll. Åtgärderna bör genomföras i etapper med avsikt att ha fyra spår längs hela sträckan senast 2015. En första större etapp omfattande investeringar på ca 1,5 miljarder kr bör vara färdigställd senast 2010/11, i syfte att uppnå fler tåglägen. Banverkets förslag i denna del är otillräckligt. Under planperiodens resterande år bör åtgärderna på sträckan slutföras.

Svealandsbanan

Svealandsbanan är en av de banor som uppvisar sämst punktlighet. Till en del beror detta på trängeln på spåren vid södra infarten till Stockholm C, men en betydande del beror också på de begränsningar som enkelspåret mellan Södertälje och Eskilstuna innebär.

Under Svealandsbanans första fem år har den årliga tillväxten i resandet varit 7 procent. Fortsätter ökningen fördubblas resandet på tio år. Det är inte en omöjlig utveckling med nya attraktiva fordon och ökad kapacitet på spåren. Men redan halva denna ökningstakt är svår att hantera med nuvarande infrastruktur.

Citybanan i kombination med utbyggnad av partiella dubbelspår fram till 2011 på Svealandsbanan är en förutsättning för fortsatt regionförstoring och regional utveckling i norra Sörmland. Banverket föreslår i banhållningsplanen att huvuddelen av resurserna för ökad kapacitet på Svealandsbanan ska tas fram under perioden 2012-15, först efter att Citybanan är klar. Hela utbyggnaden måste vara klar 2011.

Nynäsbanan

Nynäsbanan behöver åtgärdas med fler mötesspår och längre plattformar både för att möjliggöra attraktiva trafikupplägg och för att minska konsekvensen av störningar i hela tågsystemet. Den utveckling av Norviks hamn som diskuteras kommer att aktualisera ett behov av godstrafik på Nynäsbanan, vilket ställer krav på mötesspår. Nynäsbanan är också mycket angelägen utifrån Gotlandstrafikens behov, inte minst på grund av den ökade färjekapacitet som införs.

Det utrymme som satts av i Banhållningsplanen för åtgärder på Nynäsbanan är alltför litet och sent. Åtgärderna bör vara färdigställda före år 2011 men också före färdigställandet av utbyggnaden av riksväg 73 till Nynäshamn.

Kompletterande kapacitetsåtgärder i Stockholm

Banverket har föreslagit kompletterande åtgärder för att öka kapaciteten på infarterna till Stockholms central och norrut till Sörentorp (Ulriksdal) innan Citybanan byggs ut. Förslaget innebär att åtgärder för ökad kapacitet för tåg norrut mot Uppsala får vänta till 2008 eller senare, är inte acceptabelt, utifrån den stora resandeström som finns i sträcket mellan Stockholm och Uppsala."

Stockholms stad och Sollentuna har i samarbete med Banverket tagit fram ett förslag till ett ytt trafikeringsupplägg som kan ge Kista Science City snabba och bytesfria tågförbindelser med bl a Uppsala och Arlanda. En sådan förbindelse kan idag ges halvtimmestrafik, men med en utbyggnad av sträckan Karlberg – Sörentorp skulle tågen kunna gå med femtonminuterstrafik. Av bl a detta skäl är utbyggnaden synnerligen viktig och bör tidigareläggas väsentligt jämfört med nu föreslagen byggstart i perioden 2008 – 2011.

Järnvägssträckan Tomtebodavägen – Kallhäll

Utöver vad som anförs ovan så är en utbyggnad av spåren mellan Sundbyberg och Spånga en förutsättning för att en pendeltågsstation skall kunna anläggas vid Solvalla. Den kan där medge en omstigning till Tvärbanan Norr mot Kista samt försörja Solvalla och den omfattande utbyggnad av arbetsplatser och bostäder som planeras i området. Ombyggnaden av denna bandel måste ges förtur i Banverkets framtidsplan Genom Sundbyberg är tunnelförläggning nödvändig av miljö- och utrymmesskäl.

Ostlänken

Ostlänken- den första etappen på en höghastighetsjärnväg mellan regionen och Malmö/Köpenhamn/Hamburg - kan dessutom kraftfullt medverka till en förstoring av regionen kring Stockholm. Den innebär bl a att restiden till Linköping kommer att bli ca 60 minuter med den snabbaste förbindelsen. Detta är också av betydelse nu när Skavsta flygplats betydelse för lågprisflyget stärks. Vidare binder sträcket mellan Linköping och Uppsala inte bara samman landets största arbetsmarknadsregioner utan också fyra universitetsorter och en rad knutpunkter för transporter.

I planeringsprocessen för Ostlänken har förstudien genomförts och järnvägsutredningen påbörjats. I Framtidsplanen för järnvägen finns Ostlänken upptagen med etappen Norrköping – Linköping för 3717 milj kr med byggstart i perioden 2012-2015. Till skillnad från många andra

järnvägsprojekt i Framtidsplanen är detta ett synnerligen offensivt och strukturerande projekt som på ett markant sätt skulle kunna öka tågresandet och bidra till en förstoring av Stockholmsregionen. Det måste tidigareläggas och tas med i hela sin omfattning, dvs hela sträckan Järna – Linköping.

Spårförbindelse till Arlanda

I den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen och Stockholmsberedningens delbetänkande redovisas en spårförbindelse för pendeltåg till Arlanda. Utredningar har visat att en kombinerad person- och godsförbindelse till flygplatsen på sikt är nödvändig. I banhållningsplanen bör medel avsättas för fortsatta utredningar.

Tvårspårvägar och tunnelbaneförlängningar.

Ett antal mycket angelägna spårsatsningar i Stor-Stockholm i form av tvårspårvägar och förlängning av tunnelbanan är nödvändiga komplement övrig spårutbyggnad för en ökad interaktion och ökat bostadsbyggande.

Exempel på projekt:

Snabbspårväg ost.

Bidraget till snabbspårvägen Hammarby Sjöstad/Slussen bör lämnas med början åren 2005/2006 för att samordnas med den planerade bostadsutbyggnaden och den byggstart som den pågående planeringen inom SL och staden medger.

Tvårbana Norr till Kista och Solna.

Banverkets framtidsplan för landet som helhet omfattar investeringar om ca 100 Mdkr under planperioden. Detta är en betydande satsning från statsmakternas sida på spårbunden kollektivtrafik. Det är från samhällsekonomisk synpunkt viktigt att satsningarna sker där trafikmängderna är betydande. Mot denna bakgrund bör den fortsatta utbyggnaden av snabbspårvägen ges en mer framskjuten plats i planen.

Stockholmsregionens ekonomiska och befolkningsmässiga utveckling ses särskilt tydligt i sträket mellan innerstaden och Arlanda och i framväxten av Kista Science City. Idag finns fler än 27 000 arbetsplatser i Kista arbetsområde och ytterligare ca 40 000 i övriga delar av Kista Science City. Under den närmaste 15-årsperioden bedöms deras antal fördubblas. Samtidigt planeras ca 4000 nya bostäder i Stora Ursvik och lika många arbetsplatser, ca 5000 bostäder i Kista och ca 1000 i Silverdal. Till detta kommer att antalet studenter vid IT-universitetet i Kista beräknas öka kraftigt.

Kista ingår också i en av de regionala stadskärnor som identifieras i den regionala utvecklingsplanen 2001 för Stockholmsregionen. Det är särskilt viktigt att dessa områden får tillgång till goda kollektiva förbindelser.

Således måste snabbspårvägen på delen Ulvsunda – Kista – Helenelund tas in i planen. Stockholm och Sundbyberg har nyligen kommit överens om den principiella sträckningen för delen mellan Solvalla och Kista, vilket ger förutsättningar för att omgående inleda framtagandet av järnvägsplan för Kistagrenen. Mot bakgrund av redovisade planer för en omfattande utbyggnad av bostäder och arbetsplatser, möjligheten att inom ett par år få till stånd ett regionaltågsstopp i Helenelund och med den redovisade stora trafiknyttan måste investeringsmedel för Kistagrenen tilldelas tidigt under planperioden. Detta för att också kunna möjliggöra en samordning med utbyggnaden av E 18. Medel måste tilldelas så, att arbetet med förlängning av tvärbanan från Alvik kan inledas så fort järnvägsplanen är klar.

Spårförbindelse Kista – Stockholm Väst vid Barkarby.

I Stockholmsberedningens betänkande föreslås en förlängning av tunnelbanan från Akalla via Barkarbystaden till Stockholm Väst vid Barkarby. I den kollektivtrafikvision för Kista Science City som gemensamt tagits fram av företrädare för Järfälla, Sollentuna och Stockholm redovisas en snabbspårväg mellan Stockholm Väst och Kista med förgrening mot Sollentuna centrum och ev vidare mot Häggvik. Både spårvägen och tunnelbanan skall betjäna den planerade

Barkarbystaden, med uppemot 4000 bostäder. Vidare utredningar får visa vilket alternativ som är mest lämpligt. Då objektet är en förutsättning för bebyggande av Barkarbyfältet, som planeras att komma till stånd inom den tidsperiod som investeringsplanerna omfattar, bör det finnas inrymt i Banverkets plan, åtminstone i senare delen av planperioden.

Spårväg Älvsjö – Skärholmen – Kungens kurva – Flemingsberg. Snabbspårväg syd är ett viktigt projekt för att förbättra de kollektiva tvärförbindelserna i Söderort- Huddinge och knyta samman viktiga noder som Älvsjö station och centrum, Skärholmens tunnelbanestation och centrum, Kungens kurva-området och Flemingsberg. Banan kan kompletteras med en sammanbindande länk upp till Tvärbanan vid Årstaberg. Spårvägen ger stimulans för byggande av nya bostäder och verksamheter längs sträckan. Regionplane- och Trafikkontoret samt Huddinge och Stockholm har i samarbetet med SL under år 2002 genomfört en översiktlig sträckningsstudie för en ca 18 kilometer långs sträcka med en investeringskostnad av ca 2,5 mdkr kr exkl fordon. Denna studie har senare följts av en analys av resande och samhällsekonomi, gemensamt gjord av Regionplane- och Trafikkontoret, SL, Stockholm och Huddinge. Den visar bl a på ett resande av samma storleksordning som för den befintliga Tvärbanan. Bidrag till Snabbspårväg Syd bör tas in i Banverkets Framtidsplan.

Tunnelbaneförlängning Odenplan- Karolinska

Att förlänga tunnelbanan från Odenplan mot Solna är en förutsättning för den omfattande nybebyggelse som nu planeras inom Norra stationsområdet och Karolinska sjukhusområdet. Bidrag till banan bör tas med i Banverkets Framtidsplan så att banan kan byggas ut i takt med bebyggelsen för vilken byggstart enligt nuvarande tidplan planeras till år 2007.

Tunnelbaneförlängning Hagsätra – Älvsjö

En förlängning av tunnelbanan från Hagsätra till Älvsjö ger förbättrad tillgänglighet till Mässan och bytespunkten vid Älvsjö C jämte till skisserade bostadsprojekt längs den befintliga linjen. Förlängningen bör tas med i Framtidsplanen. Planeringen måste inledas omgående så att den kan stå klar när Citybanan tas i drift, då investeringarna i denna förlängning kan nyttjas full ut.

Medel för utreda behov av ytterligare infrastrukturutbyggnad.

Stadsledningskontoret anser att det är positivt att medel avsatts för att utreda behov av infrastrukturutbyggnad för att bl a möjliggöra kommunikationer till nya bostadsområden i regionen. Kontoret anser att det är ytterst angeläget att detta arbete inleds omedelbart och bedrivs i nära samarbete med regionens aktörer.

Vägar

Effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet i form av ny vägkapacitet över Saltsjö- Mälarsnittet är en nödvändig förutsättning för att regionen skall kunna få en positiv utveckling, avlasta regioncentrum bl a från förbifartstrafik och utjämna skillnaderna mellan regionens södra och norra delar.

Västlig förbifart

En västlig förbifart har av samtliga kommuner i länet och länsstyrelserna i Mälardalen har lyft fram som det högst prioriterade vägprojektet i regionen till Stockholmsberedning I nuvarande plan anges byggstart för en ny vägförbindelse till perioden 2005-2007, men i det nya förslaget först till perioden 2012-2015. Enligt kontorets uppfattning bör byggstarten tidigareläggas så mycket som planeringsprocessen tillåter. Avsaknaden av fungerande förbifart i Stockholm måste ses som mycket ovanlig mot bakgrund av att dels i stort sett samtliga tätorter i övrigt i landet redan i dag har godtagbara förbifarter, dels vid en internationell jämförelse med andra städer i motsvarande storlek.

Ombyggnaden av väg E 18 mellan Hjulsta och väg E 4 vid Kista

Denna ombyggnad är mot bakgrund av rådande trafiksituation så angelägen att den bör komma till stånd så snart det är möjligt. Starttidpunkten för medelstilldelning enligt den nationella vägplanen bör därför överensstämma med tidpunkten för byggstart enligt Vägverkets projekttidplan. Detta innebär att tidpunkten för byggstart i den nationella planen bör anges till år 2005.

Huvudstaleden med koppling till Ulvsundavägen.

Huvudstaleden med koppling till Ulvsundavägen via en ny bro, "Tritonbron", ingår i Stockholmsberedningens förslag men inte i Vägverkets förslag till nationell plan eller i den regionala planen. Som framgår av Stockholmsberedningens betänkande torde Huvudstaleden bli nödvändig på sikt för att klara kapaciteten mellan nordvästsektorn och innerstaden, särskilt om Brommafältet bebyggs med bostäder och arbetsplatser. Huvudstaleden måste därför ingå i det statliga vägnätet. Den bör därför ingå i de statliga planerna.

Huddingevägen (226).

I den regionala planen ingår en utbyggnad av Huddingevägen på delen Huddinge k:a till Stockholms stadsgräns. För att vägen skall kunna få en kontinuerlig planskild standard fram till Åbyvägen och därmed bättre säkerhet och framkomlighet bör i detta projekt även ingå en ombyggnad av korsningen med Rågsvedsvägen så att den blir planskild.

Värmdövägen (222).

En vägutbyggnad som är starkt kopplad till utbyggnaden av större bostadsområden och som saknas i planförslaget är "Danviks lösen" - ombyggnad av Värmdöleden från Danvikstull och österut i form av en vägtunnel under Henriksdalsberget med trafikplatser vid Henriksdal och Lugnet. Tunneln och trafikplatserna är en helt avgörande förutsättning ur bullersynpunkt m.m. för ca 1 000 lägenheter, men är också av trafiktekniska skäl en förutsättning för ytterligare ca 4 000 bostäder inom området. Här till innebär tunneln med Henriksdals trafikplats stora kapacitets- och miljöfördelar för befintliga och andra planerade områden i Nacka, Värmdö och Stockholm. Under alla förhållanden bör ombyggnad av Lughnets trafikplats ingå i den regionala planen eftersom den är en del av det statliga vägnät som Vägverket är väghållare för.

Väghållningsfrågor.

Regeringen bör snarast ta beslut om att Huddingevägen, Nynäsvägen och Drottningholmsvägen överförs till statlig väghållning i enlighet med Vägverkets framställning till regeringen häromåret. Förändringen bör ske i anslutning till Södra Länkens trafiköppnande respektive Tranebergsbrons färdigställande. Vidare bör framhållas den osäkerhet som råder om Huvudstaledens konsekvenser för trafiksystemet i regionens nordvästsektor och därmed dess inplacering i investeringsplanen.

Trafiksäkerhet.

För att komma till rätta med den negativa olycksutvecklingen i staden måste insatserna för förbättrad trafiksäkerhet ökas. Inte minst bör statsbidragen till kommunala trafiksäkerhets- och miljöåtgärder för oskyddade trafikanter vara större än vad som nu ingår i förslaget till den regionala planen.

Väginformatik.

Tillväxten i regionen gör att behovet av ytterligare kapacitet – både för kollektivtrafik och för individuell biltrafik – är mycket stor. Det nuvarande trafiksystemet kan användas bättre med stöd av modern väginformatik. Smidigare trafikrörelser och förbättrad kollektivtrafik ger betydande miljöförbättringar.

Regionala planens ram

Mot bakgrund av vad som anförs ovan är det nödvändigt att den regionala planen ges ett innehåll enlighet med 150%-alternativet.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen som svar på remisserna överlämna och återopar detta tjänsteutlåtande.

Christer Lundin
Strategisk trafikplanering
Tel.: 508 263 71

2003-02-19

christer.lundin@gfk.stockholm.se

Dnr 03-300-336:1

Dnr 03-334-337:1

Dnr 03-000-31:1

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

Investeringsplaner för trafikinfrastrukturen under perioden 2004-2015. Remisser från Vägverket, Banverket och Länsstyrelsen.

FÖRSLAG TILL BESLUT

GFN överlämnar och återopar tjänsteutlåtet som svar till kommunstyrelsen på remisserna.

Olle Zetterberg

Christer Lundin

SAMMANFATTNING

Vägverket, Banverket och Länsstyrelsen har upprättat förslag till planer för de statliga investeringarna i transportinfrastrukturen för tolvårsperioden 2004-2015. Dessa förslag till planer, som baseras på regeringens infrastrukturproposition, har skickats till kommunerna på remiss. Planerna innehåller en hel del för staden viktiga investeringar. Många av projekten ligger dock för utförande sent i planförslagen och många har inte kunnat inrymmas i planerna.

Citybanan – d.v.s. pendeltågstunneln under Stockholms innerstad – och Norra Länken ingår i planförslagen så att ett byggande kan påbörjas så snart som planläggningen har färdigställts.

Däremot har medelsutrymme för byggande av väg E4 på delen Förbifart Stockholm upptagits först åren 2012-2015. Med hänsyn till den fortsatta befolkningstillväxten i regionen är detta helt otillfredsställande. Stockholmsregionen måste även fortsättningsvis kunna fungera som en gemensam bostads- och arbetsmarknad och det är angeläget att också utjämna de regionala skillnaderna mellan de norra och södra regiondelarna.

Statsbidragen till den fortsatta utbyggnaden av Tvärbanan på delen Hammarby Sjöstad – Slussen och på delen Alvik och norrut bör komma tidigare i planen, och Tvärbanan norrut måste kompletteras med sträckan upp till Kista. Även Spårväg Syd och diskuterade tunnelbaneförlängningar bör tas med i planen.

För att tillgodose regionens behov av bostäder måste ytterligare investeringar göras för nya vägar och förbättrad kollektivtrafik. Ett exempel på detta är Danvikslösen, som förutsätter att Värmdöleden förläggs i en tunnel under Henriksdalsberget och att nya trafikplatser byggs vid Henriksdal och vid Lugnet. I det område som berörs av tunneln och trafikplatserna planeras över 5 000 bostäder i Stockholm och Nacka, dels i Hammarby Sjöstad, dels i Finnboda och

Kvarnholmen. Statsbidrag till denna omläggning av Värmdöleden är angelägen, och i vart fall bör trafikplats Lugnet, kostnadsberäknad till 300 miljoner kronor, ingå i den regionala planen eftersom den utgör en del av det statliga vägnät som Vägverket är väghållare för.

Tillväxten i regionen gör att behovet av ytterligare kapacitet – både för kollektivtrafik och för individuell biltrafik – är mycket stor. Stora insatser måste göras för att öka trafiksäkerheten. Det nuvarande trafiksystemet kan användas bättre med stöd av modern väginformatik. Smidigare trafikrörelser och förbättrad kollektivtrafik ger betydande miljöförbättringar. Som nämnts måste trafikinfrastrukturen förbättras om programmen för ytterligare bostäder skall kunna genomföras.

Sammantaget innebär detta att investeringarna i trafiksystemet i regionen måste bli mer omfattande än vad nu förslagen till planer utvisar. Det är också nödvändigt att den regionala planen ges ett innehåll enligt alternativet med en högre ram, det s. k. 150%-alternativet.

UTLÅTANDE

Bakgrund

Med stöd av regeringens infrastrukturproposition hösten 2001 pågår upprättande av de statliga investeringsplanerna. Planerna kommer att omfatta tolvårsperioden 2004-2015. Förslag till dessa planer har nu upprättats av respektive ansvarig statlig myndighet, d.v.s. Vägverket, Banverket och Länsstyrelsen, och förslagen till planer har skickats på remiss till bl. a. kommunerna.

En plan omfattar investeringar i det nationella stamvägnätet och denna plan upprättas av Vägverket. Det nationella stamvägnätet i Stockholms län omfattar europavägarna, E4 Nyköping - Södertälje - Stockholm - Uppsala, E18 Enköping - Stockholm - Norrtälje - Kapellskär och E20 Eskilstuna - Södertälje (gemensam med E4) - Stockholm (Norra Länken) - Värtahamnen/Frihamnen.

En plan omfattar investeringar i järnvägsnätet, inklusive statsbidrag till snabbspårvägar m.m. Denna plan upprättas av Banverket.

Den tredje planen är den regionala planen, som upprättas av länsstyrelserna, en för varje län. Den regionala planen omfattar investeringar i statliga vägar förutom stamvägnätet, samt omfattar därutöver bidrag till kommuner och länshuvudmän för vissa investeringar såsom åtgärder för förbättrad kollektivtrafik, exempelvis bussvägar, infartsparkeringar och bytespunkter, för kommunala trafiksäkerhets- och miljöåtgärder, för väginformatik och för bidrag till cykelvägar.

Förslaget till den regionala planen har upprättats i tre alternativ. För huvudalternativet, 100%-ramen, omfattar ramen ca 7,5 miljarder kronor under tolvårsperioden. De två övriga alternativen utgörs av 50%-alternativet, 5,7 miljarder kronor och 150%-alternativet om ca. 9,4 miljarder kronor.

Innehållet i de remitterade planerna

De planförslag som nu staden getts möjlighet att yttra sig över innehåller flera för staden angelägna investeringar. Samtidigt kommer dock en del av dessa angelägna investeringar sent under planperioden och därutöver har flera projekt inte kunnat inrymmas i planförslagen.

Följande projekt ingår i planförslagen:

Pendeltågstunneln under centrala Stockholm ingår med 75% av investeringskostnaden med byggstart så snart planläggningen så medger.

Norra Länken har tagits med i den nationella vägplanen i enlighet med stadens överenskommelse med Vägverket och med byggstart så snart planläggningen så medger.

E18 Hjulsta - Ulriksdal ingår i den nationella vägplanen med medelstilldelning från och med 2006.

Förbifart Stockholm är upptagen till en kostnad om 15 000 miljoner kronor men med en angiven medelstilldelning först i slutet av planperioden, åren 2012-2015.

Statsbidrag till *Snabbspårvägen Hammarby Sjöstad - Slussen* (650 mnkr) och *Ahrik - Solna* (450 mnkr) har tagits upp i järnvägsplanen med medelstilldelning fr. o. m. år 2008. Statsbidraget

uppgår till 50% av kostnaderna för spårvägen, exklusiva fordon. Snabbspårvägssträckan *Bromma – Kista* saknas i planförslaget.

I Banverkets planförslag har inte medtagits statsbidrag till ytterligare spårförbindelser i regionen, exempelvis Spårväg Syd eller diskuterade tunnelbaneförlängningar.

I den regionala planen ingår återstående delar av *Norrortsleden* och *Södertörnsleden*. Vidare ingår *väg 73 Nynäsvägen på delen Älgviken – Fors*. Tidpunkter när dessa vägprojekt kan genomföras under planperioden är inte angivna i remissmaterialet. I planen ingår också utbyggnad till planskild standard av Huddingevägen på delen mellan Stockholms stads gräns och Huddinge kyrka.

I den regionala planen har 70 miljoner kronor tagits upp år 2008 för bidrag till ett trafiksäkerhetshöjande *vägstyrningssystem på Nord/ sydaxeln* genom Stockholms innerstad.

Ett åtgärds paket för kollektivtrafik på väg redovisar bidrag för utbyggnad av infartsparkeringar, framkomlighetsförbättringar jämte ombyggnader av hållplatser och bytespunkter. För statsbidragen till åtgärder på de kommunala vägnäten redovisas inte fördelning på kommuner i detta skede i planeringen.

Tidigare hantering av planerna

I avvaktan på regeringens infrastrukturproposition frågade länsstyrelsen länets kommuner om brister och investeringsbehov i länets transportsystem för perioden 2002-2011. Efter beredning av ärendet inom berörda förvaltningar i staden behandlades frågan av kommunstyrelsen vid sitt möte den 17 oktober 2001.

Kommunstyrelsen beslöt vid mötet uttala att

- staden är beredd att påbörja genomförandet av en pendeltågstunnel, med målet att tunneln kan öppnas för trafik år 2009
- Centralbron bör rivas och ersättas med en tunnel
- regionens andel av det statliga infrastrukturanslaget måste öka
- Norra Länken snarast måste byggas
- planeringen av Österleden återupptas
- Förbifart Stockholm snarast måste byggas
- Väg 73 Nynäsvägen på delen Älgviken - Fors byggs ut
- omdragningen av väg E18 Hjulsta – Ulriksdal måste fortskrida enligt tidigare planer.

Genom beslut den 14 mars 2002 uppdrog regeringen till Vägverket, Banverket och länsstyrelserna att upprätta de nya planerna.

Under år 2002 har informella kontakter varit mellan kontoret och de tjänstemän som inom de statliga myndigheterna bereder planerna. Kontoret har lämnat information om de projekt som staden i olika sammanhang framfört önskemål om genomförande, och en del samrådsmöten har också ägt rum med Vägverket, Banverket och Länsstyrelsen. Inte minst har de infrastrukturprojekt som är förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande diskuterats med företrädare för Länsstyrelsen och Vägverket.

Analys

Allmänt

De nu aktuella statliga investeringsplanerna omfattar 12-årsperioden 2004 –2015. Det finns ett omfattande material om hur stockholmsregionen kommer att utvecklas under denna period, inte minst genom den nu av landstinget antagna regionala utvecklingsplanen. Den tillväxt som förväntas i regionen under kommande år måste enligt utvecklingsplanen följas upp av erforderliga trafikinvesteringar om en acceptabel sysselsättningsnivå skall kunna bibehållas och medborgarna i regionen skall få en godtagbar välfärd.

Ett annat viktigt utrednings- och analysarbete har genomförts av Stockholmsberedningen, en av regeringen tillsatt parlamentarisk utredning med uppgift att lämna förslag på insatser som förbättrar transportsystemet inom Stockholms län men också transportmöjligheterna mellan Stockholm och övriga Mälardalen, övriga landet och internationellt. Beredningen lämnade i

början av förra året betänkandet Långsiktig utvecklingsstrategi för transportsystemet i Stockholm – Mälardalsregionen, SOU 2001:11.

Slutsatserna i såväl den regionala utvecklingsplanen som stockholmsberedningens betänkande är att det krävs omfattande investeringar i transportinfrastrukturen i länet. Detta bedöms nödvändigt för att klara regionens tillväxt, sysselsättning och välfärd, vilket i sin tur är en förutsättning för en positiv utveckling i landet som helhet.

Under år 2002 minskade takten i befolkningsökningen något, såväl i staden som i länet. Ökningen förra året, år 2002, uppgick ändå i länet till drygt 11 500 personer. Även om det är svårt att bedöma den framtida befolkningsökningen är det helt uppenbart att det krävs en förbättrad infrastruktur i regionen, såväl vad gäller kollektivtrafiken som den individuella biltrafiken, där kapacitetsförstärkningar är nödvändiga främst i delarna utanför den centrala kärnan i regionen.

Övergripande projekt

Staden har under flera år framhållit tre projekt som särskilt betydelsefulla för regionens framtida utveckling. Det gäller Förbättrad järnvägskapacitet genom centrala Stockholm, Norra Länken och Förbifart Stockholm.

De nu remitterade planförslagen innebär dels att järnvägskapaciteten genom Stockholm kommer att förbättras så snart de detaljerade planerna för en pendeltågstunnel färdigställts och dels att Norra Länken kommer att genomföras i enlighet med den mellan staden och Vägverket träffade överenskommelsen.

I nuvarande plan för det nationella vägnätet, som omfattar tioårsperioden 1998 – 2007, ingår Förbifart Stockholm med påbörjande de sista åren i planen. I det nya planförslaget ingår Förbifart Stockholm med en medelstilldelning först under de sista åren i planen, åren 2012-2015. Det innebär att projektet i det nya planförslaget senareläggs sex år à sju år. Vägverket arbetar med en vägutredning för förbifarten där för närvarande tre vägkorridorer studeras. Verket bedömer att från planeringssynpunkt är en bygnadsstart år 2006/2007 möjlig.

En sådan påtaglig senareläggning av förbifarten till efter år 2010 kommer att få allvarliga konsekvenser för hur regionen kommer att kunna fungera framöver. Regionens styrka är det stora arbetskraftsutbud som finns, förutsatt att regionen fungerar som en gemensam bostads- och arbetsmarknad. Redan i dag saknas tillräcklig kapacitet för trafik över Saltsjö/Mälarsnittet. Uppgraderingen av Essingeleden med ett ökat antal körfält ger en förbättring, som dock den med befolkningsökningen sammanhängande trafikökningen kommer att ta i anspråk fullt ut inom ett fåtal år.

En förbifart Stockholm kommer också att få stor betydelse för att minska den regional obalans som finns mellan den norra och södra delen av regionen, en obalans som tenderar till att öka framöver.

Det kan synas som märkligt att en förbifart Stockholm ligger så sent i Vägverkets planer när i stort sett samtliga tätorter i övrigt i landet redan i dag har godtagbara förbifarter. Även vid en internationell jämförelse med andra städer i motsvarande storlek i Europa framstår avsaknaden av en fungerande förbifart i Stockholm som mycket ovanlig.

Statsbidrag till spårvägar

Järnvägsplanen för landet som helhet omfattar investeringar om ca. 100 miljarder kronor under planperioden. Detta är en betydande satsning från statsmakternas sida på spårbunden kollektivtrafik. Det är ur samhällsekonomisk synpunkt viktigt att satsningarna sker där trafikmängderna är betydande. Mot denna bakgrund borde den fortsatta utbyggnaden av snabbspårvägar ges en mer framskjuten plats i planen.

Bidrag till snabbspårvägen Hammarby Sjöstad – Slussen bör lämnas med början år 2005 för att samordnas med den planerade bostadsutbyggnaden och den bygnadsstart som den pågående planläggningen inom SL och staden medger.

Utöver snabbspårvägen Alvik – Solna måste snabbspårvägen på delen Bromma – Kista tas in i planen och bidrag lämnas samtidigt som till delen Alvik – Solna. Staden har uttalat att båda de

planerade grenarna av Tvärbanan Norr bör genomföras och att utbyggnaden av Kistagrenen bör prioriteras. Staden har nyligen kommit överens med Sundbybergs stad om den principiella sträckningen för spårvägen till Kista, vilket innebär att en järnvägsutredning nu kan tas fram för hela sträckningen Alvik – Kista. En byggnadsstart bör vara möjlig 2005/2006. För fortsättningen av snabbspårvägen med sträckningen Kista – Sollentuna kommun pågår planläggning och även denna del bör ingå i Banverkets järnvägsplan för perioden 2004 – 2015.

En dragning av spårvägen mot Kista skulle verksamt förbättra förutsättningarna för en omfattande bostadsbebyggelse i bl. a. Ursvik samt verksamt bidra till att skapa en stadsmässig koncentration i Kista, som är en av de i den regionala utvecklingsplanen utpekade regionala kärnorna. Ytterligare ca 20 000 arbetsplatser kan skapas i Kista, de flesta av dessa inom gångavstånd från tvärbanans tänkta sträckning. För Kista och Husby har redovisats möjlighet att bygga uppemot 5 000 nya lägenheter.

I järnvägsplanen för perioden 2004 – 2015 bör även medtas Snabbspårväg Syd. Det är en spårvägssträckning Älvsjö – Kungens kurva – Flemingsberg, för vilken SL, Landstingets regionplane- och trafikkontor, Huddinge kommun och gatu- och fastighetskontoret genomförde en översiktlig banutredning under förra året. Det gäller en ca. 18 kilometer lång sträcka med en investering om ca. 2,5 miljarder kronor (exkl. fordon). Spårvägen stärker och förbättrar det kollektiva resandet i tvärled inom södra regiondelen, mellan de regionala kärnorna Skärholmen - Kungens Kurva och Flemingsberg och gör Stockholmsmassan/Älvsjö lättare åtkomligt. Stimulans erhålls för utbyggnad av nya bostäder och verksamheter längs sträckan. Resandemängderna har beräknats till samma storleksordning som för den befintliga Tvärbanan.

I järnvägsplanen har Banverket tagit med en del förbättringar och ombyggnader på Mälärbanan, Spånga – Jakobsberg, och ökad kapacitet på Nynäsbanan. I det sammanhanget bör man se över de plankorsningar med järnvägen som fortfarande finns inom Stockholms stads gränser. Det gäller plankorsningarna vid Fagersjö på Nynäsbanan, och vid Solvalla på Mälärbanan. Bananförslängningar är aktuella under den tidsperiod som investeringsplanerna omfattar. Det gäller dels Akalla – Barkarby, dels Hagsätra – Älvsjö. Eftersom båda banförslängningarna skapar möjligheter till ett ökat bostadsbyggande bör statsbidrag till dessa ingå i Banverkets plan, i vart fall under senare delen av planen.

Väghållningsfrågor

Vid upprättandet av de statliga investeringsplanerna för perioden 2004 – 2015 är det viktigt att de statliga vägnätet är uppdaterat efter de förhållanden som råder idag. Kontoret vill i detta sammanhang erinra om att Vägverket under 1997/1998 gjorde en utredning om väghållaransvaret i Stockholms län. Utredningen avsåg de s.k. övergripande vägarna, vilka enligt tidigare riksdagsbeslut skall vara en statlig angelägenhet och sålunda med Vägverket som väghållare. Med hänvisning till den genomförda utredningen föreslog Vägverket i en skrivelse till regeringen daterad den 5 mars 1998 att Nynäsvägen, Huddingevägen och Drottningholmsvägen skulle vara statliga vägar på delarna utanför Södra Länken och Essingeleden och således inte längre ha kommunal väghållning. Staden har i sitt remissvar över utredningen tillstyrkt en sådan förändring. Regeringen har inte tagit ställning till Vägverkets framställning.

Med anledning av framförda önskemål om Huvudstaleden anger Vägverket i sin ovan nämnda skrivelse till regeringen att verket avser att genomföra en trafiksystemutredning för nordvästsektorn, i vilken Huvudstaledens roll i trafiksystemet uppges komma att särskilt studeras. Vägverket har dock inte, såvitt kontoret känner till, påbörjat en sådan utredning, vilket innebär att stor osäkerhet råder om Huvudstaledens konsekvenser för trafiksystemet i regionens nordvästsektor och därmed dess inplacering i investeringsplanen.

Bidrag till trafiksäkerhets- och miljöåtgärder m.m.

Antalet trafikolyckor med dödade eller svårt skadade personer har ökat kraftigt under de senaste åren i Stockholms stad. År 1998 dödades och svårt skadades 185 personer i Stockholms stad och för år 2002 var motsvarande siffra 379 personer. För hela länet var siffrorna 548 personer för år

1998 och 1070 för år 2002. Av dödade och svårt skadade i trafiken är närmare hälften oskyddade trafikanter, d.v.s. gående, cyklister och mopedister.

Det finns alltså starka skäl för att genomföra omfattande trafiksäkerhets-höjande åtgärder för oskyddade trafikanter på stadens gatunät. Det finns naturligtvis även skäl att satsa på trafiksäkerhetshöjande åtgärder för de som färdas i motorfordon.

Som underlag till planförslagen har staden till länsstyrelsen redovisat ett behov av trafiksäkerhetshöjande åtgärder, framförallt inriktade på oskyddade trafikanter, för 50 miljoner kr per år samt ett behov av 40 miljoner kr per år för cykelbanor/vägar, d.v.s. motsvarande statsbidrag på $25 + 20 = 45$ miljoner kr per år. Dessutom har staden redovisat behov av miljöåtgärder, bl.a. bullerskyddsåtgärder, för 20 miljoner kr per år, d.v.s. bidrag om 10 miljoner kr per år. Det som har satts av i länsstyrelsens förslag till regional plan för bidrag till kommuner för trafiksäkerhetshöjande och miljöförbättrande åtgärder är alldeles för lågt i förhållande till behoven. För samtliga kommuner har ett bidrag om 250 miljoner kr satts upp för kommunala trafiksäkerhets- och miljöåtgärder under hela 12-årsperioden i ramalternativet 100%. Detta bidrag, ca. 20 miljoner kronor per år, är mindre än hälften av vad enbart Stockholm har begärt, därutöver kommer önskemålen från de övriga 25 kommunerna i länet.

I planen har något större insatser för de oskyddade trafikanterna tagits upp för åtgärder på Vägverkets vägar. Eftersom olycksituationen är allvarigare på de kommunala väg- och gatunäten än på Vägverkets vägar kan kanske en annan fördelning av medlen för trafiksäkerhet göra en större nytta. Det är angeläget att satsa trafiksäkerhetspengarna på de mer trafikerade vägarna, där de flesta olyckorna inträffar.

För att komma till rätta med trafikolyckor och miljö i länet sett ur ett nationellt perspektiv är det nödvändigt att den regionala planen baseras på den högre ramen, det s.k. 150%-alternativet.

Bostadsrelaterade vägutbyggnader

I den regionala planen har länsstyrelsen avdelat 110 mnkr i 100%-ramen till förbättringsåtgärder i vägnätet för att göra ett ökat bostadsbyggande möjligt. Detta belopp är helt otillräckligt med tanke på de behov som finns för förbättrad infrastruktur så att den önskvärda bostadsproduktionen kan genomföras. Staden har som mål att 20 000 nya lägenheter byggs under innevarande fyraårsperiod. I bilaga 3 till länsstyrelsens rapport om förslaget till den regionala planen redovisar den sakkunnige i landshövding Mats Hellströms bostadsuppdrag vilka trafikinvesteringar som är direkt kopplade till nya större bostadsområden. Det är påtagligt få av dessa trafikinvesteringar som återfinns i de nu remitterade planförslagen.

En trafikinvestering som är kopplad till större nya bostadsområden och som saknas i planförslagen är projektet Danvikslösen, i vilket ingår ombyggnad av Värmdöleden från Danvikstull och österut. Det gäller en vägtunnel under Henriksdalsberget med trafikplatser vid Henriksdal och Lugnet. I området som direkt berörs av tunneln och trafikplatserna planeras över 5 000 bostäder, dels ca 2 500 i Hammarby Sjöstad, dels ca 2 500 i Finnboda och Kvarnholmen i Nacka. Tunneln och trafikplatserna är en helt avgörande förutsättning ur bullersynpunkt m.m. för ca 1 000 lägenheter, men är också av trafiktekniska skäl en förutsättning för ytterligare ca 4 000 bostäder inom området. Härtill innebär tunneln med Henriksdals trafikplats stora kapacitets- och miljöfördelar för befintliga och andra planerade områden i Nacka, Värmdö och Stockholm. Statsbidrag till denna omläggning, som kostar totalt ca 1 100 miljoner kronor, bör tas med i investeringsplanerna. Under alla förhållanden bör ombyggnad av Lugnets trafikplats, kostnadsberäknad till ca 300 miljoner kronor, ingå i den regionala planen eftersom den är en del av det statliga vägnät som Vägverket är väghållare för.

Övriga frågor

Det är på en del övriga punkter där förslagen till investeringsplaner bör justeras för att vara i överensstämmelse med de önskemål som staden har framfört och som stadens planering baseras på. Det gäller följande punkter:

1. Enligt den av Vägverket och staden upprättade gemensamma tidplanen för utbyggnad av väg E18 Hjulsta – Ulriksdal planeras byggnadsstarten till år 2005. Medelstilldelningen till projektet i förslaget till den nationella planen är dock redovisad först till åren 2006 – 2007, vilken sålunda bör tidigare läggas i den slutliga planen.
2. I den regionala planen redovisas medel för väginformatik för Nord/sydaxeln år 2008. Enligt kontorets planering bör trafikstyrsystemet för Nord/sydaxeln genomföras betydligt tidigare, om möjligt med påbörjande redan år 2005.
3. Det noteras att Österleden saknas i Vägverkets förslag till den nationella planen. Kontoret vill erinra om att Österleden ingår i Stockholmsberedningens lista över projekt som bör komma till utförande för att få till ett trafiksystem i regionen som skapar förutsättningar en fortsatt positiv utveckling med tillväxt och med en hög sysselsättning. Projektet ligger dock för utförande relativt sent i beredningens lista.
4. I den regionala planen ingår en utbyggnad av Huddingevägen på delen Huddinge kyrka - Stockholms stads gräns. Ombyggnaden, som möjliggör fortsatt bostadsbyggande inom Huddinge och Botkyrka, har tagits upp som två etapper i början respektive i slutet av planperioden. Av säkerhets-, framkomlighets- och kontinuitetsskäl bör i detta projekt ingå en ombyggnad av Rågsvedskorset till en planskild korsning. Korsningen ligger innanför Stockholms stads gräns men enligt gängse praxis kan Vägverket ta med den i sitt projekt trots att Vägverket inte är väghållare för Huddingevägen inom Stockholms stad. Så skedde exempelvis när Vägverket byggde ut Nynäsvägen från Larsboda vid Farsta förbi Trångsund och Skogås till Haninge.
5. Staden planerar ett fullskaligt försök med miljöavgifter i innerstaden. Det bör påpekas att detta försök inte torde i någon påtaglig grad påverka behovet av en förstärkt trafikinfrastruktur i enlighet med vad som anförs i detta tjänsteutlåtande. Det finns ett stort behov av att minska biltrafiken i innerstaden, men behovet av att förbättra bilkapaciteten över Saltsjö/Mälarsnittet kommer fortfarande att kvarstå. Det är väsentligt för regionens tillväxt och välfärd att regionen fungerar som en gemensam arbets- och bostadsmarknad och att skillnaderna mellan regionens södra och norra delar kan utjämnas. En förutsättning för detta är förbättrade förbindelser över Saltsjö/Mälarsnittet.

Kontorets förslag/synpunkter

I förslagen till statliga investeringsplaner för perioden 2004 – 2015 finns det både positiva och negativa komponenter vad gäller utvecklingen av den statliga transportinfrastrukturen i stockholmsregionen för de kommande åren.

Positivt är att Citybanan – pendeltågstunneln under centrala Stockholm – kommer att byggas så snart planläggningen så medger. Även Norra Länken ingår i planförslaget i enlighet med den träffade överenskommelsen med Vägverket.

I förslaget till regional plan ingår vidare Norrortsleden, Södertörnsleden och Nynäsvägen på delen Fors – Älgviken.

Kontoret har förståelse för att inte alla de önskemål som framförts av staden har kunnat tillgodoses i planförslagen. Det finns dock allvarliga brister i planförslagen, brister som inte på något sett står i överensstämmelse med det ansvar som staten har för det övergripande trafiksystemet i regionen eller i överensstämmelse med de uttalanden som gjort från företrädare från Vägverket, Banverket och Länsstyrelsen om ansvaret för det övergripande vägnätet, för trafiksäkerheten, för den spårbundna kollektivtrafiken och för den infrastruktur som ett ökat bostadsbyggande kräver.

Kontoret vill särskilt framhålla följande punkter, där en förbättring av planförslagen är helt nödvändiga:

- Förbifart Stockholm är en nödvändig förutsättning för att regionen skall få en fortsatt positiv utveckling och för att utjämna skillnaderna mellan den södra och norra regiondelen. I nuvarande plan anges en byggstart till 2005-2007, och i det nya planförslaget först till år 2012-2015. Enligt kontorets uppfattning bör förbifarten i den nya planen ges en byggstart 2006-2007 eller i vart fall senast till 2008-2011.

□ Statsbidragen till den fortsatta utbyggnaden av Tvärbanan bör tidigareläggas, bl. a. för att få en samordning den planerade bostads-utbyggnaden. Delen Alvik – Kista måste ingå i planen. Planläggningen för denna sträcka kommer nu att kunna fullföljas sedan enighet nåtts om banans sträckning.

□ Regeringen bör snarast ta beslut om att Huddingevägen, Nynäsvägen och Drottningholmsvägen överförs till statlig väghållning i enlighet med Vägverkets framställning till regeringen häromåret. Förändringen bör ske i anslutning till Södra Länkens trafiköppnande respektive Tranebergsbrons färdigställande.

□ Planerna bör utökas med trafikinvesteringar som möjliggör ett genomförande av de bostadsprogram som kan minska den stora bristen på bostäder i regionen. Det gäller bl. a. det för Stockholm och Nacka gemensamma projektet Danvikslösen, som förutsätter att Värmdöleden läggs i tunnel under Henriksdalsberget och att nya trafikplatser byggs vid Henriksdal och Lugnet. Dessa omläggningar av trafiksystemet beräknas kosta ca 1 100 miljoner kronor. I det område som direkt berörs av tunneln och trafikplatserna planeras över 5 000 bostäder. För 1 000 av dessa bostäder utgör trafikinvesteringarna en avgörande förutsättning från bullersynpunkt m.m., medan för de övriga 4 000 bostäderna utgör investeringarna en nödvändig förutsättning främst av trafiktekniska skäl.

Statsbidrag till omläggningen av Värmdöleden med de två trafikplatserna bör tas in i investeringsplanerna. Under alla förhållanden bör ombyggnad av Lugnets trafikplats, kostnadsberäknad till ca 300 miljoner kronor, ingå i den regionala planen eftersom den är en del av det statliga vägnät som Vägverket är väghållare för.

□ För att komma till rätta med den negativa olycksutvecklingen i staden måste insatserna för förbättrad trafiksäkerhet ökas. Inte minst bör statsbidragen till kommunala trafiksäkerhets- och miljöåtgärder för oskyddade trafikanter vara större än vad som nu ingår i förslaget till den regionala planen.

□ Tillväxten i regionen gör att behovet av ytterligare kapacitet – både för kollektivtrafik och för individuell biltrafik – är mycket stor. Det nuvarande trafiksystemet kan användas bättre med stöd av modern väginformatik. Smidigare trafikrörelser och förbättrad kollektivtrafik ger betydande miljöförbättringar. Sammantaget innebär detta att investeringarna i trafiksystemet i regionen måste bli mer omfattande än vad de nu redovisade förslagen till investeringsplaner innehåller.

□ Planförslagen bör i övrigt justeras i enlighet med vad som redovisats under rubriken analys ovan.

Mot denna bakgrund är det också nödvändigt att den regionala planen ges ett innehåll enligt planen med den högre ramen, det s. k. 150%-alternativet.

Kontoret föreslår att gatu- och fastighetsnämnden som svar på remisserna från kommunstyrelsen överlämnar och åberopar detta tjänsteutlåtande.

SLUT

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande 2003-02-27

Stadsbyggnadsnämnden

Yttrande över statliga planer för kollektivtrafik, järnvägar och vägar för perioden 2004-2015.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Som svar på remissen till kommunstyrelsen överlämnas och åberopas detta tjänsteutlåtande.

Ingela Lindh

Mats Pemer

SAMMANFATTNING

Med utgångspunkt i regeringens infrastrukturproposition hösten 2001 pågår upprättande av de statliga investeringsplanerna för åren 2004-2015. Dessa planer utgörs av *Banverkets Framtidsplan för järnvägen*, *Vägverkets Nationella plan för vägtransportsystemet* samt *länsstyrelsens Länsplan för regional infrastruktur i Stockholms län*.

Ramarna för investeringarna i hela riket respektive i Stockholms län fastslogs av regeringen enligt beslut den 14 mars år 2002 :

Plan	Hela riket Mdr kr	Stockholms län Mdr kr	Andel %
Banverkets framtidsplan	101,5	10,4	10 %
Nationell plan för Vägtransportsystemet	39	7,8	20 %
Länsplanen	30 (prel)	7,5	25 %
Summa	170,5	25,7	15 %

Totalt innebär detta således 10,4 mdr kr till spår och bidrag till tåg – 10 % av den nationella ramen - samt 15,3 mdr kr till vägar och väganknutna åtgärder - 22 % av de nationella ramarna.

Till Stockholmsregionens svagheter hör det geografiska läget långt från de stora europeiska marknaderna i kombination med den jämförelsevis lilla regionala hemmamarknaden. Dessa nackdelar måste kompenseras av särskilt stora satsningar på trafikinfrastruktur, inte bara till och

från regionen utan också inom regionen. En försvagning av regionens internationella konkurrenskraft drabbar hela landet.

De nationella planerna för spår och vägar måste också genomsyras av ansträngningarna att få till stånd ett bostadsbyggande som svarar mot regionens behov.

En hög andel kollektivresande är en förutsättning för att Stockholm och länet skall kunna utvecklas på ett hållbart sätt. Detta fordrar en utbyggnad av kollektivtrafiken i minst den omfattning som redovisas i RUFS. Detsamma gäller vägsystemet där en utebliven utbyggnad hotar att ytterligare försämra framkomligheten, bl a över Saltsjö - Mälarsnittet.

Länet hyser hälften av dem som utsätts för allvarliga bullerstörningar från väg- och gatutrafiken. Samtidigt är stadsmiljön på många håll ytterst värdefull och grönytor en bristvara. De miljöbetingade merkostnaderna för infrastruktur, genom t ex förläggning av vägar och banor i tunnlar, blir därför avsevärt högre än på andra håll i landet.

Den av regeringen tillsatta Stockholmsberedningen redovisade i sitt betänkande i januari 2002 behov i länet fram till år 2015 av investeringar i järnvägar för 14,9 mdr kr, i spårvägar och tunnelbanor för 13,7 mdr kr, i rullande materiel för 8,3 mdr kr samt i vägar för 37,7 mdr kr. Kontoret finner det anmärkningsvärt att de föreslagna ramarna i så liten omfattning svarar upp mot de behov som Stockholmsberedningen redovisat. När det gäller investeringar i spår och vagnar är dessutom ramarna för länet mycket långt från paritet med länets andel av befolkning och resande på spår.

Länets tilldelning vad gäller järnvägar och kollektivtrafik utgör endast 28 % av det av Stockholmsberedningen redovisade behovet. Bidragen till regionala spår (tunnelbanor och snabbspårvägar) i länet utgör bara ca 1 % av Framtidsplanens investeringsram. Detta har medfört att endast två av de 11 spårvägs- och tunnelbaneobjekt som listats av Stockholmsberedningen finns med i remissförslaget. I Framtidsplanen står emellertid att ”Banverket kommer att avsätta medel för att i samverkan med Stockholmsregionen utreda behov av infrastrukturutbyggnad bland annat för att möjliggöra kommunikationer till nya bostadsområden i regionen. I det slutliga förslaget till Framtidsplan för järnvägen kan ytterligare satsningar i regionen vara aktuella under förutsättning att medfinansiering kan åstadkommas.” Kontoret finner det synnerligen viktigt att ett sådant samarbete mellan regionen och Banverket snarast etableras. De statliga rena nyinvesteringarna i större vägar i länet kan summeras till ca 12,2 milj kr, vilket utgör 32 % av det av Stockholmsberedningen redovisade behovet fram till år 2015.

Kontoret anser att det är mycket tillfredsställande att medel reserverats för Citybanan och Norra Länken, två av de projekt som staden under flera år framhållit som de mest betydelsefulla för regionens utveckling.

I övrigt måste kontoret dock konstatera att gapet mellan regionens behov – så som det redovisats av Stockholmsberedningen- och de förslag till objekt som återfinns i de remitterade förslagen till nationella planer är mycket stort. Även nedanstående förslag till tillkommande objekt eller tidigareläggningar utgör därför bara en starkt prioriterad del av det verkliga behovet.

* Förbättringar av *järnvägssträckan Karlberg- Sörentorp* är bl a en förutsättning för etablerandet av kvartstrafik på en snabb järnvägsförbindelse Stockholm C – Kista- Arlanda – Uppsala och bör väsentligt tidigareläggas jämfört med nu föreslagna byggstart i perioden 2008-2011.

* En utbyggnad av *järnvägssträckan Tomtebodavägen – Kallhäll, delen Spånga-Sundbyberg*, är bl a en förutsättning för att en pendeltågsstation skall kunna anläggas vid Solvalla och där medge en omstigning till Tvärbana Norr mot Kista samt försörjning av Solvalla och den stora utbyggnad av arbetsplatser och bostäder som planeras i området. Ombyggnaden av denna bandel måste ges förtur i Banverkets Framtidsplan.

* Bidraget till *Snabbspårväg Ost från Hammarby Sjöstad till Slussen* bör lämnas med början åren 2005/2006 för att samordnas med den planerade bostadsutbyggnaden och den byggstart som den pågående planeringen inom SL och staden medger.

* *Trärbana Norr, Alvik - Ulvsunda – Kista – Helenelund*, måste tas in i Banverkets framtidsplan. Mot bakgrund av de omfattande planerna för utbyggnad av bostäder och arbetsplatser, möjligheten att inom ett par år få till stånd ett regionaltågstopp i Helenelund och med den större trafiknyttan måste denna bana byggas före grenen till Solna. Medel måste tilldelas så att arbetet med förlängningen från Alvik kan påbörjas så snart järnvägsplanen är klar.

* En *spårförbindelse Kista – Stockholm Väst vid Barkarby*, som också kan betjäna den planerade Barkarbystaden i Järfälla, bör inrymmas i Banverkets Framtidsplan, åtminstone i den senare delen av planperioden.

* *Snabbspårväg syd, Älvsjö – Skärholmen - Kungens kurva – Flemingsberg*, är ett viktigt projekt för att förbättra de kollektiva tvärförbindelserna i Söderort- Huddinge och knyta samman viktiga noder som Älvsjö station och centrum, Skärholmens tunnelbanestation och centrum, Kungens kurvaområdet och Flemingsberg. Bidrag till banan bör tas in i Banverkets Framtidsplan.

* En *förlängning av tunnelbanan från Odenplan till Karolinska* är en förutsättning för den omfattande nybebyggelse som nu planeras inom Norra stationsområdet och Karolinska sjukhusområdet. Bidrag till banan bör tas med i Banverkets Framtidsplan så att banan kan byggas ut i takt med bebyggelsen för vilken byggstart enligt nuvarande tidplan planeras till år 2007.

* En *förlängning av tunnelbanan från Hagsätra till Älvsjö* ger förbättrad tillgänglighet till Mässan och bytespunkten vid Älvsjö C jämte till skisserade bostadsprojekt längs den befintliga linjen. Förlängningen bör tas med i Framtidsplanen, åtminstone i den senare delen av planperioden.

* Bland de objekt som ligger utanför länet, men som ändå har en mycket stor betydelse för länet och för Stockholm kan främst den s k *Ostlänken* nämnas. Den innebär en höghastighetsjärnväg mellan Järna och Linköping och utgör den första etappen av den s k Europakorridoren som är ett mycket viktigt projekt för Stockholm. Ostlänken kan kraftfullt medverka till en förstoring av regionen kring Stockholm. Stråket mellan Linköping och Uppsala binder inte bara samman landets största arbetsmarknadsregioner utan också fyra universitetsorter och en rad knutpunkter för transporter. Ostlänken måste tidigareläggas och tas med i hela sin omfattning i Framtidsplanen under planeringsperioden.

* Ombyggnaden av *Europaväg E 18 mellan Hjulsta och Europaväg E 4 vid Kista* är mot bakgrund av den rådande trafiksituationen så angelägen att den bör påbörjas så snart planeringsprocessen tillåter, år 2005.

* Effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet i form av *ny vägkapacitet över Saltsjö - Mälarsnittet* är en nödvändig förutsättning för att regionen skall kunna få en positiv utveckling och för att skillnaderna mellan regionens södra och norra delar skall kunna utjämnas. Kontoret förutsätter att stora miljöhänsyn tas vid planeringen och byggandet av den nya vägförbindelsen. Detta innebär bl a att en större andel av vägen förläggs i tunnel än vad som tidigare angetts. I nuvarande plan anges byggstarten till perioden 2005-2007, men i det nya förslaget först till perioden 2012-2015. Enligt kontorets uppfattning bör projektet tidigareläggas så mycket som planeringsprocessen tillåter, vilket bör innebära att byggstart kan bli möjlig i den period som anges i nuvarande planer.

* I den regionala planen ingår en *utbyggnad av Huddingevägen* på delen Huddinge k:a till Stockholms stadsgräns. För att vägen skall kunna få en kontinuerlig planskild standard fram till Åbyvägen och därmed bättre säkerhet och framkomlighet bör i detta projekt även ingå att korsningen med Rågsvedsvägen byggs om så att den blir planskild.

* Ett vägprojekt som är starkt kopplat till utbyggnaden av större bostadsområden och som saknas i planförslaget är *"Danviks lösen"* - ombyggnad av Värmdöleden från Danvikstull och

österut i form av en vägtunnel under Henriksdalsberget med trafikplatser vid Henriksdal och Lugnet. Denna vägomläggning möjliggör en omfattande utbyggnad av bostäder, ca 1000 lägenheter, och bör tas med i den regionala planen.

Av övriga objekt enligt Stockholmsberedningens behovslista som inte finns med i de nationella vägplanerna kan främst nämnas *Österleden* och *Huvudstaleden*. Kontoret vill också peka på de från stadens sida sedan länge framförda önskemålen att förlägga *Nynäsvägen* genom Gamla Enskede samt *Ähsjövägen* i tunnlar.

UTLÅTANDE

Remisserna

Med utgångspunkt i regeringens infrastrukturproposition hösten 2001 pågår upprättande av de statliga investeringsplanerna för åren 2004-2015. Dessa planer utgörs av *Banverkets Framtidsplan för järnvägen*, *Vägverkets Nationella plan för vägtransportsystemet* samt *länsstyrelsens Länsplan för regional infrastruktur i Stockholms län*.

Kommunernas remissvar om förslagen till dessa planer skall ställas till länsstyrelsen vilket ger möjlighet att svara samlat på de tre planerna. Länsstyrelserna vill ha kommunernas svar senast den 1 april 2003.

Inom staden har planerna remitterats till gatu- och fastighetsnämnden, stadsbyggnadsnämnden samt stadsledningskontoret.

Det statliga planeringssystemet för trafikens infrastruktur

Staten fördelar medel till investeringar i trafikens infrastruktur i långtidsplaner som tidigare har omfattat 10 år med revidering vart fjärde år. Av olika skäl har revideringen av planerna för åren 1998- 2007 fördröjts varför de nya planerna kommer att omfatta åren 2004-2015, d v s en period om 12 år.

Investeringar i och drift av järnvägar samt – fr o m denna planeringsomgång – även bidrag till regionala banor (tunnelbanor och spårvägar), stationer och tåg – behandlas i *Framtidsplan för järnvägen*. De största vägarna ingår i det nationella stamvägnätet som i Stockholms län utgörs av europavägarna. Både investeringar i och drift och underhåll av dessa behandlas i den *Nationella planen för vägtransportsystemet*. Dessa planer tas fram av Banverket respektive Vägverket och fastställs av regeringen.

Investeringar och förbättringsåtgärder i länsvägar och riksvägar som inte ingår i det nationella stamvägnätet samt vissa bidrag till trafikhuvudmännen och kommunerna för vägorienterade åtgärder behandlas i *Länsplaner för regional transportinfrastruktur*. De upprättas och beslutas av respektive länsstyrelser.

Ramarna för de statliga planerna

Genom beslut den 14 mars 2002 har regeringen gett Banverket, Vägverket och länsstyrelserna i uppdrag att upprätta de nya investeringsplanerna för åren 2004-2015 med följande ramar:

* 101,5 mdr kr för järnvägarna. Bidragsramen för rullande materiel är på 4,5 mdr kr.

* 39 mdr kr inkl trafiksäkerhetsåtgärder för det nationella stamvägnätet.

* 30 mdr kr för investeringar och förbättringsåtgärder i länsplanerna. Denna ram är preliminär – den definitiva planeringsramen beslutas av regeringen i augusti 2003 på grundval av bl a länsstyrelsernas redovisning av vad som ryms i en 50 % lägre respektive 50 % högre planeringsram.

I Banverkets plan finns dessutom 38 mdr kr för drift, underhåll och reinvesteringar samt 2 mdr för verkets sektorsuppgifter. Banverkets totala planeringsram är således 141,5 mdr kr.

Vägverkets plan innehåller 17 mdr kr för tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion, 87 mdr kr för drift och underhåll av statliga vägar samt 6 miljarder för sektorsuppgifter. Totalt ligger Vägverkets planeringsram på 149 mdr kr.

Ramarna för investeringar i Stockholms län framgår av tabellen nedan

Plan	Hela riket	Stockholms län	
	Mdr kr	Mdr kr	Andel %
Banverkets framtidsplan	101,5	10,4	10 %
Nationell plan för Vägransportsystemet	39	7,8	20 %
Länsplanen	30 (prel)	7,5	25 %
Summa	170,5	25,7	15 %

Totalt innebär detta således 10,4 mdr kr till spår och bidrag till tåg – 10 % av den nationella ramen - samt 15,3 mdr kr till vägar och väganknutna åtgärder - 22 % av de nationella ramarna.

Kontorets synpunkter

Ramarnas storlek

Till Stockholmsregionens svagheter hör det geografiska läget långt från de stora europeiska marknaderna i kombination med den jämförelsevis lilla regionala hemmamarknaden. Dessa nackdelar måste kompenseras av särskilt stora satsningar på trafikinfrastruktur, inte bara till och från regionen utan också inom regionen. En försvagning av regionens internationella konkurrenskraft drabbar hela landet.

Stockholms län hyser 20 % av Sveriges befolkning och 17 % av biltrafikarbetet. Pendeltågen i länet står för 65 % av alla som stiger på järnväg i landet. Ytterligare ca 18 % står TIM - trafiken för och denna trafik utgör ungefär 50 % av SJs totala passagerartrafik. Av allt regionalt kollektivt researbete utförs ungefär 60 % i Stockholms län där SL kör ca 650.000 personer varje vardag. Andelen resenärer med kollektivtrafik till Stockholms innerstad under rusningstid är mycket hög - ca 70 %.

Stockholms läns befolkning ökar med ca 20.000 personer per år. Detta ställer krav på ett högt bostadsbyggande. För att skapa bra förutsättningar för detta måste spår och vägar byggas ut till att svara mot det ökande resande som länets ökande befolkning ger upphov till. Om inte nödvändiga investeringar i trafikens infrastruktur kommer till stånd kan bostadsbyggandet försvåras. Kombinationen lågt bostadsbyggande och en bristfällig transportapparat skapar också ohållbara förutsättningar för utveckling av länets näringsliv och arbetsmarknad. Kontoret anser därför att de nationella planerna för spår och vägar måste genomsyras av ansträngningarna att få till stånd ett bostadsbyggande som svarar mot regionens behov.

En hög andel kollektivresande är en förutsättning för att Stockholm och länet skall kunna utvecklas på ett hållbart sätt. De trafikanalyser som gjorts av stadsbyggnadskontoret i anslutning till projektet Stockholm 2030 pekar emellertid på att kollektivtrafiken riskerar att på 30 års sikt förlora ca 5 procentandelar av dagens marknad även med en satsning på spårtrafik enligt Regional Utvecklingsplan för Stockholms län (RUFS) - en satsning som är långt större än vad som nu föreslås tilldelas medel för i Framtidsplan för järnvägen. Orsaken till att en minskad

marknadsandel hotar ligger framför allt i att den förutsatta ekonomiska utvecklingen beräknas ge ett fortsatt ökat bilinnehav och en högre tidsvärdering, två faktorer som medför ökat bilresande på kollektivtrafikens bekostnad. Vid en mer blygsam utbyggnad än enligt RUFSS kommer ännu större marknadsandelar att förloras, en utveckling som absolut måste motverkas. Detta fordras emellertid inte bara utbyggnader för att bibehålla eller öka kollektivtrafikens konkurrenskraft. Turtäthet, större pålitlighet och bättre bekvämlighet är annat som kollektivtrafikens huvudmän måste satsa på för att inte förlora marknadsandelar.

I Stockholms län är befolkning, bebyggelse och trafik koncentrerad till en mycket begränsad yta med följden att de negativa effekterna av framför allt biltrafiken blir mycket påtagliga. Problemen med framkomlighet är avsevärt större än någon annanstans i landet, inte minst till följd av att länets befolkningstäta kärna delas av Mälaren - Saltsjön som överbryggas av ett begränsat antal broförbindelser. Stadsbyggnadskontorets trafikanalyser i anslutning till projektet Stockholm 2030 visar att framkomligheten, räknad som kilometer vägar med påtagliga hastighetsreduktioner, sannolikt kommer att försämrast till både år 2015 och år 2030 även om vägsystemet skulle byggas ut enligt RUFSS. Vid en mindre utbyggnad än enligt RUFSS kommer framkomligheten att försämrast ännu mer.

Länet hyser hälften av dem som utsätts för allvarliga bullerstörningar från väg- och gatutrafiken. Samtidigt är stadsmiljön på många håll ytterst värdefull och grönytor en bristvara. De miljöbetingade merkostnaderna för infrastruktur, genom t ex förläggning av vägar och banor i tunnlar, blir därför avsevärt högre än på andra håll i landet.

Den av regeringen tillsatta Stockholmsberedningen redovisade i sitt betänkande i januari 2002 behov i länet fram till år 2015 av investeringar i järnvägar för 14,9 mdr kr, i spårvägar och tunnelbanor för 13,7 mdr kr, i rullande materiel för 8,3 mdr kr samt i vägar för 37,7 mdr kr. Kontoret finner det anmärkningsvärt att de föreslagna ramarna i så liten omfattning svarar upp mot de behov som Stockholmsberedningen redovisat. När det gäller investeringar i spår och vagnar är dessutom ramarna för länet mycket långt från paritet med länets andel av befolkning och resande på spår.

Järnvägar och kollektivtrafik

I förslaget till Banverkets Framtidsplan redovisas följande investeringar i Stockholms län

- * 5100 milj kr (statens andel) till Citybanan med byggstart i perioden 2004-2007.
- * 310 milj kr till Södertälje hamn- Södertälje C
- * 460 milj kr till Årstabron (pågående projekt)
- * 300 milj kr till Norra infarten
- * 185 milj kr till Södra infarten (tillfällig kapacitetsförstärkning med byggstart i perioden 2004-2007)
- * 250 milj kr till plattformsanpassning
- * 630 milj kr till sträckan Spånga – Jakobsberg med byggstart i perioden 2008-2011.
- * 220 milj kr till Nynäsbanan med byggstart i perioden 2012-2015
- * 650 milj kr i bidrag (50 %) till Snabbspårväg Ost i perioden 2008-2011. 2008
- * 450 milj kr i bidrag (50 %) till Snabbspårväg till Solna i perioden 2008-2011.
- * 250 milj kr till Stockholm- Sörentorp i perioden 2008-2011.
- * 80 milj kr till övriga uppgraderingar
- * 1475 milj kr i bidrag till regionala spårfordon

Sammantaget blir detta 10,4 milj kr eller 28 % av det av Stockholmsberedningen redovisade behovet. I själva verket blir andelen objekt ännu mindre eftersom de kostnadsberäkningar som redovisas i Framtidsplanen generellt ligger högre än de som gjorts av Stockholmsberedningen. Dessutom ligger de flesta objekten alltför sent i tiden med hänsyn till det stora behovet av snabba åtgärder.

Totalt får Östra banregionen bara 20 mdr kr - 20 % av den totala ramen för landet. Banregionens redovisade behov har varit över 80 mdr kr, vilket innebär ett sämre utfall (under

25 %) än för landet som helhet som fått 101,5 mdr kr av ett redovisat behov av 265 mdr kr (38 %) .

Man kan särskilt notera att bidragen till regionala spår i länet bara utgör ca 1 % av Framtidsplanens investeringsram. Detta har medfört att endast två av de 11 spårvägs- och tunnelbaneobjekt som listats av Stockholmsberedningen finns med i remissförslaget. I Framtidsplanen står emellertid att ”Banverket kommer att avsätta medel för att i samverkan med Stockholmsregionen utreda behov av infrastrukturutbyggnad bland annat för att möjliggöra kommunikationer till nya bostadsområden i regionen. I det slutliga förslaget till Framtidsplan för järnvägen kan ytterligare satsningar i regionen vara aktuella under förutsättning att medfinansiering kan åstadkommas.” Kontoret finner det synnerligen viktigt att ett sådant samarbete mellan regionen och Banverket snarast etableras.

Vägar

I förslaget till den nationella planen för vägtransportsystemet återfinns följande investeringar i länet:

- * 2000 milj kr till E 18 Hjulsta -Ulriksdal med byggstart i perioden 2006-2007
- * 5000 milj kr till Norra länken (staden förutsätts stå för ytterligare 1700 milj kr) med byggstart i perioden 2008-2011.
- * 560 milj kr till breddning av E 4 mellan Rotebro och Upplands Väsby
- * 40 milj kr till trafikplats vid Stäket på E 18
- * 30 milj kr till trafikplats Måby (vid Arlanda) på E 4
- * 190 milj kr till Väginformatik i Stockholm

Därtill finns med första tilldelning i perioden 2012-2015 15000 milj kr reserverade för förbättrad vägkapacitet över Saltsjö-Mälarsnittet. I planförslaget nämns dock ingenting om hur stora belopp som kan satsas då. För detta projekt genomför Vägverket först en vägutredning, det andra planeringssteget enligt Väglagen. Ännu så länge utreds tre vägkorridorer- Förbifart Stockholm, Ålstensleden och Essingeledens Brommagren, men Vägverket avser att senare under året avföra en av dessa korridorer från fortsatt utredande.

Investeringar i vägar enligt länsplanen vid en länsram om 7539 milj kr är

- * 2129 milj kr till Norrortsleden
- * 997 milj kr till väg 73 (Nynäsvägen)
- * 1401 milj kr till Södertörnsledens kvarvarande delar
- * 1547 milj kr till övriga investeringsobjekt (av särskilt intresse för Stockholm bl a väg 267 Stäket – Rotebro 230 milj kr samt väg 226 Huddingevägen, delarna Huddinge k:a- Stockholms kommungräns 200 mkr.)
- * 220 milj kr till Trafiksäkerhet
- * 610 milj kr till Oskyddade trafikanter och miljö
- * 615 milj kr till Kollektivtrafik på väg

De förslagna statliga nya nyinvesteringarna i större vägar i länet kan således summeras till ca 12,2 milj kr, vilket utgör 32 % av det av Stockholmsberedningen redovisade behovet fram till år 2015.

Objekt som bör tidigareläggas eller tillkomma i planerna

Kontoret anser att det är mycket tillfredsställande att medel reserverats för *Citybanan* och *Norra Länken*, två av de projekt som staden under flera år framhållit som de mest betydelsefulla för regionens utveckling.

I övrigt måste kontoret dock konstatera att gapet mellan regionens behov – så som det redovisats av Stockholmsberedningen- och de förslag till objekt som återfinns i de remitterade förslagen till nationella planer är mycket stort. Även nedanstående förslag till tillkommande objekt eller tidigareläggningar utgör därför bara en starkt prioriterad del av det verkliga behovet.

Förbättring av järnvägssträckan Karlberg- Sörentorp

Staden har tillsammans med Sollentuna och i samarbete med Banverket tagit fram ett förslag till en snabb tågförbindelse, Uppsala Express, som kan ge bl a Kista direkta förbindelser till Stockholms C, Arlanda och Uppsala C. En sådan förbindelse kan idag ges halvtimmestrafik, men med en utbyggnad av sträckan Karlberg- Sörentorp skulle tågen kunna gå med femtonminuterstrafik. Av bland annat detta skäl är utbyggnaden synnerligen viktig och bör väsentligt tidigareläggas jämfört med nu förslagen byggstart i perioden 2008-2011.

Järnvägssträckan Tomtebodavägen – Kallhäll

Trafiktillväxten i kombination med blandningen av snabba regionaltåg och långsamma pendeltåg på sträckan Karlberg- Kungsängen- Bålsta gör att kapaciteten på denna delsträcka kommer att nyttjas maximalt redan om några år. Sedan kapacitetsproblemen genom södra Stockholm har lösts kommer sträckan Tomtebodavägen - Bålsta att vara den återstående flaskhalsen som måste åtgärdas för att turtätheten i pendeltågssystemet skall kunna bli tio minuter. En utbyggnad av spåren mellan Spånga och Sundbyberg är också en förutsättning för att en pendeltågsstation skall kunna anläggas vid Solvalla och därmed ge en omstigning till Tvärbana Norr mot Kista samt försörjning av Solvalla och den stora utbyggnad av arbetsplatser och bostäder som planeras i området. Ombyggnaden av denna bandel måste ges förtur i Banverkets Framtidsplan.

Snabbspårväg öst

Bidraget till snabbspårvägen Hammarby Sjöstad/Slussen bör lämnas med början åren 2005/2006 för att samordnas med den planerade bostadsutbyggnaden och den byggstart som den pågående planeringen inom SL och staden medger.

Tvärbana Norr till Kista och Solna

Stockholmsregionens starka ekonomiska och befolkningsmässiga utveckling ses särskilt tydligt i stråket mellan innerstaden och Arlanda och i framväxten av Kista Science City. Idag finns fler än 27 000 arbetsplatser i Kista arbetsområde och ytterligare ca 40 000 i angränsande områden i Stockholm, Sollentuna, Järfälla och Sundbyberg (Kista Science City). Under den närmaste 15-årsperioden bedöms deras antal fördubblas. Samtidigt planeras mycket omfattande bostadsutbyggnader - bl a ca 3500 lägenheter i Stora Ursvik i Sundbyberg, ca 5000 i Kista och ca 1000 i Silverdal i Sollentuna. Till detta kommer att antalet studenter vid IT-universitetet i Kista beräknas öka kraftigt.

De som idag arbetar i Kista bor mycket spritt i regionen. Detta medverkar till ett stort bilberoende som förklarar en del av de stora trafikproblemen runt Kista. Ytterligare satsningar på en snabb, bekväm och tillförlitlig kollektivtrafik skulle därför väsentligt förbättra möjligheterna för dem arbetar i Kista att välja kollektivtrafik före bilresande.

Snabbspårvägen Alvik - Ulvsunda – Kista – Helenelund måste således tas in i Banverkets framtidsplan. Stockholm och Sundbyberg har nyligen kommit överens om den principiella sträckningen för delen mellan Solvalla och Kista, vilket ger förutsättningar för att omgående inleda arbetet att ta fram en av järnvägsplan enligt lagen om byggande av järnväg för hela Kistagrenen.

Kontoret anser att både banan mot Kista och banan mot Solna bör rymmas inom Banverkets Framtidsplan. Mot bakgrund av redovisade planer för utbyggnad av bostäder och arbetsplatser, möjligheten att inom ett par år få till stånd ett regionaltågstopp i Helenelund och

med den större trafiknyttan måste dock banan till Kista byggas före grenen till Solna. Detta är i enlighet med vad Stockholms kommunstyrelse yttrade 2002-04-04 i samband med samrådet om Tvärbanan. Medel måste tilldelas så att arbetet med förlängningen från Alvik kan påbörjas så snart järnvägsplanen är klar.

Spårförbindelse Kista – Stockholm Väst vid Barkarby

I den kollektivtrafikvision för Kista Science City, som gemensamt tagits fram av företrädare för Stockholm, Sollentuna och Järfälla redovisas en snabbspårväg mellan Kista och ett nytt Stockholm Väst på Mälarbanan vid Barkarby via den planerade Barkarbystaden i Järfälla. Denna bana kan också förgrenas mot Sollentuna Centrum och eventuellt vidare mot Häggvik. Reservat för delen Akalla- gränsen mot Järfälla öster om Barkarby är – som ett avsnitt i en spårväg mellan Häggvik och Vällingby – markerat i Stockholms översiktsplan. En alternativ lösning, som redovisas i Stockholmsberedningens förslag, utgörs av en förlängning av tunnelbanan från Akalla via Barkarbystaden till Stockholm Väst. Både spårvägen och tunnelbanan skulle betjäna den nya Barkarbystaden som planeras få uppemot 5000 bostäder. Vilket alternativ som väljs får avgöras i kommande utredningsarbete. Då objektet är aktuellt inom den tidsperiod som investeringsplanerna omfattar bör det finnas inrymt i Banverkets Framtidsplan, åtminstone i den senare delen av planperioden.

Spårväg Älvsjö – Skärholmen – Kungens kurva - Flemingsberg

Snabbspårväg syd, Älvsjö – Skärholmen - Kungens kurva – Flemingsberg, är ett viktigt projekt för att förbättra de kollektiva tvärförbindelserna i Söderort- Huddinge och knyta samman viktiga noder som Älvsjö station och centrum, Skärholmens tunnelbanestation och centrum, Kungens kurva-området och Flemingsberg. Banan kan kompletteras med en sammanbindande länk upp till Tvärbanan vid Årstaberg. Spårvägen ger stimulans för byggande av nya bostäder och verksamheter längs sträckan. Regionplane- och Trafikkontoret samt Huddinge och Stockholm har i samarbetet med SL under år 2002 genomfört en översiktlig sträckningsstudie för en ca 18 kilometer långs sträcka med en investeringskostnad av ca 2,5 mdr kr exkl fordon. Denna studie har senare följts av en analys av resande och samhällsekonomi, gemensamt gjord av Regionplane- och Trafikkontoret, SL, Stockholm och Huddinge. Den visar bl a på ett resande av samma storleksordning som för den befintliga Tvärbanan. Bidrag till Snabbspårväg Syd bör tas in i Banverkets Framtidsplan.

Tunnelbaneförlängning Odenplan- Karolinska

Att förlänga tunnelbanan från Odenplan mot Solna är en förutsättning för den omfattande nybebyggelse som nu planeras inom Norra stationsområdet och Karolinska sjukhusområdet. Bidrag till banan bör tas med i Banverkets Framtidsplan så att banan kan byggas ut i takt med bebyggelsen för vilken byggstart enligt nuvarande tidplan planeras till år 2007.

Tunnelbaneförlängning Hagsätra – Älvsjö

En förlängning av tunnelbanan från Hagsätra till Älvsjö ger förbättrad tillgänglighet till Mässan och bytespunkten vid Älvsjö C jämte till skisserade bostadsprojekt längs den befintliga linjen. Förlängningen bör tas med i Framtidsplanen, åtminstone i den senare delen av planperioden.

Ostlänken

Bland de objekt som ligger utanför länet, men som ändå har en mycket stor betydelse för länet och för Stockholm kan främst den s k Ostlänken nämnas. Den innebär en höghastighetsjärnväg mellan Järna och Linköping och utgör den första etappen av den s k Europakorridoren som är ett mycket viktigt projekt för Stockholm. Staden är jämte ett stort antal kommuner och

landsting medlem av Föreningen Europakorridoren som arbetar för dess genomförande. Genom en höghastighetsjärnväg i korridorerna längs europaväg E 4 mot Helsingborg och vidare mot Köpenhamn/Hamburg (Europabanan) och riksväg 40 mellan Jönköping och Göteborg (Götalandsbanan) kan staden, regionen och Mälardalen knytas närmare Öresunds- och Göteborgsregionerna, Danmark och resten av Europa på ett miljövänligt, säkert och långsiktigt hållbart sätt. Banan frigör och skapar ny kapacitet för effektivare och miljövänligare godstrafik, liksom för persontrafik på regional och lokal nivå. Ostlänken- den första etappen - kan dessutom kraftfullt medverka till en förstoring av regionen kring Stockholm. Den innebär bl a att restiden till Linköping kommer att bli ca 60 minuter med den snabbaste förbindelsen. Stråket mellan Linköping och Uppsala binder inte bara samman landets största arbetsmarknadsregioner utan också fyra universitetsorter och en rad knutpunkter för transporter.

I planeringsprocessen för Ostlänken har förstudien genomförts och järnvägsutredningen påbörjats. I Framtidsplanen för järnvägen finns Ostlänken upptagen med etappen Norrköping – Linköping för 3717 milj kr med byggstart i perioden 2012-2015. Till skillnad från många andra järnvägsprojekt i Framtidsplanen är detta ett synnerligen offensivt och strukturerande projekt som på ett markant sätt skulle kunna öka tågresandet och bidra till en förstoring av Stockholmsregionen. Det måste tidigareläggas och tas med i hela sin omfattning i Framtidsplanen under planeringsperioden.

E 18 Hjulsta - Ulriksdal

Ombyggnaden av Europaväg E 18 mellan Hjulsta och Europaväg E 4 vid Kista är mot bakgrund av den rådande trafiksituationen så angelägen att den bör komma till stånd så snart det är möjligt. Enligt den av staden och Vägverket gemensamt upprättade tidplanen för utbyggnaden planeras byggstarten till år 2005. Detta innebär att projektet bör tidigareläggas 1-2 år i den nationella vägplanen.

Effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet.

Effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet i form av ny vägkapacitet över Saltsjö - Mälarsnittet är en nödvändig förutsättning för att regionen skall kunna få en positiv utveckling och för att skillnaderna mellan regionens södra och norra delar skall kunna utjämnas. Vägverket Region Stockholm har genomfört en förstudie och befinner sig nu i vägutredningsstadiet enligt Väglagen. I vägutredningen studeras bl a tre vägkorridorer och Vägverkets tidtabell innebär att ett rekommenderat vägförslag skall skickas till regeringen för tillåtlighetsprövning vid halvårsskiftet år 2004. Staden genom Gatu- och fastighetskontoret och Stadsbyggnadskontoret, liksom övriga berörda kommuner, följer Vägverkets arbete och i nuläget talar det mesta för att den yttre korridoren, "Förbifart Stockholm", är den mest lämpliga. Kontoret förutsätter att stora miljöhänsyn tas vid planeringen och byggandet av den nya vägförbindelsen. Detta innebär bl a att en större andel av vägen förläggs i tunnel än vad som tidigare angetts.

I nuvarande plan anges byggstart för en ny vägförbindelse till perioden 2005-2007, men i det nya förslaget först till perioden 2012-2015. Enligt kontorets uppfattning bör projektet tidigareläggas så mycket som planeringsprocessen tillåter, vilket bör innebära att byggstart kan bli möjlig i den period som anges i nuvarande planer.

Huddingevägen

I den regionala planen ingår en utbyggnad av Huddingevägen på delen Huddinge k:a till Stockholms stadsgräns. För att vägen skall kunna få en kontinuerlig planskild standard fram till Åbyvägen och därmed bättre säkerhet och framkomlighet bör i detta projekt även ingå en ombyggnad av korsningen med Rågsvedsvägen så att den blir planskild.

Värmdövägen

Ett vägprojekt som är starkt kopplat till utbyggnaden av större bostadsområden och som saknas i planförslaget är ”Danviks lösen” - ombyggnad av Värmdöleden från Danvikstull och österut i form av en vägtunnel under Henriksdalsberget med trafikplatser vid Henriksdal och Lugnet. Denna vägomläggning möjliggör en omfattande utbyggnad av bostäder, ca 1000 lägenheter, och bör tas med i den regionala planen.

Av övriga objekt enligt Stockholmsberedningens behovslista som inte finns med i de nationella vägplanerna kan främst nämnas *Österleden* och *Huvudstaleden*. Kontoret vill också peka på de från stadens sida sedan länge framförda önskemålen att förlägga *Nynäsvägen* genom Gamla Enskede samt *Älvsjövägen* i tunnlar.