



Inriktning av åtgärder i transportinfrastrukturen i Stockholms län under planeringsperioden 2010 – 2019

Underlag från Stockholms län
Juni 2007

Kontaktpersoner:

Peter Huledal, länsstyrelsen i Stockholms län

peter.huledal@ab.lst.se

08 - 785 51 98 (direkt)

070 - 630 51 98 (mobil)

Ann Charlotte Alvehag, Regionplane- och trafikkontoret

alvehag@rtk.sll.se

08-737 4468 (direkt)

Stefan Persson, Regionplane- och trafikkontoret

stefan.persson@rtk.sll.se

08-737 44 79 (direkt)

0705-352010 (mobil)

Innehåll

INNEHÅLL	3
SAMMANFATTANDE BUDSKAP	4
BAKGRUND	6
STOCKHOLMSREGIONENS SPECIFIKA FÖRUTSÄTTNINGAR	7
TÄT STORSTAD MED STORA MILJÖVÄRDEN	7
LANDETS SNABBAST VÄXANDE REGION	7
KONTAKT- OCH KUNSKAPSINTENSIVT NÄRINGS LIV	8
REGIONFÖRSTÖRING I MÄLARDALEN.....	8
STOCKHOLM – EN ATTRAKTIV STORSTAD	9
ETT CENTRUM I ÖSTERSJÖOMRÅDET	9
NAV I DET NATIONELLA TRANSPORTNÄTET.....	10
FEM MILJONER INOMREGIONALA RESOR PER DYGN.....	13
KAPACITETSBRIST I HELA SYSTEMET	16
LÅGA UTSLÄPP PER INVÅNARE MEN STORA MÄNGDER TOTALT.....	17
UTMANINGAR ATT HANTERA I STOCKHOLMSREGIONEN	20
ATT MÖJLIGGÖRA TILLVÄXT	20
ATT BYGGA IKAPP SAMTIDIGT SOM BEHOVEN FORTSÄTTER ATT VÄXA	22
ATT ÖKA DEN FYSISKA TILLGÄNGLIGHETEN SAMTIDIGT SOM ENERGIPRISERNA OCH KLIMATKRAVEN ÖKAR	23
STIMULERA TÄTHET OCH FLERKÄRNIG UTVECKLING	25
FÖRBÄTTRA TILLGÄNGLIGHETEN FÖR FUNKTIONSHINDRADE	26
MER JÄMSTÄLLT TRANSPORTSYSTEM	27
TRAFIKEN MÅSTE BLI SÄKRARE	27
EFFEKTIVARE LANDTRANSPORTER TILL ÄRLANDA	28
SYNPUNKTER PÅ GENOMFÖRANDET AV INFRASTRUKTURPLANERINGEN . 29	
BANVERKETS OCH VÄGVERKETS PLANERING BEHÖVER ANPASSAS	29
OTILLRÄCKLIGA INVESTERINGAR	29
BEHOV AV STATS BIDRAG	30
SAMORDNAD INVESTERINGSPLANERING FÖR TRANSPORTER OCH BEBYGGELSE.....	31
REGELVERKEN MÅSTE FÖRENKLAS	32
SAMHÄLLSEKONOMISKA KALKYLMODELLER I STORSTADSMILJÖ	32

Sammanfattande budskap

STOCKHOLMSREGIONENS TILLVÄXT STÄLLER STORA KRAV PÅ TRANSPORTSYSTEMET

Stockholmsregionen har landets största och snabbast växande folkmängd och ekonomi. Under den innevarande och kommande perioden för infrastrukturplanerna, d.v.s. mellan 2004 och 2019, kommer länet att behöva ny infrastruktur motsvarande en stad i Malmös storleksordning. Regionen kännetecknas av:

- mycket stora och ökande resandemängder som leder till kapacitetsbrister i stora delar av det befintliga transportsystemet,
- mycket hög sårbarhet, inte minst i Saltsjö-Mälarsnittet, samt behov av att hålla samman regionhalvorna och växande områden vilket ställer krav på att avlastande förbindelser byggs ut,
- högt kapacitetsutnyttjande under rusnings-tid som ställer höga krav på driftsförhållanden och tillförlitlighet, en intensiv användning av transportsystemet som ställer krav på att drift och underhåll av infrastruktur och rullande material kan säkerställas,
- stora eftersläpande investeringsbehov i både transportinfrastruktur och bostäder,
- en stor andel av trafikarbetet på kommunala gator och vägar jämfört med övriga landet,
- snabb regionförstoring inom Mälardelens regionen och växande utbyte i ett mycket stort omland i Sverige och Östersjöområdet.

MÅLET – ETT TRANSPORTSYSTEM FÖR EUROPAS MEST ATTRAKTIVA STORSTADSREGION

Stockholmsregionens och Sveriges internationella konkurrenskraft ska stärkas genom våra väl fungerande kommunikationer.

Kommunikationerna ska:

- bidra till en öppen och tillgänglig region för alla människor.
- bidra till en innovativ miljö genom att stimulera till samverkan mellan människor och verksamheter i regionen.
- ge förutsättningar för en god livsmiljö för nuvarande och kommande generationer.
- vara resurseffektiva.

BYGG UT KAPACITETEN I BEFINTLIGA TRANSPORTSYSTEMET OCH BYGG UT FELANDE LÄNKAR

Investeringar som främjar hög tillgänglighet och ger utrymme för en växande befolkning behövs. Investeringarna bör bidra till en god tillgänglighet till centrala regionkärnan och stimulans till täthet och tillväxt i nya yttre kärnor. Tillgängligheten med kollektivtrafik behövs förbättras kraftfullt.

- Särskild tonvikt bör läggas på investeringar som leder till ökad kapacitet samt förbättrad tillförlitlighet i spårtrafiksystemen på järnväg, tunnelbana och spårväg. Investeringar i spårsystemen minskar även trängseln i vägnätet.
- Bygg ut effektiva spår- och vägförbindelser mellan yttre regionala kärnor och förstärk det övergripande vägnätet kring de expanderande kommunerna. Investeringarna avlastar den centrala regionkärnan och främjar en fortsatt hög bebyggelsetäthet.
- Förbättrad kapacitet över Saltsjö- Mälarsnittet är en förutsättning för regionens tillväxt. Även på infartslederna och spåren till Stockholm behövs en kraftig kapacitetsökning.
- Bygg ut anslutande väg- och järnvägsnät till kombiterminaler och hamnar. Detta möjliggör ökade godstransporter till sjöss och på järnväg, samt en avlastning av de nationella godsstråken mot Stockholmsregionen.
- Ökad tillgänglighet till Arlanda ökar flygplatsens upptagningsområde och skapar förutsättningar för fler attraktiva flygförbindelser till Sverige. Förbättrade kollektivtrafikförbindelser ger förutsättningar för mer flygtrafik inom Arlandas utsläppstak.
- Den kommande trängselskatten i Stockholms innerstad väntas minska bilresandet och öka kollektivresandet till och från innerstaden. Eftersom vägutbyggnaderna har andra huvudsakliga syften än att förbättra tillgängligheten till innerstaden kvarstår utbyggnadsbehoven även efter trängselskattens införande. Samtidigt förstärks behovet av ökad kapacitet inom kollektivtrafiken.

EFFEKTIVISERA ANVÄNDNINGEN OCH FÖRBÄTTRA DRIFT OCH UNDERHÅLL AV BEFINTLIG INFRASTRUKTUR

I högtrafik är transportsystemet intensivt utnyttjat och starkt störningskänsligt med stora kapacitetsproblem. Detta innebär stora behov av drift och underhåll samt trimningsåtgärder för att öka pålitligheten i systemet.

I storstäder fungerar de olika transportslagen i hög grad som kommuniserande kärl. Mer kapacitetsstark och attraktiv kollektivtrafik möjliggör ett effektivare utnyttjande av hela transportsystemet vilket gagnar näringslivets transporter.

- Särskilda satsningar måste genomföras på drift- och underhåll, trimningsåtgärder i vägtrafiken och på åtgärder i järnvägssystemet enligt Banverkets Kraftsamling Stockholm/Mälardalen.
- Det är angeläget att ha en flexibilitet för var och när åtgärderna ska genomföras. Därför är det lämpligt med medel i åtgärdsplaner.
- Medel måste reserveras för såväl mindre som större bidragsåtgärder i kollektivtrafiken. En särskild satsning på att skapa attraktiva bytespunkter behövs, då de har en mycket stor genomströmning av resenärer och stort behov av upprustning.

MILJÖ- OCH INDIVIDANPASSNING

Inriktningen är att sammansättningen av åtgärder samt deras utformning ska vara sådan att de

- minskar utsläpp av koldioxid och andra klimatpåverkande ämnen,
- minskar bullerstörningarna från trafiken,
- minskar halter av partiklar och kväveoxider i tätt trafikerade gatumiljöer,
- förbättrar trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter såväl som för de som färdas med olika fordon,
- förbättrar tillgängligheten för äldre och funktionshindrade,
- ökar jämställdheten mellan män och kvinnor.

Därutöver behövs kompletterande riktade insatser inom områdena ovan för att säkra en långsiktigt hållbar utveckling.

ÖKA SAMVERKAN NATIONELLT – REGIONALT

En ökad samordning behövs i investeringsplaneringen, i överenskommelser om finansiering och i den fysiska planeringen för att påskynda genomförandet.

- Banverket måste ta ett större ansvar för investeringar i det stora och intensivt utnyttjade regionala och lokala spårtrafiksystemet, utöver investeringar i det nationella järnvägsnätet.
- Förutsättningar måste skapas för att samordna utbyggnad av bostäder i kommunerna och planering av regionala och statliga investeringar i transportinfrastruktur. Medel i infrastrukturplanerna behöver reserveras för flexibel användning i anslutning till bostadsprojekt.
- Det behövs en effektivisering av de fysiska planprocesserna. Lagar behöver samordnas och processen behöver bli mer förutsägbar.
- Möjliggör statsbidrag till kommuner för åtgärder inom området Hållbart resande och Transporter, eller ”Mobility Management”, som syftar till att påverka färdmedelsval och stärka transportsystemets effektivitet. Åtgärderna involverar ofta ett flertal aktörer i samverkan för att lösa behoven i ett hela resan-perspektiv.

PLANERA UTIFRÅN DE SPECIFIKA FÖRHÅLLANDEN SOM RÅDER I STORSTADEN

Vid fördelningen av nationella resurser måste storstadens trafiksystem ses i ett helhetsperspektiv.

- Den långsiktiga tillväxten i regionen leder till stora investeringsbehov. Regionen själv bidrar också till att täcka kostnaderna i trafiksystemet i högre grad än i andra delar av landet på grund av den högre andelen resor med kollektivtrafik. Samtidigt är detta en förutsättning för att hela trafiksystemet, även de statliga delarna, ska fungera.
- Traditionella samhällsekonomiska kalkyler underskattar nyttor och bortser från kostnader som råder i en tät storstad. De har exempelvis svårt att beskriva effekten av trängsel, bättre fungerande arbetsmarknad och nyttan av exploateringsmöjligheter samt intrångseffekter. I den kommande infrastrukturplaneringen bör sådana effekter lyftas fram för bedömning i särskild ordning.

Bakgrund

Denna rapport är en sammanställning av särskilda förutsättningar och utmaningar för transportsystemet i Stockholms län. Syftet är att tydliggöra de särskilda förhållandena i Stockholmsregionen inför arbetet med inriktningen av den statliga infrastrukturplaneringen 2010-2019.

Regeringen har aviserat en proposition om infrastruktur under första halvåret 2008. Vägverket och Banverket har uppdraget att sammanställa underlag till propositionen. SIKa, Luftfartsstyrelsen och Sjöfartsverket har i uppdrag att medverka. Vägverket och Banverket ska också inhämta underlag från, och föra en aktiv dialog med, de regionala organ i länen som har ansvar för den regionala transportinfrastrukturplaneringen.

Av denna anledning lämnade Länsstyrelsen och Landstingets Regionplane- och trafikkontor en tidig version av föreliggande rapport till Vägverket och Banverket i april 2007. Rapporten har därefter uppdaterats och behandlats i Landstingets Regionplane- och trafiknämnd.

Länsstyrelsen i Stockholms län har ansvaret att upprätta en länsplan för regional transportinfrastruktur och ett regionalt utvecklingsprogram för länet (RUP). Regionplane- och trafikkontoret är regionplaneorgan enligt plan och bygglagen, PBL.

Den regionala utvecklingsplanen, RUFs, hanterar bland annat transportinfrastrukturens långsiktiga utveckling och dess samspel med bebyggelseutvecklingen. Nu gällande plan – RUFs 2001 – fyller formellt rollen som regionplan enligt PBL och har i praktiken kommit att fungera som länets regionala utvecklingsprogram (RUP). RUFs har i sin tur legat till grund för länets arbete med underlag för trafikverkens nuvarande nationella investerings-

planer, länstransportplanen, Stockholms läns landstings budget och inriktning för kollektivtrafiken via SL, Waxholmsbolaget och Färdtjänsten samt Stockholms stads och övriga kommuners trafikplaner och översiktsplaner.

Under namnet ”En bättre sats” har parterna i Stockholms län arbetat tillsammans med övriga fyra län i Stockholm-Mälarenregionen kring gemensamma utgångspunkter för infrastrukturplaneringen. Ett stort antal politiska representanter har involverats i arbetet som väntas leda fram till gemensamma prioriteringar. Föreliggande rapport kommer i ett senare skede att knyta an till denna storregionala process.

Carl Cederschiöld har av regeringen utsetts till förhandlingsman för Stockholmregionen. Han har fram till den 1 december 2007 uppdraget att finna en demokratiskt förankrad lösning för trafiksituationen i Stockholm där trängselskatter kommer att stå för en del av finansieringen. Cederschiöld har även fått som tilläggsuppdrag att presentera ett förslag till medfinansiering av Citybanan från övriga län i Östra Mellansverige. En avsiktsförklaring om Citybanans finansiering skrevs under av parterna den 26 april.

I Stockholmregionen arbetar bland annat Länsstyrelsen, Regionplane- och trafikkontoret, Vägverket, Banverket, SL och Stockholms stad med att ta fram underlag till Cederschiölds förhandlingar om trafiklösningar. Dessa organisationer samarbetar också normalt med trafikfrågor inom ramen för Trafikberedningen i Stockholms län.

Rapporten har utarbetats gemensamt av representanter från länsstyrelsen i Stockholms län och Regionplane- och trafikkontoret. Materialet har diskuterats i Trafikberedningen i vilken även Banverket, Vägverket Region Stockholm, SL och Stockholm stad är representerade.

STOCKHOLMSREGIONENS SPECIFIKA FÖRUTSÄTTNINGAR

Tät storstad med stora miljövärden

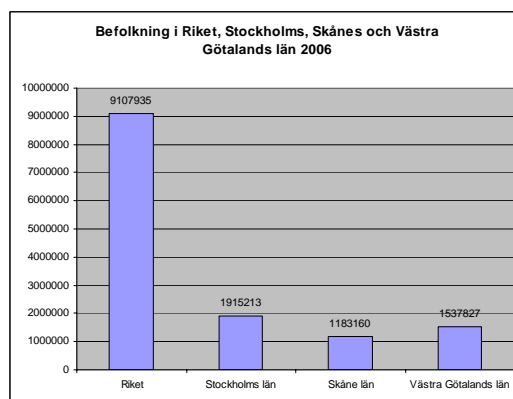
Stockholms läge i skärgårdslandskapet med dess förkastningsbranter och vattenrum, storartade natur- och kulturvärden och känsliga ekosystem har alltid inneburit extraordinära transportförutsättningar, med stora svårigheter att åstadkomma förbindelser mellan områden norr och söder om Mälaren och Saltsjön. Idag har regionen ett kunskapsintensivt näringsliv som inkluderar kvalificerade funktioner för offentlig styrning och administration, vetenskap, kultur, handel, industri och finansiella tjänster. Stockholm är också ett centrum för nationella och internationella kontakter, turism och besöksverksamheter. Marken används intensivt och många människor lever på en begränsad yta. Förutsättningarna att hantera och utveckla transportsystemet är extraordinära. De begränsade möjligheterna till rörlighet över Saltsjö Mälarsnittet hämmar utvecklingen.

Landets snabbast växande region

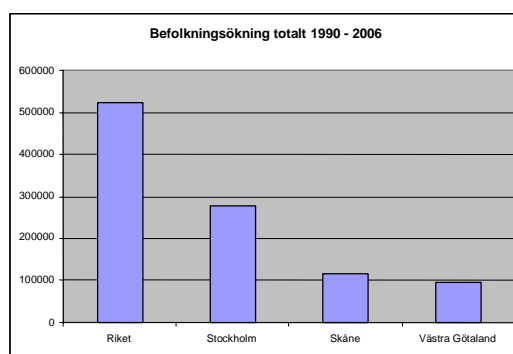
Nästan två miljoner invånare och hälften av folkökningen

Stockholm - Mälardalen med tre miljoner invånare representerar en fjärdedel av befolkningen och en tredjedel av ekonomin i Sverige. Stockholms län är Sveriges folkrikaste län med nästan två miljoner människor.

Stockholms län har inte bara den största folkmängden i riket, här finns också den i särklass största befolkningstillväxten. Under 2006 ökade Sveriges folkmängd med 65 505 personer. Stockholms län stod för 43 procent av folkökningen med 28 159 personer. Tillväxten beror till största delen på inflyttning från utlandet och högt barnafödande. Här finns en jämförelsevis ung och internationell befolkning. Dessutom växer antalet besökare. Attityder och livsstilar förändras snabbt.



I Stockholms län bodde 1 915 213 personer år 2006. Det motsvarar 21 procent av landets befolkning. Källa: SCB Befolkning, www.scb.se



Sedan 1990 har befolkningen i Stockholms län ökat med 276 435 personer.¹

(Källa: SCB befolkning, www.scb.se och egna beräkningar)

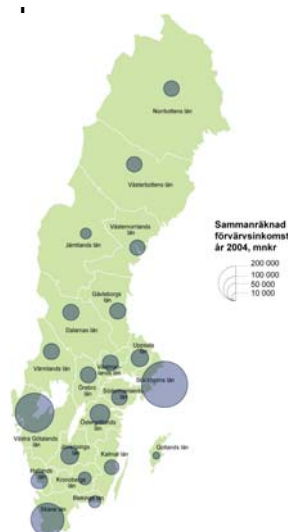
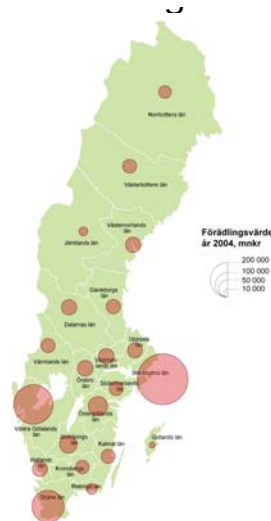
Ett nytt Malmö på femton år

Under perioden 1990 - 2006 ökade befolkningen med i genomsnitt 16 000 per år eller totalt cirka 276 000 personer, vilket motsvarar antalet invånare i Malmö stad.²

Transportsystemet har inte utvecklats i takt med befolkningsökningen. Tvärbanan är den enda förbindelse som tillkommit mellan norra och södra regionhalvan sedan Essingeleden invigdes i slutet på 1960 talet trots att kapacitetsbristen mellan norra och södra regionhalvan begränsar regionens tillväxt. .

¹ www.scb.se 2007-03-15

² Malmö har 273 000 invånare



Näringslivet i Stockholms län genererar en stor mängd resor och godstransporter. Konsumtions- och insatsprodukter fraktas in till regionen och högvärdiga produkter ut från regionen. Tjänsteresandet är omfattande och kraven på transportkvalitet är höga.

Kontakt- och kunskapsintensivt näringsliv

Det är allmänt känt att Stockholmsregionens starka ekonomiska utveckling får positiva återverkningar i övriga delar av landet. Regionen fungerar genom sin branschbredd som något av en motor och förnyare för näringslivet i riket som helhet. För att regionens komplexa produktionsapparat skall fungera effektivt krävs bland mycket annat ett optimalt markutnyttjande och ett väl fungerande transportsystem. En hög inomregional tillgänglighet är av helt avgörande betydelse för att regionens ekonomi skall fungera väl. Utbudet av arbetskraft i regionen kännetecknas av en mängd vitt skilda utbildningar och specialiteter. För att dessa skall komma till sin rätt krävs att varje arbetstagare har möjlighet att lätt ta sig till de arbetsplatser som bäst kan utnyttja hans/hennes kompetens. Ett väl utbyggt och väl fungerande kommunikationssystem är därför en nödvändig förutsättning för Stockholmsregionens tillväxt och välfärdsökningen i landet som helhet.

Regionförstoring i Mälardalen

Storstäder växer inte bara genom förtätning, även ytan blir större. Det som brukar kallas regionförstoring, och som är en viktig del av tillväxten, har som en nödvändig förutsättning att tillgängligheten förbättras. För Stockholms del är därför transportinfrastrukturen i Mälardalen av en avgörande betydelse för framtida utveckling.

Stor tjänstesektor

Stockholmsregionens branschstruktur avviker från rikets framför allt i följande avseenden:

- De privata tjänsterna svarar för närmare hälften av produktionen i Stockholms län, mot en tredjedel i riket. I denna branschgrupp dominerar företagstjänster som konsulter, finanstjänster och fastighetservice.
- Industrin, som i riket svarar för en fjärdedel av den totala produktionen, utgör i Stockholms län mindre än 15 procent.
- Handeln spelar något större roll
- De tunga delarna av offentlig sektor som utgörs av förvaltning, undervisning samt vård och omsorg spelar mindre roll i länet än i riket i övrigt.

Hög grad av specialisering

I Stockholmsregionen finns en större branschbredd och specialisering än i andra regioner. Här finns en betydande kunskapsintensiv tillverkningsindustri³ mätt som produktionsvärde. En stor del av näringslivet i Stockholms län och övriga Mälardalen är beroende av närhet till ett stort och diversifierat utbud av arbetskraft och möjligheter till samspel med forskningsinstitutioner och andra kunskapsmiljöer

³ Länets produktionsvärde inom Industri (SNI 15-32) är lika stort som det samlade produktionsvärdet för Uppsala, Västmanland, Örebro, Södermanland och Östergötland).

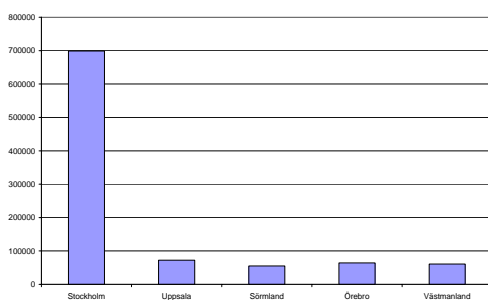
samt tillgång till specialiserade företagstjänster. Inom flera nyckelbranscher finns kunskapsbaserade företag, forskning och utvecklingsverksamheter som samspelar i multinationella nätverk.⁴

Stockholm – en attraktiv storstad

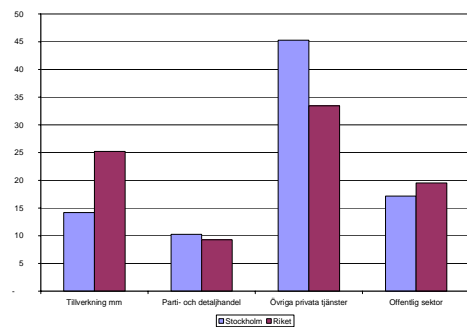
Den globala ekonomin ökar konkurrensen mellan Europas och världens storstäder. Stockholm hävdar sig väl inom viktiga områden och förmås attrahera utländska investeringar. För att upprätthålla och helst förstärka attraktionskraften är emellertid goda kommunikationer både till och inom regionen avgörande.

Bristande tillförlitlighet i kommunikationerna kan skapa en osäkerhet och en risk att de internationella investeringarna söker sig åt annat håll, med negativa konsekvenser både för Stockholmsregionen och för Sverige i övrigt.

BRP i Mälardalslän 2003, milj kr



Andel av total produktion – BNP respektive BRP – år 2003, procent



Stockholms län har högre BRP, huvudsakligen till följd av hög produktivitet i den privata tjänstesektorn. Källa: SCB

Transportsystemet är avgörande för näringslivets konkurrenskraft och utveckling i Stockholm- Mälarenregionen, Sverige och Östersjöområdet.

Ett centrum i Östersjöområdet

Strategiskt läge

Stockholm har ett centralt läge i Östersjöområdet, som är Europas mest dynamiska och expansiva område och förutses bli ett av de starkaste tillväxtområdena i världen inom en tioårsperiod. I Östersjöområdet bor idag 110 miljoner människor. De nya EU-länderna har upp till tre gånger så snabb tillväxt som de gamla.⁵ Nu stärks utbytet mellan storstäderna i Östersjöområdet. Kommunikationerna mellan gamla och nya EU-medlemsländer samt med Ryssland och övriga grannländer förbättras successivt.⁶ Stockholmsregionens roll som nod i transportnäten stärks ytterligare.



Översikt över överordnade transportstråk i östra delen av Östersjöområdet

Källa: Transportministeriet i Finland

EU har prioriterat utbyggnader

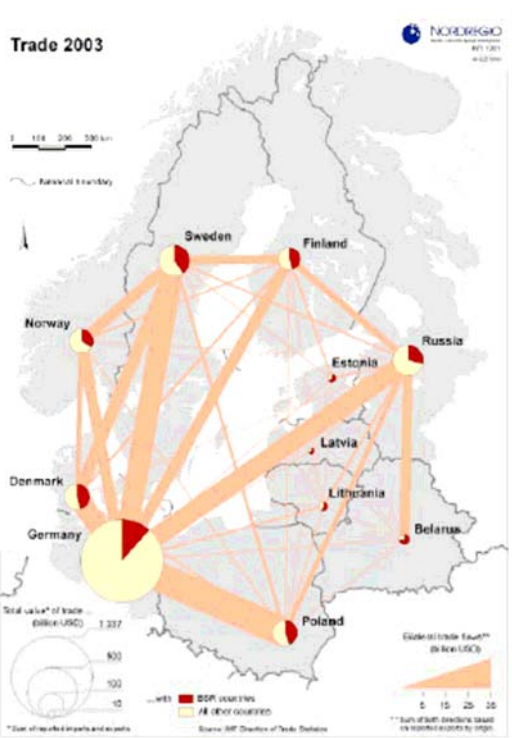
Utbyggnad av Nordiska triangeln och "Motorways of the seas" i Östersjön har prioriterats av EU. Nordiska triangeln som förbinder de nordiska huvudstäderna ansluter till dessa prioriterade stråk och till tunga transportstråk i EU:s nya medlemsländer och grannregioner i Östersjöområdet.⁷ Inom Stockholm - Mälarenregionen ingår de stora europavägarna, södra och västra stambanan, ostkustbanan, "Motorways of the seas" i Östersjön samt de stora flygplatserna och hamnarna i TEN-T.

⁴PM om Internationell tillgänglighet och konkurrenskraft, underlag 2005-11-09, En bättre sits

⁵PM om Gods och logistik, underlag 2005-11-09, En bättre sits.

⁶ RUF 2001 s 14

⁷ WSP Näringsliv, logistik och terminaler 2007 s 68



Handelsströmmarna mellan länderna i Östersjöregionen 2003. Banden visar flödena i miljarder US dollar och cirkeldiagrammen visar andelen av respektive lands handel med länderna i regionen. 40 procent av Sveriges handel sker med länder kring Östersjön.

Källa: Handel i Östersjöregionen. Varuvärde i miljarder US dollar. Nordregio 2005

Omfattande färjetrafik

Stockholmsregionen har en betydande transittrafik, framför allt till och från Finland. Det svensk-finska handelsutbytet passerar till största delen Stockholms hamnar. Godstransporterna till och från Baltikum och Polen via Stockholms hamnar utgör 1,2 av totalt 5 miljoner ton. Denna del ökade med 18 procent år 2006 jämfört med 2005. Transporterat gods till och från Finland ökade också, liksom totalt antal passagerare via Stockholms hamnar.

Stockholmsregionen som ligger centralt i Östersjöområdet har en växande transittrafik på färja. Befintliga handelsströmmar väntas inte förändras drastiskt sett från hela landets perspektiv. Av transportgeografiska skäl kan växande handelsströmmar österut, få betydelse för transportsystemet i Stockholmsregionen.

Nav i det nationella transportnätet

Sveriges största flygplats

Stockholm – Mälarenregionen är den region i Norden som har störst passagerarunderlag och som genererar flest flygresor. Stockholm - Arlanda Airport är Sveriges största flygplats och en av Europas tio största internationella flygplatser. Ungefär 50 000 människor reser till flygplatsen varje dag och på flygplatsen finns ca 17 000 anställda i 550 olika företag. Stockholm - Arlanda Airport trafikeras av 72 flygbolag. Direkt nås 175 destinationer, varav 140 internationella och 35 nationella. Ungefär 48 procent av resorna från Arlanda är affärsresor. Resor inom EU dominerar. År 2006 hade Arlanda 17,5 miljoner passagerare att jämföra med Kastrup som hade närmare 21 miljoner⁸ och Gardemoen 17,7 miljoner.

Arlanda hanterar störst mängd flygfrakt i landet. År 2006 uppgick flygfrakten till cirka 145 000 ton, mestadels utrikestrafik. Hälften avsåg länder utanför Europa⁹. Arlanda flygplats är också en knutpunkt för inrikestrafiken, framförallt för norra Sverige. Näst efter Arlanda har Bromma störst inrikes resande. Bromma är Stockholm – Mälarenregionens huvudflygplats för näringslivsflyget.¹⁰

Flaskhals för tågtrafiken i hela Sverige

Järnvägarna som knyter samman Stockholm-Mälarenregionen förbinder också Stockholm med regioner i andra delar av Sverige, Norge och Danmark. Centralen är ett nav i hela landets järnvägssystem. Den begränsade kapaciteten på järnvägen genom centrala Stockholm påverkar hela landets tågtrafik. Störningar får effekter på den lokala, regionala och nationella trafiken. Hårt belastad är också Västra Stambanans infart till Stockholm och Mälarenbanan mellan Karlberg och Kallhäll, liksom Nynäsbanan, Svealandsbanan och Ostkustbanan, där punktligheten sjunkit i och med Upptågets tillkomst.

Ökad kapacitet på järnvägen i centrala Stockholm är också viktigt för att förbättra tillgängligheten till Arlanda i hela regionen. Godstra-

⁸ http://www.e24.se/dynamiskt/tjansteforetag/did_14695717.asp 20070311

⁹ Statistik från LfV Arlanda

¹⁰ PM om Internationell tillgänglighet och konkurrenskraft, underlag 2005-11-09, En bättre sits

fik på järnväg konkurrerar om utrymmet med persontrafiken. Södra och Västra Stambanan är särskilt viktiga godsstråk. Årsta är den största kombiterminalen i landet. År 2004 hanterades cirka 135 000 TEU-enheter där. En ny kombi-terminal planeras i norra Stockholmsområdet.

Stora och växande godsvolymer

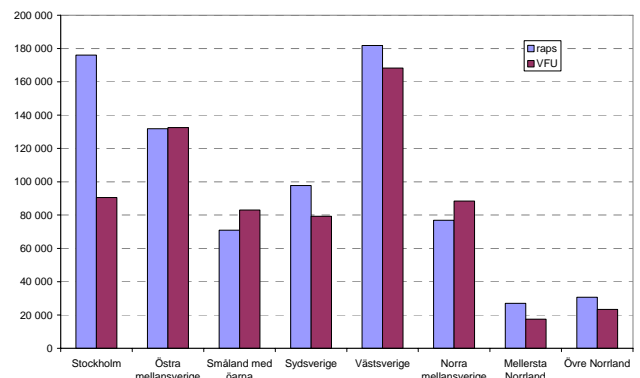
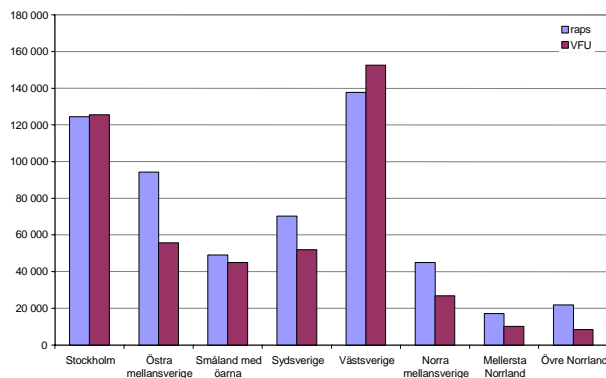
Stockholmsregionens branschstruktur kräver relativt sett lite godsleveranser. Samtidigt innebär regionens storlek, mätt i ekonomiska termer, att behovet av godsleveranser ändå blir betydande. I första hand gäller detta leveranserna till länet, men även leveranserna från länen är avsevärda. Branschstrukturen innebär att höga krav ställs på transportkvalitet i multimodala transportkedjor. Lastbilstrafiken har låg framkomlighet på flera vägar.

Importen till Stockholmsregionen är större än exporten. Varuflödet till Stockholm kommer i huvudsak på väg och järnväg från söder och väster. Resurseffektiviteten är låg eftersom många transporter går på lastbil istället för på järnväg och sjöfart. Det saknas kapacitet för att kunna utöka transporter med tåg och bil i kombination. Kapaciteten för godstrafik på järnväg är fullt utnyttjad.

Stockholmsregionens hamnar och flygplatser betjänar en region som inkluderar Stockholms län förutom Mälardalen och andra närområden. Här

- finns ungefär en tredjedel av Sveriges befolkning
- genereras mer än 40 procent av Sveriges totala BNP
- skapas högst BRP per capita i Sverige
- finns en dryg fjärdedel av Sveriges totala antal företag
- skapas flest antal nya företag
- finns drygt 50 procent av huvudkontoren bland Sveriges totala antal medelstora och stora företag
- finns fler antal anställda inom logistik / transporter jämfört med övriga regioner i Sverige
- har man bättre access till andra marknader, till kvalificerad arbetskraft och har bättre fungerande interna transporter än såväl Helsingfors som Köpenhamn och Oslo enligt undersökningar gjorda bland företagsledare i 500 olika europeiska företag.

Källa: Gateway Stockholm, Siffror från SNK, SCB, Stockholms Handelskammare samt Healey & Baker.

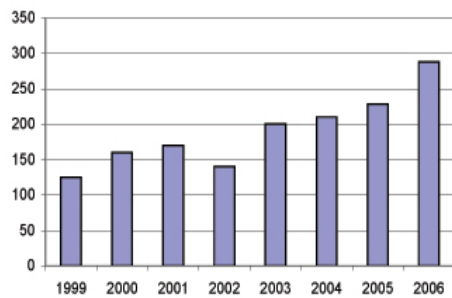


I diagrammen visas värdet i miljoner kr av utlandsimporten (till vänster) och utlandsexporten (till höger) per riksområde enligt rAps skattning för år 2000, och enligt Varuflödesundersökningen (VFU) för år 2001. Riksområde Stockholm motsvarar Stockholms län. Det finns ingen heltäckande statistik över godsflöden till och från Stockholms län. Jämförelsen visar dock att Stockholmsregionens flöden är betydande samtidigt som osäkerheten om varuexportens omfattning i Stockholms län är stor.

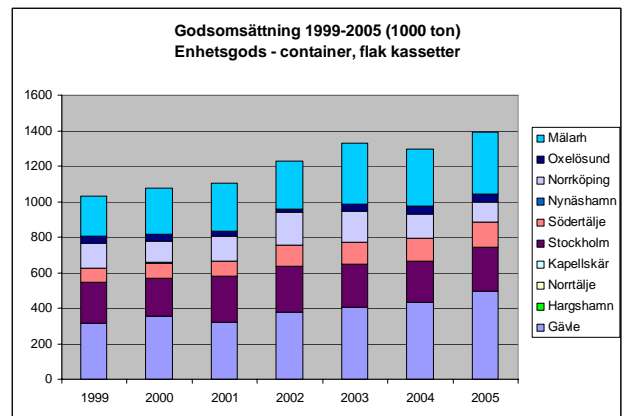
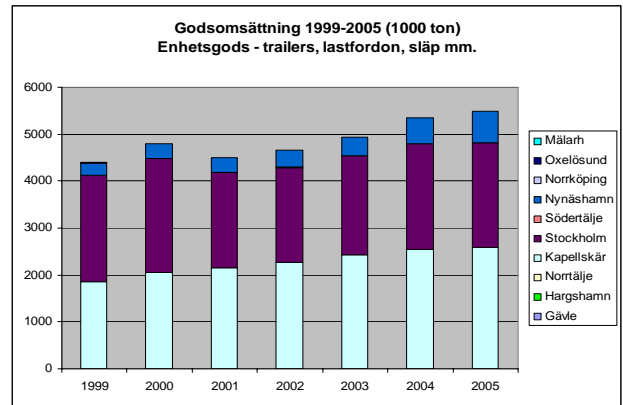
Källa: Regionens terminalstruktur, Rtk

Flera stora hamnar

I Stockholm – Mälarenregionen finns flera hamnar och en tydligt differentierad hamnstruktur för flertalet godssegment. SIKA bedömer att transportvolymerna till och från Stockholms län i första hand väntas öka med trailer via länets färjeterminaler och som landtransporter via sydsvenska hamnar. Containertrafiken väntas också öka, men inte i lika snabb takt. Förbrukning av bulkprodukter ökar med folkmängden. Med mer fasta bränslen väntas ökad volym. Ökad volym drivmedel och minskad volym eldningsolja förutses.¹¹

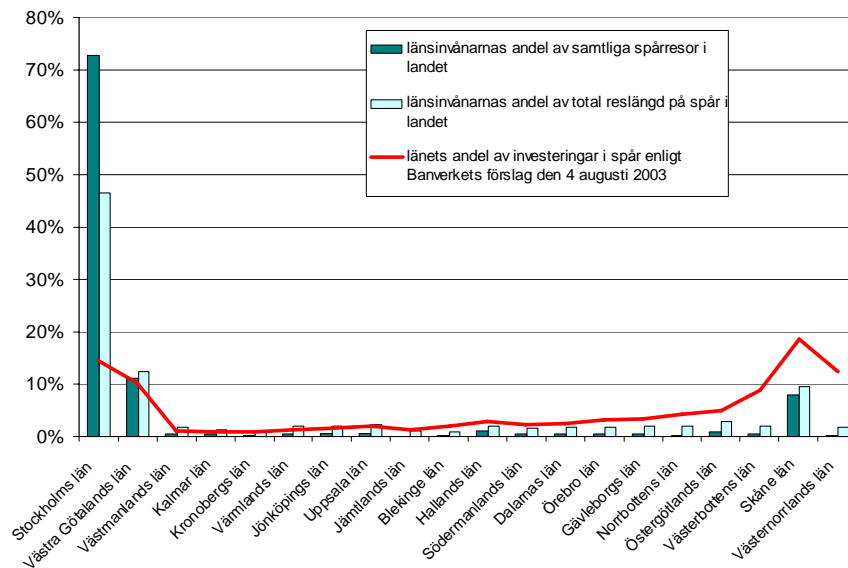


Antal kryssningspassagerare i tusental under 1998 – 2005. Källa Stockholms hamnar



Hanterad godsmängd i hamnarna i Östra Mellansverige 1999 – 2005

¹¹ SIKA, Modellanalyser av godsflöden i Östra Mellansverige. Rapport 2005:2



Stockholms län står för mer än 70 procent av samtliga resor med spårtrafik i Sverige men den nationella medelstillelningen till investeringar i länets banor är knappt 15 procent

Källa Länsstyrelsen

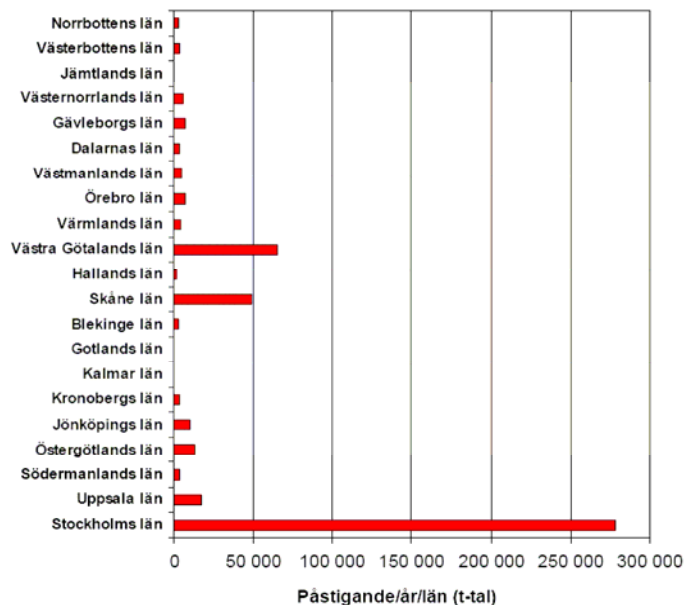
Fem miljoner inomregionala resor per dygn

Bilen dominerar

En typisk vardag (genomsnittlig arbetsvardag) görs totalt nästan fem miljoner resor inom länet. Transportarbetet, antalet personkilometer, uppgår till närmare 60 miljoner. Bilen dominerar som färdssätt och bilresorna är i snitt något längre än kollektivresorna.¹² Männens reser generellt längre och använder oftare bil. Kvinnor gör fler korta lokala resor och går eller utnyttjar kollektivtrafik i större utsträckning än män.¹³

Mer än dubbelt så hög andel kollektivtrafikresande som andra storstads-län

Kollektivtrafikresandet per invånare och marknadsandelen för kollektivtrafik är högre i hela Stockholm – Mälarenregionen än i resten av landet. Jämfört med Västra Götaland och Skåne är marknadsandelen ungefär dubbelt så hög i Stockholm – Mälarenregionen. Ungefär 56 procent av alla lokala och regionala kollektivresor utfördes år 2005 i Stockholms län. I Skåne utfördes samma år 10 procent av resorna och i Västra Götaland 18 procent.¹⁴



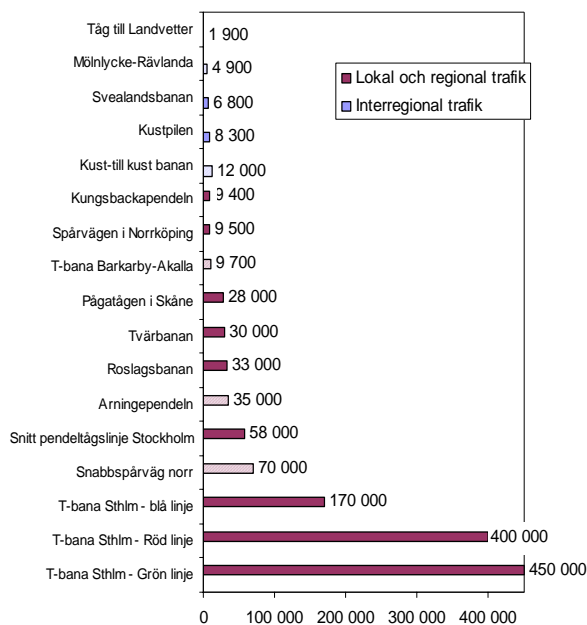
I såväl regionalt som nationellt perspektiv sker de flesta på- och avstigningarna med fjärr- och regionaltåg i Stockholm. Antal påstigande per år och län 2002

Källa Vägverket

¹² RTK PM Inriktningar i RUF S ur ett transportperspektiv 2004:4 s 7

¹³ RTK Trafiken i Stockholms län 2007 s 4

¹⁴ SIKA Lokal och regional kollektivtrafik 2006 s 34



Antal resor per dag för några befintliga linjer och några planerade spårsatsningar.
Källa På spåret, Stockholms handelskammare

Stockholm har landets största stationer

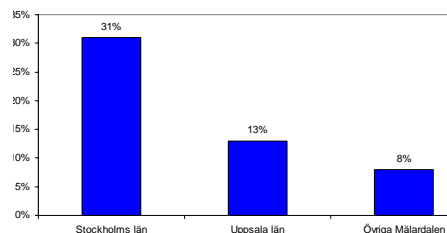
Stockholm Central är landets största station. Utöver pendeltågens och tunnelbanans resenärer stiger drygt 23 000 resenärer på regional- och fjärrtåg vid Centralen.

Stockholms södra har ungefär lika många resenärer som Göteborgs Central – landets största järnvägsstation utanför länet.¹⁵ Stockholms södra kommer dock bara på plats 17 bland alla stationer, inkl. tunnelbanestationer, i Stockholm. Resandet vid Jakobsberg – på plats 25 i Stockholm – motsvarar ungefär Malmö Central som är den näst största stationen utanför länet. Flemingsbergs station har ungefär lika många trafikanter som stationen i Lund.

Ungefär 250 000 reser med pendeltågstrafiken i Stockholm per dag. Ca 100 000 reser med fjärr- och regionaltåg per dag i Östra Mellansverige, inkl pendlare på linjer som SJ har avtal med via olika trafik huvudmän. En stor del av dessa reser till Stockholm. Sträckan Stockholm – Uppsala har ca 25 000 resenärer.¹⁶

¹⁵ Stockholms handelskammare På spåret 2005 s 5

¹⁶ Tomas Ahlberg SJ



Stockholms kollektivandel är nästan tre gånger högre än Uppsalas och fyra gånger högre än i övriga Mälardalen.¹⁷

Källa: En bättre sits

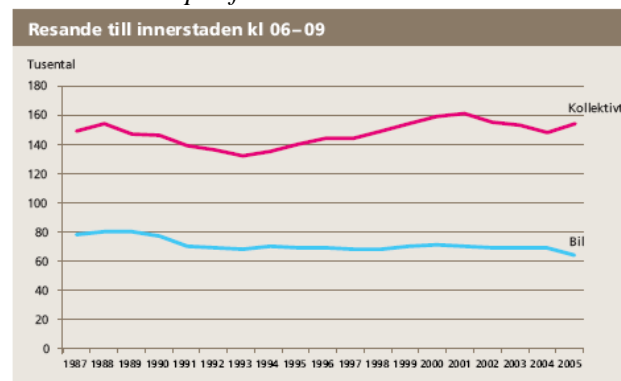
Majoriteten av landets alla resor på spår görs i Stockholms län. Under den senaste 30-årsperioden har länet dock varken tilldelats investeringsmedel i proportion till andelen resor eller resandelängd. Om andelen investeringsmedel inte ökar, kommer kollektivtrafikens andel av resenärerna att minska. Systemet är fullt i rusningstid.

Tre av fyra åker kollektivt till city

Var fjärde resa i Stockholms län sker med kollektiva färdmedel. Till Stockholms innerstad görs 75 procent av alla resor under maxtimmen med kollektivtrafik.

	koll	bil
morgonens maxtimme	75%	25%
kl 6.00-9.00	71%	29%
kl 6.00-21.00	61%	39%
Generellt i Stockholms län för arbetsresor	42%	58%

Andel resande per färdstätt till innerstaden



Resor med bil in till innerstaden mellan klockan 06 och 09 har inte ökat sedan slutet av 1980-talet, medan kollektivresor till innerstaden varierat över tid.

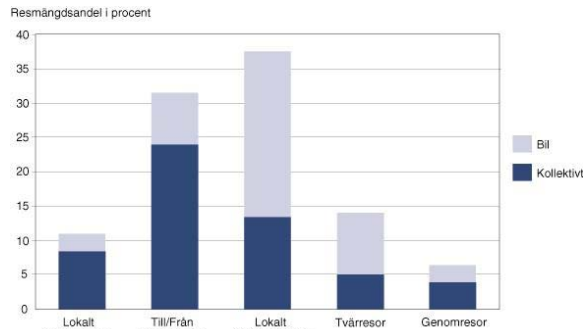
Källa: RTK Trafiken i Stockholms län 2007

¹⁷PM om Perontrafik, underlag 2005-12-14, En bättre sits

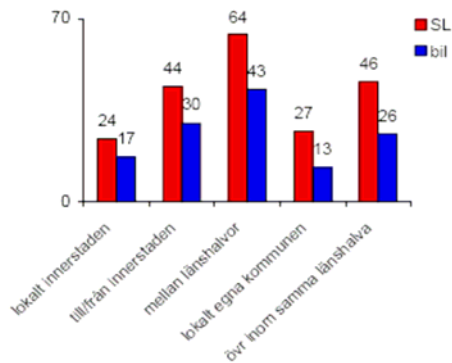
Restiden avgör

Det finns ett tydligt samband mellan kollektivreseandel och hur lång tid det tar att resa kollektivt jämfört med bil i samma relation.¹⁸ Vid resor mot innerstaden är kollektivtrafiken ofta det bästa alternativet. Trots att tillgängligheten med kollektivtrafik har ökat är den bättre med bil. Medelrestiden är också kortare med bil, oavsett var i länet resorna görs. Knappt hälften av alla resor i länet, inkl gång och cykelresor, görs med bil.

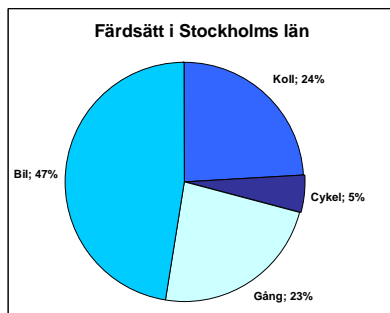
Resor - färd sätt. Maxttimme år 2000



Kollektivtrafikresandet dominerar vid resor till och från innerstaden och lokalt inom innerstaden under dygnets mest belastade timme. För övriga relationer dominerar bilen.



Medeltid från dörr till dörr i några reserelationer år 2004 Källa SL



47 procent av alla resor i länet görs med bil
Källa: RTK Trafiken i Stockholms län 2007

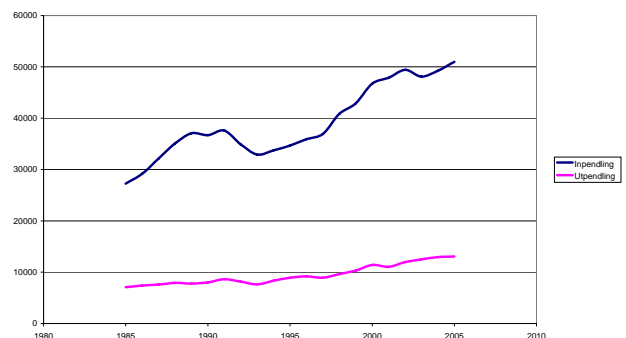
Kollektivtrafikens konkurrenskraft sjunker

De senaste decennierna har resandet med kollektivtrafik ökat långsammare än resandet med bil. En förklaring är att hushållens ökade bilinnehav och stigande inkomster förändrar färdmedelsvalet. Efterfrågan på resor blir allt mer differentierad efterhand som exempelvis fritids- och inköpsresorna ökar. Kraven på kvalitet ökar också. Eftersom kollektivtrafikens flexibilitet, kvalitet och komfort inte har utvecklats lika snabbt har den inte klarat konkurrensen mot bilen.

Långpendlingen ökar

Den långväga arbetspendlingen har ökat kraftigt i Stockholm – Mälardalenregionen under senare år. Pendlingen in till Stockholms län är cirka tre gånger större än pendlingen ut från Stockholm. Inpendlingen är något mer konjunkturberoende än utpendlingen. Det största pendlingsflödet över en länsgräns går från Uppsala till Stockholm. Förbättrade kommunikationer i regionen har underlättat pendling. Pendlingen över länsgränserna har ökat snabbast längs sträckan Västerås – Enköping – Stockholm.¹⁹

Inpendling till och utpendling från Stockholms län



Nettopendlingen in mot Stockholms län har ökat med cirka 70 % sedan år 1985. Pendlingsströmmen ut från länet har inte förändrats lika snabbt. Källa rAps-RIS

	1985	1995	2005
Uppsala län	14727	19330	25971
Södermanlands län	6969	9444	14244
Västmanlands län	2033	2427	4724
Örebro län	1308	1283	2286
Östergötlands län	2231	2200	3739
Dalarnas Län	1867	1711	2364
Gävleborgs län	1682	1445	2500
Totalt	30817	37840	55828

Inpendling mot Stockholms län

Källa: Länsstyrelsen i Västmanlands län

¹⁸ OH-bilder från RTK

¹⁹ RTK Stockholm – Mälardalenregionen – en nulägesrapport 2004 s 19

Förbättrade tågförbindelser i Mälardalen har stimulerat pendlingen över länsgränser.

Kapacitetsbrist i hela systemet

Trängseln hämmar hela regionen

Kapacitetsbrister och trängsel på vägar och spår leder till att systemen lätt överbelastas och att hastigheterna sjunker drastiskt. Driftsstörningar förlänger också restiden. Framkomlighetsproblemen är avsevärt större än i andra delar av landet. De finns i hela systemet. Trängseln på vägar och spår hämmar regionens utveckling. Möjligheten att välja jobb och bostad begränsas.

Trängseln innebär också att godstransporter försenas. Fler fordon och förare krävs för att klara varudistributionen än om framkomligheten varit god. Den tunga trafiken bidrar därmed mer väsentligt till trafikens miljöstörningar.

Fullt i pendeltåg och tunnelbana

Kapaciteten i spårssystemen är fullt utnyttjad under rusningstid. Kapaciteten i de hårdast belastade delarna av kollektivtrafiksystemet har inte ökat i takt med befolkningstillväxten. Samtidigt har resorna blivit allt längre. Idag är det inte möjligt att köra fler tåg under de mest belastade timmarna. Trängseln på spåren ökar störningsrisken. När tåg försenas eller ställs in fylls vagnarna till bristningsgränsen. Inställda tåg avskräcker också resenärerna.

År	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Pendeltåg	231	232	230	225	229	233
Tunnelbana	1032	1034	1012	1016	1016	1072
Buss	929	931	931	914	925	971
Lokalbanor	90	92	100	104	107	116
Totalt	2282	2289	2273	2259	2277	2392

Påstigande en vanlig vardag, fördelat på trafikslag (1000-tal). Sedan 2001 har resandeväxlingen med pendeltåg stagnerat. Källa: SL

År	2001	2002	2003	2004	2005
Andel inställda avgångar Pendeltåg	1,65	1,67	1,08	1,08	1,74
Totalt antal	3612	3797	2388	3079	3694

Driftstörningar som påverkat tillförlitligheten negativt beror på brister i spårinfrastrukturen och på överbelastning i systemen.²⁰

²⁰ SL Hur pendeltågstrafiken fungerar idag och hur SL vill utveckla den i framtiden 2006 s 4

Köer på infarter och huvudgator

I högtrafik är framkomligheten i vägnätet dålig, främst på infartslederna samt över Saltsjö – Mälarsnittet. Under de mest belastade timmarna på morgon och kväll tar det ca 2 – 3 gånger längre tid att färdas en viss sträcka än under resten av dygnet. En liten störning får kraftiga konsekvenser genom tidsförlusten, men också för räddningstjänsten och transporter av farligt gods.²¹ Den regionala busstrafiken störs kraftigt till följd av trängsel på infartsleder och avsaknad av förbifarter och goda tvärförbindelser. Den höga trafikbelastningen på huvudgatorna drabbar stombustrafiken. Förutsättningarna att reservera busskörfält är begränsade och fler bussar behövs.²²

En extra arbetsvecka

Trängseln försämrar människors livskvalitet. Arbets-, service- och fritidsresor tar onödigt lång tid. För en genomsnittlig invånare i Stockholms län tar det 30 procent längre tid att ta sig till och från arbetsplatsen än det gör för genomsnittssvensken – det motsvarar en extra arbetsvecka per år. Stockholmsregionens invånare har längst arbetsresor i tid jämfört med

Rörligheten mellan kollektivtrafik och bil behöver inte vara så stor för att det ska få stora effekter på framkomligheten på väg. Om 7 procent av kollektivtrafikresenärerna en dag väljer att ta bilen istället ökar antalet personbilar med 20 procent i maxtimmen, vilket påtagligt påverkar kösituationen. Det innebär att driftsäkerheten för tåg och tunnelbana i hög grad påverkar framkomligheten för näringslivets transporter.

alla andra län.

Bristerna kostar sju miljarder per år

Mellan var 10:e eller var 6:e resenär drabbas direkt av förseningar på i genomsnitt 8 minuter per resa. För de dagliga pendlarna motsvarar detta en extra arbetsvecka per år. SL går miste om ca 9 procent av sitt potentiella marknadsunderlag, vilket innebär över 300 Mkr i uteblivna biljettintäkter på grund av förseningarna. Den samhällsekonomiska kostnaden kan

²¹ Lst Yttrande över Framtidsplan för järnvägen 2004 – 2015/förslag till Nationell plan för vägtransportssystemet 2003 s 4f

²² Lst Samlad redovisning av förslagen till infrastrukturplaner för Stockholm – Mälardalen 2003:07 s 17

uppskattas till mellan 6 och 7 miljarder kronor per år bara i Stockholmsområdet, vilket motsvarar 1,5 procent av länets bruttoregionalprodukt eller närmare 4000 kronor per invånare och år.²³ Näringslivets transporter drabbas också av kostnader för trängsel.

Trängselavgifter ökar ytterligare trycket i kollektivtrafiken

Då försöket med trängselavgifter inleddes ökade resandenivån med kollektivtrafik in och ut från innerstaden med ca 45 500 fler passager under ett dygn över avgiftssnitten jämfört med samma tid året innan. Det motsvarar drygt 20 000 fler resenärer till innerstaden, vilket är en ökning med 6 procent. Tunnelbanan och busstrafiken stod för den största ökningen av antalet resande, med 9 respektive 14 procent.²⁴ Sett över hela året ökade antalet kollektivtrafikresenärer år 2006 med 5 procent jämfört med år 2005.²⁵ I pendeltågstrafiken var ökningen dock endast 2 procent. Den största delen av resandeökningen skedde under högtrafiktid. Trängselavgifter innebär således ökad trängsel i kollektivtrafiken under den tid som kapaciteten redan är som mest utnyttjad.

Försöket med trängselskatt i Stockholm avslutades den 31 juli 2006. Trängselskatten kommer att återinföras och permanentas den 1 juli 2007 (men med juli månad avgiftsfri).

Låga utsläpp per invånare men stora mängder totalt

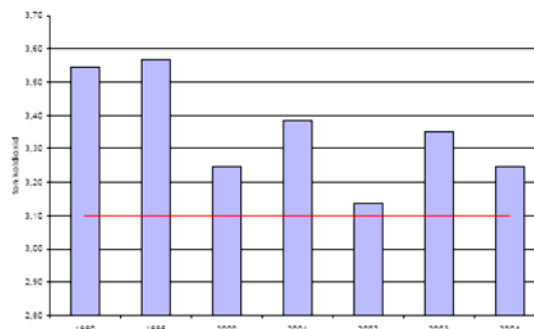
Förhållandevis låga koldioxidutsläpp

Stockholms län har knappt hälften så stora utsläpp av koldioxid per invånare som riket i helhet. Det beror på att det finns få industrier med stora utsläpp i regionen. Den jämförelsevis täta bebyggelsen har medfört att en stor andel av uppvärmningen sker via fjärrvärme. Dessutom har regionen en betydligt högre andel kollektivresenärer än andra regioner. Enligt luftvårdsförbundet i Stockholms län kom den största delen av koldioxidutsläppen i Stockholmsregionen år 2004 från vägtrafiken och energisektorn.²⁶

Transportsektorn svarar för mer än hälften av länets samlade koldioxidutsläpp.

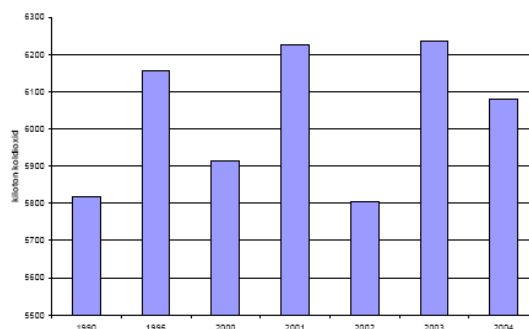
Klimathotet måste tas på allvar

Klimatförändringarna leder till ändrade förutsättningar för Stockholmsregionen. Den fortsatta planeringen måste ta hänsyn till effekterna av varmare klimat, extremare väder, ökade



Utsläpp av koldioxid per person i Stockholms län. Linjen motsvarar regionalt miljömål 2010.

Källa: Lst Koldioxidutsläpp i Stockholms län 1990 – 2004



Sammanlagda utsläpp av koldioxid i Stockholms län.

Källa: Lst Koldioxidutsläpp i Stockholms län 1990 – 2004



Översvämning runt Riddarfjärden, enligt 100-årsnivån (blått) motsvarar 1 m över Mälarens nuvarande medelnivå. Den dimensionerande nivån (rött) motsvarar 1,7 m över nuvarande medelnivå.

Källa: Anpassning till ett förändrat klimat, Stockholms stad, Miljöförvaltningen

²³ Göran Tegnér

²⁴ SLs insatser i Stockholmsförsöket, rapport 2006

²⁵ Monica Casemyr, SL

²⁶ Länsstyrelsen, Koldioxidutsläpp i Stockholms län 1990 – 2004

nederbörds mängder, ökade översvämningsrisker etc. Enligt Sternrapporten krävs insatser motsvarande 1 procent av världens totala BNP (bruttonationalprodukt), om insatserna sätts in idag. Om åtgärderna fördröjs kan kostnaderna bli mycket högre, upp till 20 procent av BNP enligt Sterns bedömningar. 1 procent av Stockholmsregionens bruttoregionprodukt skulle motsvara ca 7,7 miljarder kronor. Transportsektorn står för ca 55 procent av CO₂ - utsläppen i regionen. Om transportsektorn skulle tillföras ekonomiska resurser motsvarande sin utsläppsandel skulle alltså ca 4,2 miljarder kronor fås som ett resurstillskott till transportsektorn. Merparten skulle sannolikt behöva användas för att finansiera investeringar och drift av ny kollektivtrafik. Som jämförelse kan nämnas att för år 2005 var landstingets verksamhetsbidrag till SL drygt 4,1 miljarder kronor.

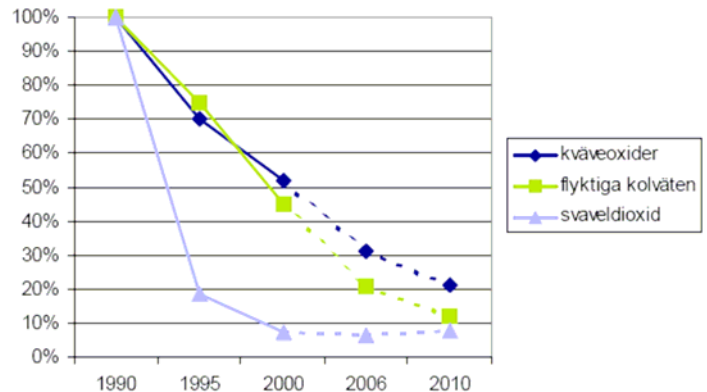
Stora krav på förändringar kommer att ställas på transportsektorn som är den dominerande utsläppskällan i länet.

Luftkvaliteten har förbättrats

Sverige har infört miljö kvalitetsnormer för kvävedioxid, svaveldioxid och bly. Miljö kvalitetsnormerna är kopplade till miljöbalken och anger lägsta normvärden för godtagbar miljö kvalitét. Dessa normer får inte överskridas. Utsläpp av flera föroreningar från trafiken har halverats de senaste åren. Överskridande sker

återkommande av miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar.

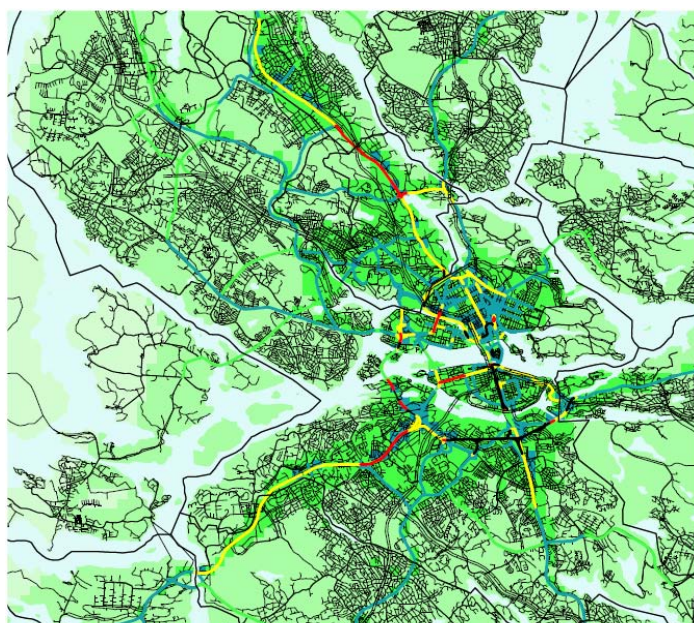
Länsstyrelsen bedömer att normen för kvävedioxider sannolikt kommer att överskridas på flera platser i Stockholms län. På sikt kan emellertid normen klaras, till följd av bättre miljöegenskaper hos fordonen. Överskridandena, som främst orsakas av vägtrafiken, sker i gaturum med mycket vägtrafik och på de stora infarterna.



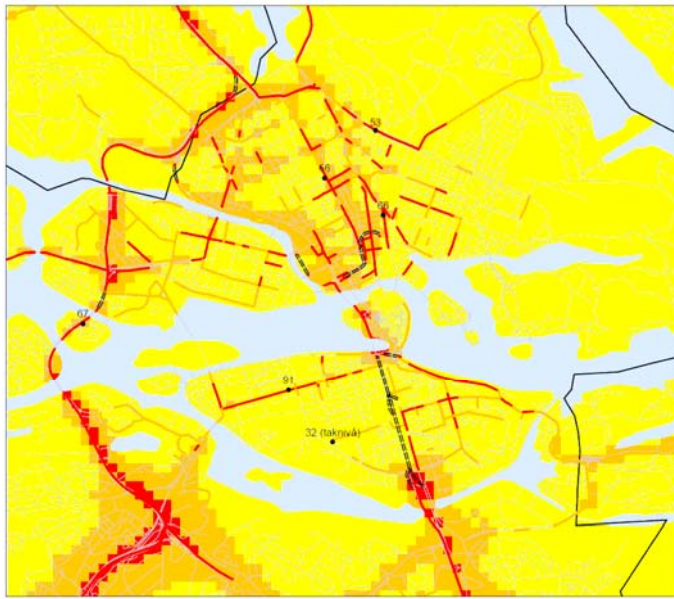
Utsläpp av flera föroreningar från trafiken väntas fortsätta att minska

Källa: Lst Yttrande till Nationell plan för vägtransportssystemet 2003 s 12

Utsläppen av kvävedioxider väntas minska de närmaste åren efterhand som fordonsflottan förnyas.



Kvävedioxidhalter i Stockholm 2006, Prognos dygnsvärde. För kvävedioxid blir dygnsvärdet svårast att klara. Medelvärdet under det åttonde värsta dygnet får inte vara högre än 60 µg/m³. Källa: SLB

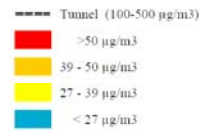


Miljökvalitetsnormer för inandningsbara partiklar, PM10 (<10 µm)

Från 2001 gäller nya svenska miljökvalitetsnormer för inandningsbara partiklar, PM10. Normerna omfattar dygnsmedelvärden och årsmedelvärde och skall klaras från och med 2005.

För PM10 blir dygnsvärdet svårast att klara. Medelvärdet under det 36:e värsta dygnet får inte vara högre än 50 µg/m³.

Kartan visar beräknad PM10-halt för 36:e värsta dygnet 2005 enligt följande färgskala:



Halterna har beräknats två meter över marknivå. Om markerad gatustricka har slutet gaturum har halterna beräknats två meter över gångbana (innerstadsbebyggelse). Vid övrig bebyggelse avser färgmarkeringen beräknade halter 10 till 20 meter från vägen.

Uppmätta PM10-halter för 2005 har markerats med siffervärden.

LF STOCKHOLMS OCH UPPSALA
LÄNS LUFTVÄRDSFÖRBUND

0 1 2 3 4 Kilometer

Kartan senast uppdaterad 2006-11-30

PM 10 karta för Stockholms innerstad 2005 För PM10 blir dygnsvärdet svårast att klara. Medelvärdet under det 36:e värsta dygnet får inte vara högre än 50 µg/m³. Källa: S1b

Höga partikelhalter

Miljökvalitetsnormen för partiklar mindre än 10 mikrometer (PM10) överskrids idag på många gator och vägar i Stockholm. Partiklarna uppkommer i huvudsak av slitage av vägbanan och däck samt från andra dammande källor som byggarbetsplatser. Miljökvalitetsnormen för partiklar beräknas komma att överskridas på vägar med mer än 50 000 fordon per dygn samt på vissa gator med slutna gaturum.

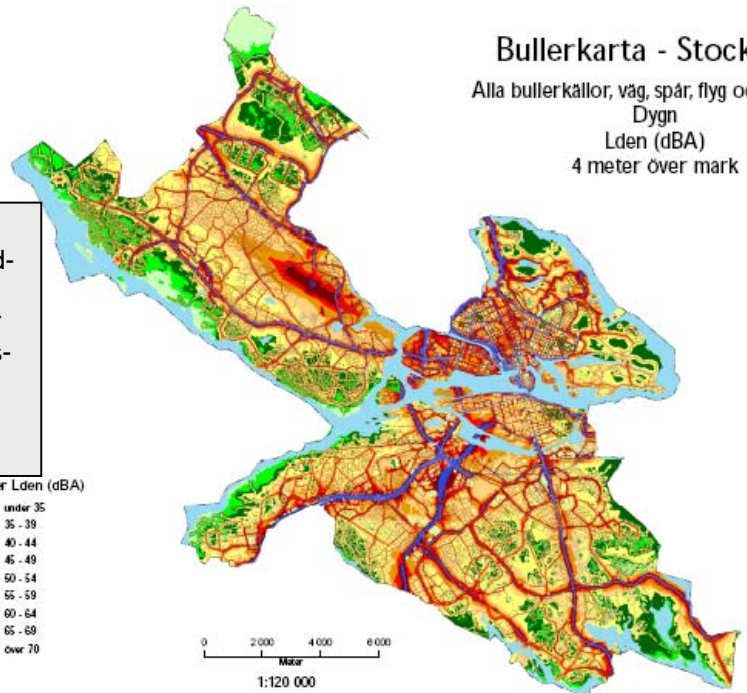
En sänkning av partikelhalterna kan åstadkommas genom minskad dubbdäcksanvändning, minskad trafikmängd och genom särskilda åtgärder (exempelvis spolning) under dagar med risk för höga halter. Informationsåtgärder är också viktiga – genom information till allmänheten om hälsokonsekvenser kan acceptans nås för olika åtgärder.

Bullerstyrningar byggs bort

Vägtrafikbuller är ofta störande i utomhusmiljön. Omfattande insatser görs runt om i länet för att i synnerhet dämpa störningarna inomhus genom skärmande byggnader, bullerskydd och fönsteråtgärder.

Bullerkarta för Stockholm stad. Alla bullerkällor, väg, spår, flyg och industri.

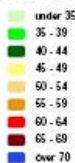
Källa: Miljöförvaltningen Stockholm



Bullerkarta - Stockholm

Alla bullerkällor, väg, spår, flyg och industri
Dygn
Lden (dBA)
4 meter över mark

Bullernivåer Lden (dBA)



0 2000 4000 6000
Meter
1:120 000

Utmaningar att hantera i Stockholmsregionen

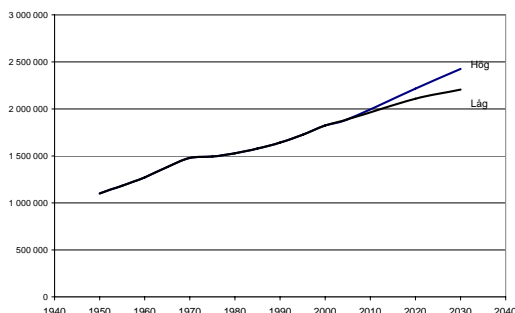
Att möjliggöra tillväxt

Fortsatt snabb tillväxt

Folkmängden i Stockholms län har i genomsnitt ökat med 0,8 procent per år under en 25-årsperiod. I nya befolkningsscenarioer för perioden 2000 – 2030 som ska utgöra underlag för den regionala planeringen antas en genomsnittlig folkökning på 0,7 – 0,9 procent per år²⁷. Det ger 13 000 – 20 000 fler *invånare* per år.

Utvecklingen av antalet *sysselsatta* i länet, dagbefolkningen, har inte haft samma jämna förlopp som befolkningen totalt. Mellan 1990 och 1993 minskade dagbefolkningen kraftigt. Därefter skedde en ökning. I alternativ Hög i Ny RUFSS, som bygger på ett scenario där Stockholm drar nytta av globaliseringen, är ökningen av sysselsättningen 1,2 procent/år, medan den är 0,3 procent/år i alternativ Låg²⁸.

Befolkningsscenarioer 2000 – 2030, grundantaganden för ny RUFSS



Folkökningen i Scenario Hög är något över det historiska genomsnittet medan Scenario Låg ligger något lägre.

- Planeringen behöver ge beredskap för att ytterligare 300 000 – 500 000 invånare år 2030.
- De nya grundantagandena för år 2030 stämmer väl med RUFSS 2001.

²⁷ SIKAs omvärldsförutsättningar till transportprognoser 2020 utgår från en ökning på 0,9 % per år.

²⁸ SIKAs omvärldsförutsättningar ligger däremellan men mycket närmre alternativ Låg. En fortsatt positiv utveckling av antal sysselsatta förutses men det råder stor osäkerhet om hur snabb ökningen blir.

Resandet ökar

Resandet ökar i takt med att befolkning, ekonomi och sysselsättning ökar. I scenariot för hög tillväxt innebär det en ökning med 35 % mellan 2000 och 2030. Det är framför allt bil- och kollektivresor som förväntas öka.²⁹ Även godsflödena kommer att öka kraftigt. Den lokala och regionala kollektivtrafiken ökar i takt med befolkningsökningen, medan vägtrafiken däremot ökar betydligt snabbare. Ett skäl till detta är att ökningen av resandet i högre grad sker i kranskommunerna där kollektivtrafikens konkurrenskraft är lägre.

Ökad kapacitet i transportsystemet

Den mest angelägna uppgiften är att klara kapaciteten under högtrafik. Då är infrastrukturen mycket hårt utnyttjad, vilket gör att varje driftstörning får stora konsekvenser. Samtidigt sker 75 procent av resorna med kollektivtrafik mot innerstaden. Det innebär att drift och underhåll, trimningsåtgärder, kollektivtrafikens driftsäkerhet samt färdmedelsval är angelägna områden att fokusera utöver infrastrukturens kapacitet. Trafiksystemets sårbarhet måste minska. Vid kraftiga förseningar samlas stora mängder väntande resenärer, vilket leder till farliga situationer.

För att klara kapaciteten krävs tre parallella fokus:

- Genomför trimningsåtgärder som kan få effekt på kort sikt,
- Lyft kapaciteten i hela det övergripande trafiksystemet så att det växer med regionen,
- Bygg ut felande länkar så att systemet blir robust och effektivt.

Fler spår behövs

SL har bedömt att det i högtrafik kommer att behövas 18- 20 pendeltåg per timme och riktning år 2015, jämfört med 14 tåg idag. År 2030 behövs 22-24 pendeltåg per timme för att möta väntad efterfrågan³⁰. Banverket bedömer att det totala tågresandet kommer att öka med 50 procent fram till år 2020, räknat i antal personkilometer, och att det totala kollektivtrafikre-

²⁹ RUFSS 2001 s 26

³⁰ SL Hur pendeltågstrafiken fungerar idag och hur SL vill utveckla den i framtiden 2006 s 2

sandet ökar med 32 procent. Det långväga resandet förväntas öka med 56 procent fram till år 2020.³¹

Fler järnvägsspår i centrala Stockholm och ökad kapacitet på spårinfastrarna är de enskilt viktigaste åtgärderna för att förbättra kapaciteten i hela Stockholm – Mälardalenregionens samlade transportsystem. Spårutbyggnader i centrala Stockholm och längs infastrarna möjliggör utvecklingen av trafikering och förnyelse av både pendeltågs- och regionalstågssystemen.³² Det kommer även att avlasta tunnelbanan.

Både tunnelbanan och tvärbanan behöver byggas ut för att försörja halvcentrala delar och trafiksektorer som saknar kapacitetsstark kollektivtrafik. Såväl tunnelbanas gröna som röda linje kommer att ha en högre beläggning än idag, även om trafiken är utökad. Störst kapacitetsbrist i tunnelbanan finns vid station Slussen. Vid ett större stopp i tunnelbanetraffiken (15 minuter) kommer ett läge uppstå där det kommer att vara så mycket människor på plattformarna att det är direkt livsfarligt.

Mindre åtgärder och driftsjusteringar kan öka antalet avgångar på röda linjen från 24 till 30 per timme. Nya dragningar till Nacka kan också avlasta tunnelbanan i det centrala snittet.

Också stombussarnas kapacitet behöver stärkas. Dessutom behövs spårutbyggnader för att kunna hantera ökade godstransporter på järnväg. En särskild satsning på att skapa attraktiva stationer och bytespunkter behövs, då de har en mycket stor genomströmning av resenärer och stort behov av upprustning.

Under Stockholmsförsöket konstaterades att det prövade systemet med trängselskatt i kombination med ökat bussutbud ledde till ca 6 procentökning³³ av antalet kollektivresor till innerstaden. Det innebär att införandet av permanent trängselskatt sommaren 2007 ytterligare kommer att förstärka behovet av ökad kapacitet i kollektivtraffiken.

Nya vägförbindelser behövs

Vägförbindelserna genom centrala Stockholm är redan idag de högst belastade i landet. Avlastande förbindelser över Saltsjö – Mälarsnitt-

et saknas. Dessutom saknas många tvärförbindelser runt innerstaden och i ytterområdet.

Centrala regionkärnan behöver avlastas från tung trafik och distributionstrafik till och från terminalområden och hamnar.

De planerade trängselavgifterna från sommaren 2007 väntas minska trafiken till och från innerstaden. Vid Stockholmsförsöket 2006 minskade biltraffiken över avgiftssnittet med ungefär 22 procent under dygnets hela avgiftsperiod³⁴. På de yttre infastrarna minskade dock trafiken endast med 5 procent och på tvärleder i ytterstaden ökade trafiken med 1 procent. Detta indikerar att behovet av de flesta väsentliga utbyggnadsåtgärderna i vägtransportssystemet inte kan ersättas av trängselavgifter. De föreslagna vägutbyggnaderna har nämligen andra huvudsakliga syften än att förbättra tillgängligheten till innerstaden.

- Utbyggnader av kollektivtraffiken är nödvändiga för att kunna avlasta vägnätet. Vägavgifter kommer att öka trycket på kollektivtraffiken ytterligare.
- Utbyggd kollektivtrafik underlättar näringslivets transporter i vägnätet.
- Förbifarter och tvärförbindelser behöver byggas i vägnätet.
- Lägesförutsättningarna i centrala regionkärnan och i nya yttre regionala kärnor behöver förbättras.
- Nya konkurrenskraftiga etableringsmiljöer för bostäder, arbetsplatser och service i ytterområdet behövs.

Saltsjö-Mälarsnittet är särskilt kritiskt

Kapacitetsbristen i transportsystemets förbindelser över och under Saltsjö – Mälarsnittet hämmar sedan länge interaktionen mellan norra och södra delen av Stockholmsregionen. Näringslivets marknadspotential och produktivitet kan inte utvecklas fullt ut och regionens bostads- och arbetsmarknad³⁵ blir i praktiken begränsad. Tudelningen mellan de norra och södra regiondelarna förstärks.

- Åtgärder för att bygga bort flaskhalsar måste ske parallellt med åtgärder i de centrala delarna.

³¹ Rode Ytspårsutredningen 2006 s 31f

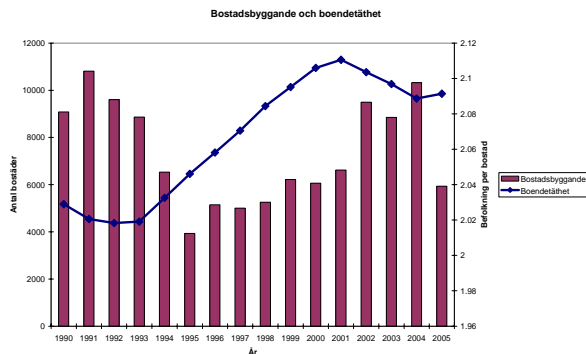
³² Lst Samlad redovisning av förslagen till infrastrukturplaner för Stockholm – Mälardalenregionen 2003:07 s 23f

³³ Stockholms stad. Fakta och resultat från Stockholmsförsöket, andra versionen – augusti 2006

³⁴ Stockholms stad. Fakta och resultat från Stockholmsförsöket, andra versionen – augusti 2006

³⁵ Lst Förslag till Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2004-2015 2003:14 s 18

Att bygga ikapp samtidigt som behoven fortsätter att växa



Boendetätet och bostadsbyggande (färdigställda bostäder) åren 1990-2005.

Källa: SCB och egna beräkningar

Samordna utbyggnad av bebyggelse och transportsystem

Bostadsbrist bromsar tillväxten

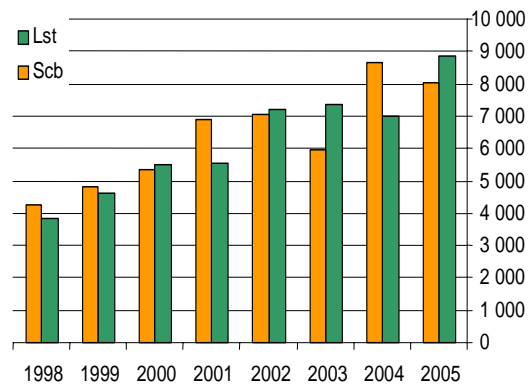
Bostadsbyggandet har inte hållit jämna steg med folkökningen i länet. Svårigheterna att få tag på en lämplig bostad påverkar intagningen till högskolor och försvårar rekryteringen av personal i näringsliv och kommuner. Bostadsbristen drabbar särskilt unga som inte är etablerade på bostadsmarknaden och socialt utsatta grupper. Bostadskön växer snabbt. I mars 2007 stod 193 000 personer i den avgiftsbelagda kön.

Nu ökar bostadsbyggandet

Nu byggs och planeras bostäder i betydligt högre takt än tidigare. Kommunerna förutser fortsatt högt bostadsbyggande under de kommande åren³⁶. Byggtakten behöver öka ytterligare för att möta efterfrågan från Stockholmsregionens växande befolkning. Erfarenheten har dock visat att planering och byggande ofta tar längre tid än vad som förutsetts. Många projekt försenas ett eller ett par år, inte minst genom långdragna överklagandeprocesser.³⁷ En bostadsmarknadsenkät har visat att en fortsatt bostadsbrist består i kommunerna.

³⁶ Länsstyrelsen Uppdatering av Landshövdingens bostadsuppdrag 2006 s 5

³⁷ Länsstyrelsen mars 2006 Konsekvenser för bostadsbyggandet av infrastrukturinvesteringar i länet – delrapport för byggandet i Stockholms län s 5f



Antal påbörjade lägenheter De flesta har påbörjats under den senare delen av perioden.

Källa: Lst Stockholm

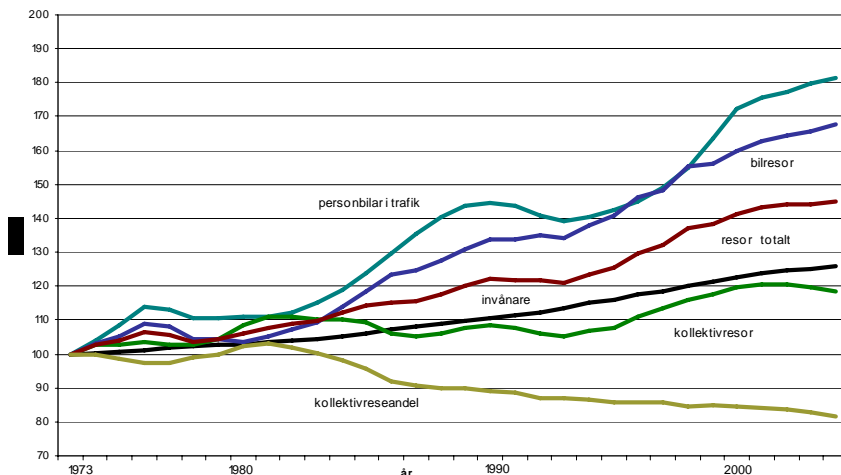
Trafikinvesteringarna dröjer

Svårigheter att bygga ut transportsystemet är också ofta ett hinder för bostadsbyggandet. Flera kommuner efterfrågar besked om infrastrukturinvesteringar till stora utbyggnadsområden, exempelvis Barkarbyfältet i Järfälla, Vegastaden i Haninge och Riksten i Botkyrka.

De nationella och regionala trafikhuvudmännen har ofta svårigheter att svara upp mot kommunernas fysiska planering vid rätt tidpunkt. Utbyggnad av planerad bebyggelse måste kunna säkerställas för att utbyggnader i kollektivtrafiksystemet ska kunna motiveras. Tillkomsten av trafikinfrastruktur och bostadsbebyggelse drivs i separata processer av olika huvudmän och ofta med olika tidshorisonter. Kommunerna har ofta svårt att tidigt specificera behoven i samband med framtida exploateringar. De statliga investeringsmedlen är därför ofta redan upplåsta i andra objekt när behoven aktualiseras.

Detta skulle kunna förbättras om statliga finansiella planer blir mer flexibla, och om kommuner och exploatörer har bättre framförhållning. Flexibilitet uppnås om reserverade investeringsmedel knyts till specifika objekt först när dessa aktualiseras. Framförhållning nås om kommuner och exploatörer formulerat specifika behov tidigt så att de kan beaktas i de långsiktiga infrastrukturplanerna.

- Var fjärde planerad lägenhet de närmaste tio åren är direkt kopplad till olika trafikinvesteringar.

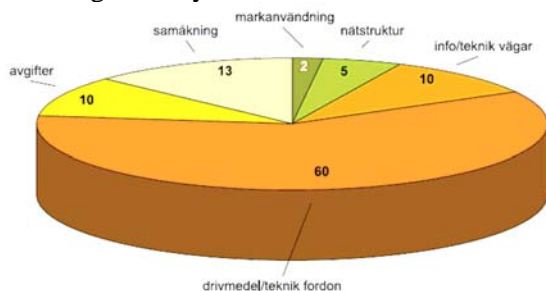


Resandeutvecklingen i Stockholms län, kollektivtrafikandelen har minskat i drygt 30 år
Källa: OH-bilder RTK

Att öka den fysiska tillgängligheten samtidigt som energipri- serna och klimatkraven ökar

Transportsystemet behöver anpas- sas miljömässigt och socialt

Det är en stor utmaning att kunna kombinera fortsatt ekonomisk tillväxt och energiförbruk- ning med minskade miljöproblem. För närva- rande ökar utsläppen av koldioxid. Reduktion av trafikens utsläpp av koldioxid och andra miljöstörande ämnen väntas huvudsakligen kunna ske genom ny teknik.



Olika åtgärders procentuella bidrag till redu- cerade utsläpp av koldioxid.

Källa: RTK

Det föreligger en konflikt i arbetet att skapa ett miljömässigt anpassat transportsystem och samtidigt låta staden växa ekonomisk och fy- siskt. Tillstånd, godkännande eller dispens får inte meddelas för en ny verksamhet som med- verkar till att en miljö kvalitetsnorm överträds. Enligt plan- och bygglagen får heller inte plan- läggning medverka till att en ny miljö kvalitets- norm överträds.³⁸ Om miljö kvalitetsnormerna

³⁸ Länsstyrelsen Åtgärdsprogram för partiklar (PM10)

för kvävoxid och partiklar tillämpas strikt, riskerar ny bebyggelse att lokaliseras till lägen med gles bebyggelse och jämförelsevis sämre tillgänglighet med kollektivtrafik, vilket i sin tur riskerar att öka den totala mängden koldi- oxidutsläpp i regionen ytterligare. För flygtra- fiken ligger konflikten i att möta efterfrågan samtidigt som eventuella utsläppstak för koldi- oxid och kvävedioxider från flygverksamheten införs. Om miljöeffekterna från trafiken ska minska får inte kollektivtrafiken tappa mark- nadsandelar.

- Tillämpningen av miljö kvalitetsnormer- na bör modifieras så att hänsyn tas till storstadens förutsättningar.

Öka kollektivtrafikandelen för bättre kapacitetsutnyttjande av transport- systemet

Den riktigt stora utmaningen på både kort och lång sikt är att lyckas öka andelen kollektivtra- fikresenärer. Satsningar på att förbättra och bygga ut kollektivtrafiken behöver prioriteras och genomföras skyndsamt om fler ska lockas att välja kollektivtrafik. Drifts- och underhålls- insatser är grundläggande. Nödvändiga reinve- steringar och moderniseringar, som byte av signalsystem, måste kunna utföras rationellt och med minsta möjliga störning för trafikant-erna.

Tillförlitligheten måste öka

Successiva förbättringar av kollektivtrafiken är angelägna. Attraktiv trafik ger ökat resande. Om trafiken byggs ut samtidigt som pålitlighe- ten förbättras, tidtabellerna synkroniseras och systematiska upplägg av skip-stop tåg införs talar mycket för att pendeltågsresandet kom-

mer att fortsätta öka efter 2015.³⁹ För tunnelbanetrafiken finns små möjligheter att införa skip-stop tåg, på grund av trängseln på spåren. Däremot är tidtabellerna för tunnelbanan bättre än för pendeltågen.

Även åtgärder som infartsparkering, cykeluppställningsplatser och bekvämare omstigning främjar kollektivtrafikresandet. Behovet av sådana insatser finns vid mer än hundra tunnelbanestationer, femtio pendeltågsstationer samt bytespunkter mellan tunnelbana, pendeltåg, Tvärbanan, Nockebybanan, Saltsjöbanan, Lidingöbanan, Roslagsbanan eller bussar.

Dessutom kan det samlade utnyttjandet av trafiksystemet effektiviseras exempelvis genom bättre information och styrning via avgiftssystemet.

Samtidigt behöver den långsiktiga planeringsberedskapen förbättras.⁴⁰

Bättre framkomlighet i vägnätet

För busstrafik finns ofta möjligheter att genomföra utbyggnader av vägnätet snabbare än i spårsystemen. Väginvesteringar kan ofta ske med betydligt mindre planarbete än vid spårinvesteringar.⁴¹ Vägverket har identifierat en lång rad relativt enkla och kostnadseffektiva åtgärder för att trimma det befintliga systemet och öka framkomligheten på kort sikt. Stora effekter kan nås med relativt små medel. Det kommer även att gynna kollektivtrafiken.

Kraftsamling Stockholm/Mälardalen

Järnvägstrafikens tillförlitlighet i Mälardalen är låg. Den samlade mängden resenärsförseningar i området är cirka 4,5 miljoner timmar per år. Det motsvarar en arbetsvecka per år för pendlaren, vilket betyder en samhällsekonomisk förlust på 1,1 miljarder kronor årligen. Banverket, SJ och SL arbetar tillsammans i en kraftsamling för att få möjlighet att genomföra förbättringar på ett till tre års sikt. Banverket fortsätter också att prioritera det förebyggande underhållet under 2008 och 2009.

Banverket, SJ och SL vill halvera förseningarna i pendeltågstrafiken. I det budgetunderlag för 2008-2010 som har lämnats till regeringen vill Banverket satsa ytterligare 1,7 miljarder i

Mälardalen. Merparten avser investeringar som Banverket vill tidigarelägga, och som kan mildra effekterna av stora flaskhalsar i järnvägssystemet. Utöver detta vill Banverket få möjlighet att satsa 350 nya miljoner på mindre investeringar bland annat mellan Älvsjö-Flemingsberg och Karlberg-Bålsta runt Stockholm. Dessa investeringar innebär bland annat förbättrat signalsystem, växelbyten och möjlighet till hastighetsökningar.

Hållbart resande och transporter

Om det finns åtgärder som kan öka tillgänglighet, valfrihet och rörlighet för den enskilde eller för näringslivet utan att ställa höga krav på infrastruktur eller skapa ytterligare miljöpåverkan är viktigt att finna dessa och skapa förutsättningar för att genomföra dem. Erfarenheten har visat att en ökad öppenhet gentemot resenärers och transportköparens behov öppnar sådana möjligheter, s.k. Hållbart resande och transporter eller Mobility management.

Åtgärderna kompletterar investeringar i teknologi och byggande, med investeringar i betenedpåverkan, kunskap och samverkan mellan aktörer i transportsektorn. Huvudverktygen är information, kommunikation, samordning och organisation. Att planera transportsystemet utifrån ett långtgående kundperspektiv för att vinna fördelar i hela transportkedjan görs redan i flertalet europeiska länder. Framst på detta är Nederländerna och Storbritannien. En väl utvecklad regional samverkan är ett viktigt instrument.

- Det behövs en betydande kraftsamling för att vända utvecklingen så att kollektivtrafikandelen ökar. Åtgärdsplanen Kraftsamling Stockholm/Mälardalen måste genomföras
- På kort sikt behöver drift och underhåll förbättras och de delar av särskilt spårtrafikens vagnpark som är uttjänt behöver förnyas.
- Bebyggelse- och trafikplanering behöver samordnas för att möjliggöra genomförande av investeringar i framför allt spårtrafik.
- I flera fall krävs bättre administrativ samordning mellan geografiska områden, sektorer och nivåer.
- En samverkan med fokus på kundnyttan ger nya möjligheter till effektiva insatser.

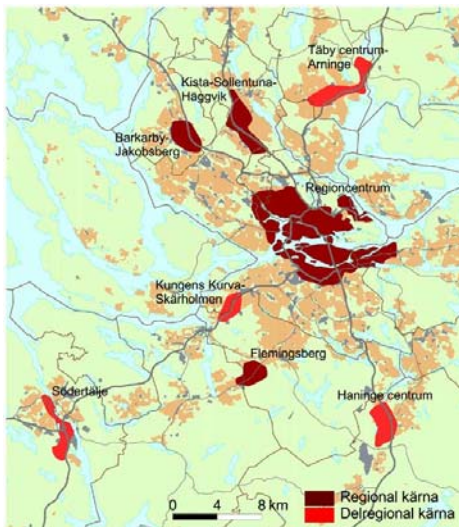
³⁹ SL Hur pendeltågstrafiken fungerar idag och hur SL vill utveckla den i framtiden 2006 s 4ff

⁴⁰ Lst Samlad redovisning av förslagen till infrastrukturplaner för Stockholm – Mälardalenregionen 2003:07 s 37

⁴¹ Lst Förslag till Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2004 – 2015 2003:14 s 82

Stimulera täthet och flerkärnig utveckling

Stockholmsregionen är i huvudsak enkärnig. Arbetsplatser, högre utbildning och kulturinstitutioner är koncentrerade till den centrala regionkärnan. Strukturen förstärks av det radiella bebyggelse- och transportsystemet. Genom att undvika spridd bebyggelse och genom att ge förutsättningar för god kollektivtrafikförsörjning och en yt- och energieffektiv stadsbyggd kan koncentration ske till regionala kärnområden och till områden i anslutning till kommunikationsstråken.

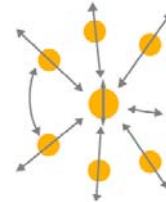


Regioncentrum och yttre kärnor cirka 20 km från city ska ha hög tillgänglighet, bostadsområden, utbyggd kollektivtrafik, goda lägen verksamheter och vara lokaliseringalternativ till den centrala regiondelen. Källa: RTK

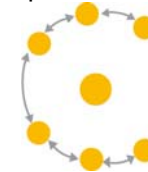
Täthet och flerkärnighet är en central del i den regionala strategin för markanvändning i RUFSS 2001. Den fysiska markanvändningen bygger på en helhetssyn där bebyggelsestruktur, tekniska försörjningssystem, transportsystem och grönstrukturen samverkar för att uppnå effektivitetsvinster i samhället. De utpekade regionala och delregionala kärnorna ligger i halvcentrala lägen med ett stort omland för arbetskraftsrekrytering, förutsättningar för energieffektiv stadsbyggd och utbyggd kollektivtrafik. Den radiella transportstrukturen kan utnyttjas men behöver kompletteras med trafikförbindelser i tvärled för att minska belastningen på regioncentrum och öka tillgängligheten mellan stråken.⁴²

RUFSS 2001 inriktningar innebär att regionen ska vidgas och hållas samman och ha en hög regional och internationell tillgänglighet samt god trafikstruktur i regioncentrum.

För att vidga och hålla samman regionen behövs ny väg- och järnvägskapacitet över Salt-sjö – Mälarsnittet, ökad kapacitet på de radiella näten, spår till växande regiondelar och ut i Mälardalen samt ökad kapacitet på infarter och stombussar.



Hög regional och internationell tillgänglighet innebär att yttre kärnor binds samman av bättre väg- och kollektivtrafikförbindelser, att tillgängligheten till Arlanda och regionens hamnar ökar samt att en god utveckling av och bättre tillgänglighet till regionalt viktiga bytespunkter och terminaler skapas.



God trafikstruktur i regioncentrum förutsätter bättre kollektivtrafik runt centrala regionkärnan och ökad framkomlighet för bussar och nyttrafik i och genom centrum.

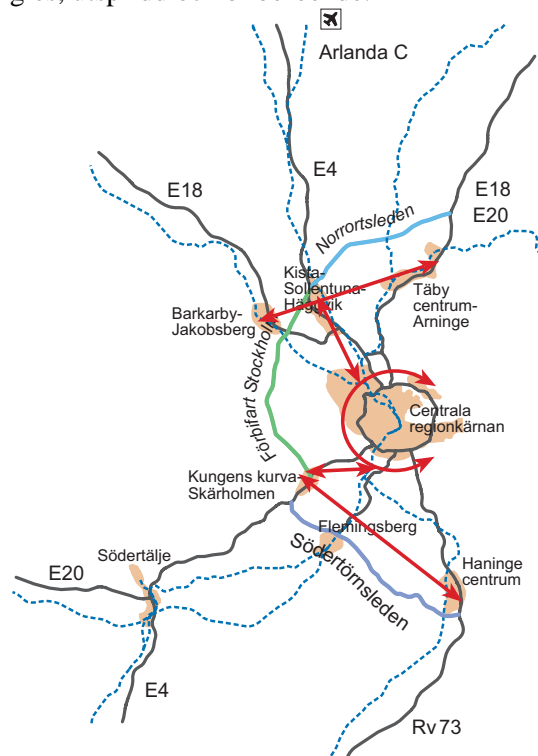


En flerkärnig struktur och inriktningen att vidga och hålla samman regionen innebär också att förbindelser med regioner inom och utom landet stärks, att trafiksystemens effektivitet och säkerhet förbättras samt att trafikens negativa miljöpåverkan minskar.

⁴² RTK Aktualitetsprövning av RUFSS 2004 s 44f

Nya centrum i trafiksystemet

Ett av syftena bakom strategin för flerkärnighet är att de yttre kärnorna ska dra till sig en koncentrerad bebyggelse som möjliggör spårburen kollektivtrafik. Spåranläggningarna är i sin tur viktiga för att motivera hög täthet i bebyggelsen. Alternativet är att den tillkommande bebyggelsen i regionens ytterområden blir alltför gles, utspridd och bilberoende.

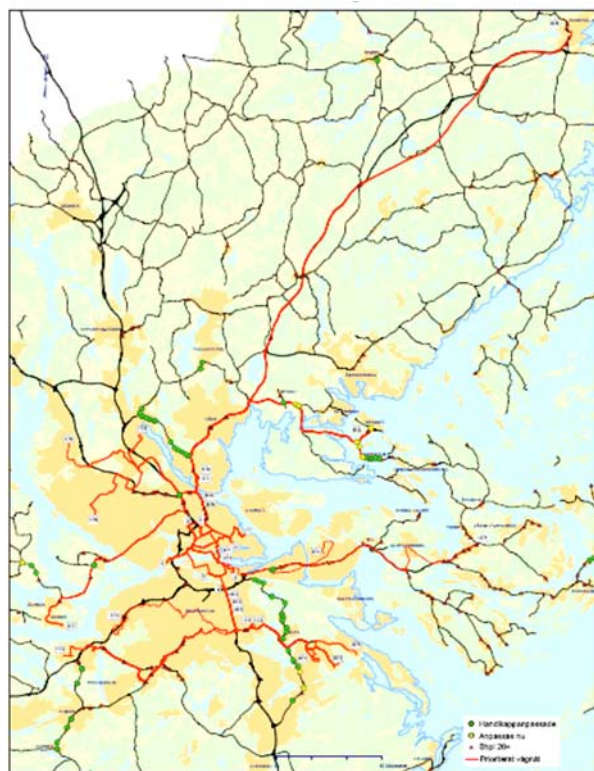


I det fortsatta arbetet är det viktigt att samordna regionala och lokala markanvändningsstrategier med nationella planer för att möjliggöra ett ökat kollektivtrafikresande. Tillväxt av arbetsplatser i ytterområdet kan avlasta centrala regionkärnan och få fler att pendla från centrum och utåt på morgonen.

- Trafikinfrastuktursatsningar som stimulerar en mer flerkärnig struktur inkluderar effektiva inomregionala spår- och vägförbindelser på tvären och stärkt kapacitet i regioncentrum, så att kärnorna får ett centralt läge i regionen och förbinds med varandra.

Förbättra tillgängligheten för funktionshindrade

Riksdagens mål är att tillgängligheten till transportsystemet ska förbättras och att kollektivtrafiken ska vara fullt tillgänglig för personer med funktionshinder år 2010. Funktionshindrade ska ges bättre resmöjligheter och behovet av färdtjänst ska reduceras. Med nuvarande budgetramar kommer inte all kollektivtrafik i regionen att kunna handikappanpassas till år 2010. Prioriterade insatser planeras dock i ett nät som inkluderar busslinjer och samtliga spårinjer. De motsvarar 80 procent av resandet. I nätet bör handikappanpassade fordon finnas. Även närtrafiken bör utvecklas.⁴³



Handikappanpassning av kollektivtrafik i Stockholms län, prioriterat vägnät

Källa: Vägverket Regional handlingsplan

- I Stockholms län finns cirka 200 000 personer som har någon form av funktionshinder. 79 000 av dessa kan inte använda den vanliga kollektivtrafiken. Regionen har dessutom en stor och växande grupp äldre.

⁴³ Vägverket. Regional handlingsplan för handikappanpassning i Stockholms och Gotlands län 2007 s 19

Mer jämställt transportsystem

Det finns stora skillnader mellan kvinnor och mäns resvanor och färdmedelsval. Exempelvis väljer män bil i större utsträckning, medan kvinnor väljer kollektiva färdmedel samt gång och cykel. Kvinnor gör betydligt fler serviceresor och fritidsresor än män, medan män gör fler tjänsteresor och längre resor än kvinnor.

Könsskillnaderna i resande fanns inom olika åldersgrupper oavsett singel eller sambo. En del av skillnaderna kan förklaras exempelvis av olika förvärvsgrad och inkomst. Men trots lika ”yttre förutsättningar” kvarstår stora skillnader. Dessa skillnader verkar bero på bakomliggande faktorer såsom personliga värderingar och identitet, knutna till traditioner och kultur, i samhälle, familj och individgrupper. Samtidigt har de olika könen skilda domäner. En uppdelning som är tydlig men ofta accepterad, även bland dem som ser sig som jämställda.

För att nå ett jämställt transportsystem bör vi öka kunskapen om medborgarnas resande, behov och värderingar så att det kan ligga till grund för själva planeringsprocessen. För att kunna göra jämställda prioriteringar behöver transportsektorn införliva ett ökat individperspektiv och i ökad grad utgå ifrån individers värden och drivkrafter.

Förbättra tillgängligheten i områden med hög arbetslöshet

Transportsystemet bör också erbjuda olika sociala grupper, med skilda inkomster och etnisk bakgrund samma möjligheter att utnyttja transportsystemet. Erfarenheten har visat att förvärvsarbetande som bor i områden med många invandrare och hög arbetslöshet i mindre grad arbetar i centrala regionkärnan, som är lätt att nå med exempelvis tunnelbanan. För att boende i utsatta områden ska kunna ta del av den växande regionala arbetsmarknaden och den ekonomiska tillväxten är det av stor betydelse att resor till, från och mellan arbetsplatstäta områden i ytterområdet underlättas.

- För att kunna göra jämställda prioriteringar behöver transportsektorn införliva ett ökat individperspektiv och i ökad grad utgå ifrån individers värden och drivkrafter.
- Effektiva förbindelser mellan bostadsområden med många arbetslösa och yttre regionala kärnor minskar deras utsatthet

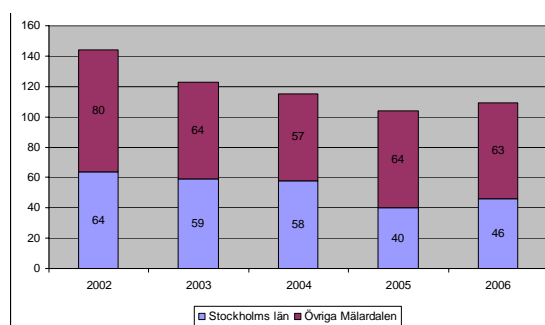
Trafiken måste bli säkrare

Höga olyckstal

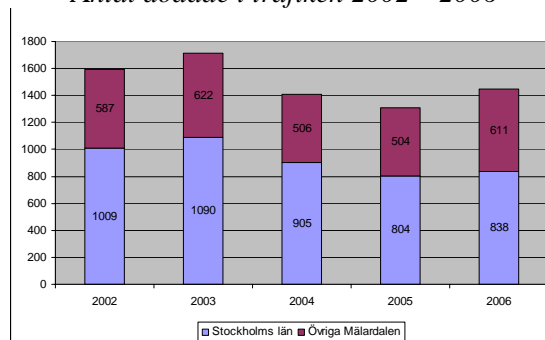
De senaste tio åren har antalet svårt skadade i trafiken fördubblats i Stockholms län. Stockholms län har många år haft fler eller lika många skade- och dödsfall som övriga delar av Mälardalen sammantaget.

Många olika orsaker

De vanligaste orsakerna till dödsfall är framförallt hastighetsöverträdelser, alkohol och droger samt otillräcklig bältesanvändning. Ökningen är större på vägar i tätort och på vägar med lägre hastighetsbegränsning än 90 km/h.⁴⁴ Trafiken på landsbygdsvägnätet har ökat bland annat eftersom fler valt att bo året runt i tidigare fritidshus. Konsekvenserna av den låga standarden i kombination med en kraftig trafikökning blir särskilt allvarlig. Flera vägar på landsbygden utgör huvudstråk för tung trafik.



Antal dödade i trafiken 2002 – 2006



Antal svårt skadade i trafiken 2002 - 2006

Källa: Vägverket

- Insatserna för att minska de allvarliga olyckorna i trafiken måste intensifieras.

⁴⁴ Lst Förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2004-2015 s 22f

Godstransportsystemet behöver omstruktureras

Mer gods på vatten och järnväg

Stora miljöbetingade krav på förändringar kommer att ställas på transportsektorn eftersom den har en dominerande ställning som utsläppskälla. Den tunga trafiken står för en stor del av störningarna. Samtidigt måste regionen kunna erbjuda effektiva och konkurrenskraftiga logistiktjänster. Ökad andel gods till sjöss och på järnväg i regionen är önskvärt för att minska trafikens miljöpåverkan. Det är också önskvärt att föra över godstransporter till sjöfart och järnväg för att minska trängseln i vägnätet.

Åtgärder behövs för att underlätta omlastning mellan tåg, lastbil och sjöfart, för att minska behovet av tunga transporter genom tätbebyggda områden, för att möjliggöra rationella transportupplägg och för att minska störningarna för distributionstrafiken. Välbelägna terminaler underlättar effektiv och mindre miljöstörande varudistribution. Vissa terminalfunktioner är viktiga att behålla nära innerstaden. Kajlägen för tunga transporter och ballast måste värnas.

Omstrukturering väntar

Stockholm stad har beslutat investera 1,7 miljarder kr i utbyggnad av Norviks hamn i Ny-näshamn. Det frigör mark för bostäder i Värtan. Vid Norra stationsområdet och Ulvsunda sker också en omvandling. Inom detaljhandeln sker också en snabb omstrukturering. Många handelsplatser ligger i ytterområdet intill skärningspunkter mellan de radiella stråken och den planerade yttre tvärleden.

- Samarbetet mellan transportköpare, transportörer och offentliga organ behöver öka så att logistik- och transportlösningarna kan effektiviseras och bli mer miljöanpassade.
- Intermodala transportlösningar behöver utvecklas och kapaciteten öka i fler och bättre kombiterminaler.
- Mark för terminaler behöver reserveras norr och söder om Saltsjön/Mälaren .

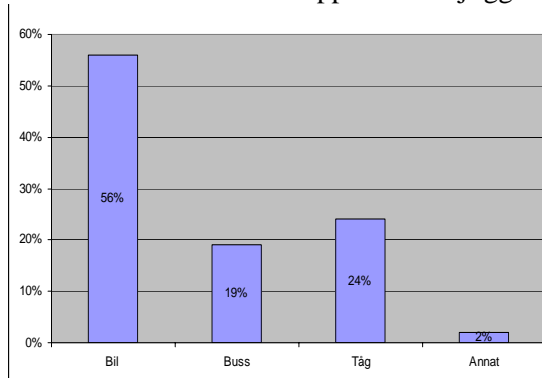
Effektivare landtransporter till Arlanda

Höga krav på tillgänglighet

Arlanda har stor betydelse för näringslivet i såväl Stockholmsregionen som övriga landet som internationell "gateway". Betydelsen ökar med antalet destinationer som kan nås utan mellanlandning, s.k. direktlinjer. Möjligheten att attrahera många direktlinjer är bl.a. beroende av flygplatsens regionala marknad. Goda marktransporter kan alltså öka Arlandas utbud och därmed Sveriges internationella konkurrenskraft. Resandemängderna växer på Arlanda. Samtidigt utgör flygplatsområdet en av regionens största arbetsplatskoncentrationer. Idag saknar många av regiondelarna i länet, och stora delar av Mälardalen, direktförbindelse med kollektivtrafik till Arlanda.

Utsläppstaket begränsar trafiken

Koncessionsnämnden för miljöskydd har angett ett tak för utsläppen av koldioxid och kväveoxider från flygtrafik, marktransporter och all verksamhet på Arlanda. Marktransporter står för en stor del av utsläppen. Utsläppen kan minska om fler reser kollektivt. De lokala transporterna på och intill flygplatsen kan också effektiviseras för att minska deras utsläpp av koldioxid, så att fortsatt utveckling av flygtrafiken inom ramen för utsläppstaket möjliggörs.



Marktransporter till Arlanda fördelat på olika transportslag år 2004 Biltrafiken dominerar.

Källa: En bättre sits

- Hög andel kollektivtrafikresande förbättrar möjligheterna att utveckla flygtrafiken inom ramen för utsläppstaket.
- Tillgängligheten med kollektivtrafik i behovet förbättras för att stärka Arlandas konkurrenskraft och förbättra möjligheterna till internationella kontakter i hela regionen.

SYNPUNKTER PÅ GENOMFÖRANDET AV INFRASTRUKTURPLANERINGEN

Banverkets och Vägverkets planering behöver anpassas

Ökad samverkan mellan transportslag
Stockholmsregionens transportsystem är mycket hårt utnyttjat. Åtgärder i olika delsystem påverkar varandra. Vägverket och Banverket behöver därför gemensamt analysera hur bristen på transportkapacitet kan mildras genom kapacitetsförbättrande åtgärder i trafiksystemet.

De nationella planerna innefattar viktig regional infrastruktur och måste därför anpassas till regionens specifika förutsättningar. Det är angeläget att Vägverket och Banverket tar fram åtgärderna i de nationella planerna i nära samverkan med varandra och med de regionala och lokala trafikhuvudmännen i Stockholmsregionen.

Banverket har ansvar för all spårtrafik

Banverket har fått utökade planeringsuppgifter i förhållande till tidigare planomgångar sedan riksdagen avskaffat länsjärnvägarna och beslutat att stamnätsplanen ska inkludera åtgärder även delar av det statliga järnvägsnätet. Banverket har också fått i uppgift att planera för och administrera statbidrag för spår och spåranknutna investeringar.

Resandet med tunnelbane- och spårvägssystemen i Stockholms län utgör en stor del av kollektivtrafiken på spår i Sverige och därmed i Banverkets sektorsansvar.

Åtgärder i hela transportkedjan

Åtgärder som syftar till att påverka färdmedelsval och stärka transportsystemets effektivitet, s.k. hållbart resande och transporter eller mobility management, är av stort intresse i Stockholmsregionen där trafiksystemet är hårt belastat och insatserna kan få stor effekt. Att driva själva åtgärdsarbetet är emellertid ofta ett naturligt kommunalt ansvar.

Förslagsvis införs möjlighet att på försök stödja kommunernas åtgärdsarbete med statliga bidrag genom att förordningen om statsbidrag till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar ändras. Detta ska dock inte ersätta Vägverkets möjlighet att genom insatser på den nationella nivån bidra till forskning och utveckling av området.

- Gemensamma strategier och analyser bör utarbetas mellan Banverket, Vägverket och de regionala aktörerna för hur bristen på transportkapacitet kan mildras.
- Banverket måste dela ansvaret för den regionala kollektivtrafiken och se till att Banhållningsplanen ger tillräckligt stöd till den regionala och lokala kollektivtrafiken i Stockholmsregionen.
- Länsplanen föreslås kunna fördela bidrag för åtgärder inom mobility management.

Transportsystemets egenskaper i maxtimmen är dimensionerande

I Stockholmsregionen måste åtgärder analyseras för maxtimmen, eftersom denna är kritisk för dimensioneringen av trafiksystemet. Problemen uppstår och får kraftigast effekter under maxtimmen. Därför måste prioriterade investeringar dimensioneras efter situationen under dessa tider.

Driftstörningar under maxtimmen påverkar andra trafikslag kraftigt eftersom infrastrukturen är fullt utnyttjad. Speciellt stora effekter får man för resor till innerstaden.

Otillräckliga investeringar

Statliga medel

Statens investeringar i Stockholmsregionens transportsystem har varit otillräckliga i flera decennier. Dessutom har medel till flera spårinvesteringar anvisats vid en alltför sen tidpunkt med hänsyn efterfrågan på resor och till planerade utbyggnadsområden. Nationella ramar för investeringar i regional spårtrafik i Stockholms län utgör en försumbar del av investeringsramen i gällande banhållningsplan.

Totalt är 28 miljarder avsatta i nationella planer för investeringar i vägar och järnvägar i Stockholms län under perioden 2004 – 2015.⁴⁵ Av dessa investeringsmedel går ungefär 43 procent till järnvägar och resten till vägar, fördelat på olika typer av åtgärder.

⁴⁵ RTK Transportsystemets finansiering 2006 s 7

	Stockholms län	Övriga Mälardalen	Totalt Mälardalen
Väg	16	8	24
Järnväg	12	6	18
Totalt	28	14	42

Ramar för väg- och järnvägsinvesteringar i Stockholms län, respektive övriga Mälardalen för perioden 2004-2015, miljarder kronor.

Källa: RTK Transportsystemets finansiering

Näringslivets transporter utgör en större del av vägtransporterna i Stockholmsregionen än i andra regioner. Trafikökningen i regionens vägnät väntas bli 30 - 40 procent under perioden 2000 - 2015. Situationen på vägarna riskerar att leda till stora säkerhets- och framkomlighetsproblem.

En annan nödvändig och stigande kostnadspost är utgifterna för underhåll och drift av transportinfrastrukturen. Kostnaderna för drift och underhåll är större på ett starkt utnyttjat väg- och spårnät. Insatserna måste ofta ske på nätterna och med pågående trafik. Brister i underhållet leder till förseningar som motsvarar betydande belopp sett ur samhällets synpunkt.

Snabba kostnadsökningar

Enligt Vägverket har entreprenadindex ökat med 16 % sedan år 2004. Det innebär att utrymmet i den plan som nu revideras är mindre än i den fastställda planen för 2004-2015. Situationen kompliceras av att kostnaderna ofta ökar efterhand. Ökningen av investeringskostnaderna förväntas dock minska. Årsskiftet 2004/05 var kostnadsökningen 6,1, 2005/06 var den 5,0 och 2006/07 4,0. Inför nästa period räknar Vägverket att kostnadsökningen kommer att hamna på 3,0⁴⁶.

- Stockholmsregionen behöver jämförelsevis stora resurser för att driva och underhålla intensivt nyttjade spår och vägar.
- Åtgärder som förbättrar förhållandena för näringslivets transporter i Stockholmsregionen gynnar den ekonomiska utvecklingen i hela landet.

Behov av statsbidrag

Infrastruktur för regional kollektivtrafik är en betydande kostnad

Stockholm har en internationellt sett hög andel kollektivtrafik. Omkring 60 procent av alla kollektivresor i länet går på spår och andelen av kollektivtrafikresenärerna som passerar tullsnittet ligger på 85 procent. Det är bara storstadsregionerna som ger ett rimligt passagerarunderlag för spårbunden kollektivtrafik.

Men spårtrafiken kräver mer resurser än buss- och järnvägstrafik. Det gäller kostnaderna per personkilometer och i ännu högre grad investeringsbehovet. För att bygga ut spårnätet i en region som Stockholm krävs investeringar (per invånare) som vida överstiger vad andra regioner i landet behöver. Därför blir också kollektivtrafikens totalkostnad räknat per invånare högre i Stockholms län än i övriga riket.

År 2003 beräknas kollektivtrafikkostnaden per invånare i Stockholm ha legat 3 000 kronor över riksgenomsnittet. Det är en del av de kostnadsupppoffringar som behövs för att regionen skall kunna fortsätta fungera som ekonomisk motor i landet.

Enligt SIKAs årliga sammanställning av lokal och regional kollektivtrafik för år 2005 var kostnaden för kollektivtrafiken i Stockholms län 10 047 060 kr.

Landstingets medel

I Stockholms län är Stockholms läns landsting ensam huvudman för kollektivtrafiken.⁴⁷

Landstinget stod för en betydande del av investeringarna i transportsystemet år 2003, om man ser på offentliga medel totalt. Statens andel var lägre, 40 procent i Stockholms län jämfört med 60 procent för Sverige i genomsnitt.

År 2005 var landstingets nettokostnader för trafik i Stockholms län drygt 9 miljarder kronor. Cirka hälften av detta täcks av biljettintäkter och hälften av verksamhetsbidrag från landstinget. Banverket lämnade samma år 438 miljoner i statligt bidrag till nya pendeltågsvagnar och lämnade därutöver bidrag till åtgärder på plattformar, informationssystem och den nya pendeltågsstationen vid Årstaberget.

Bidraget per invånare i storstadslänen är större per capita än i resterande län. Ägartillskottet

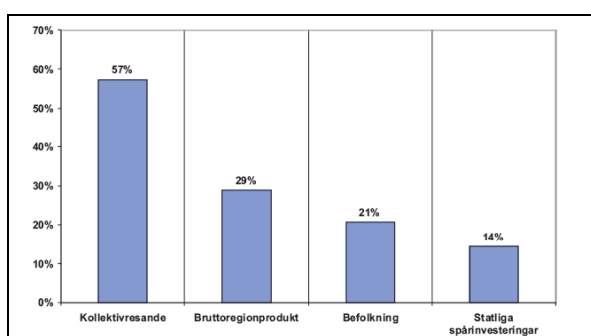
⁴⁶ Gunnar Tunkrans Vägverket 2007-03-12

⁴⁷ RTK Trafiksystemets finansiering 2006 s 8

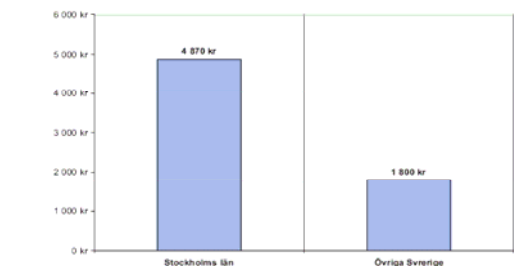
per utbudskilometer är också störst i Stockholms län med nära 12 kr per utbudskilometer och minst i större tätorter med drygt 6 kr. Ägartillskottet är också betydligt större än i Västra Götaland och Skåne.

Boende i Stockholms län använder dubbelt så stor del av inkomsten till kollektiva resor jämfört med boende i resten av landet. Det förklaras av att både utbudets och resandets omfattning är mycket större än i landet i övrigt.

Staten kan ge bidrag motsvarande 50 procent av kostnaden för investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur, förutsatt att objektet kommer med i de statliga investeringsplanerna.

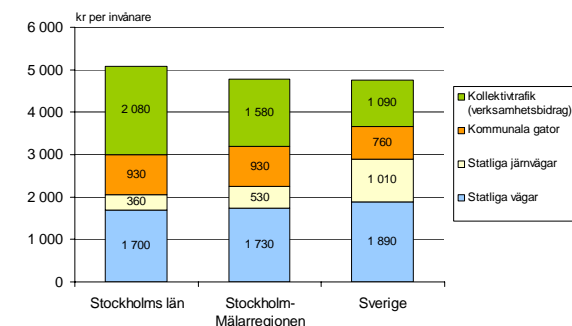


Stockholms läns andel av statens spårinvesteringar är liten i förhållande till resande och befolkning, planerade satsningar 2004-2015
Källa Stockholms handelskammare



Kollektivtrafikens kostnader via skatt och taxor i kronor per invånare år 2002.

Källa Stockholms handelskammare



Kostnaderna skiljer sig åt för olika trafiksektorer. Stockholms läns invånare bär den största kostnaden, räknat i kronor per invånare.

I praktiken betalar staten en betydligt mindre andel av investeringarna i länets kollektivtrafik än 50 procent. År 2004 uppgick det statliga bidraget till investeringar i infrastruktur för regional kollektivtrafik i Stockholms län till 15 procent.

- Kostnaderna för kollektivtrafiken i Stockholms län, som invånarna betalar via biljettintäkter och landstingsskatt, är betydligt högre än i övriga Sverige.

Samordnad investeringsplanering för transporter och bebyggelse

Särskilt regeringsdirektiv behövs

I Stockholms län finns ett nära samband mellan investeringar i transportinfrastruktur och bostadsbyggande. Trafik- och bostadsfrågor är högt prioriterade i Stockholmsregionens tillväxtprogram, vars övergripande målsättning är att öka regionens kapacitet. Några hinder, som också visar på brister i förhållande till de transportpolitiska delmålen har identifierats:

- Trafiksäkerhet
- Nya anslutningar
- Allmän kapacitetsbrist
- Samplanering med kollektivtrafik på spår⁴⁸

2002 genomfördes en dialog om bl.a. bostadsproduktionens behov av transportinfrastruktur vilket ökade lyhördheten från såväl kommunernas som Vägverkets och Banverkets sida. Infrastrukturplaneringen har därigenom kunnat bidra till att ge förutsättningar för bostäder.

Även den kommande planprocessen för investeringar i transportinfrastruktur (länsplanen, nationella banhållningsplanen och vägghållningsplanen) bör baseras på överläggningar med kommunerna om bostadsbyggandet. Det är lämpligt att dessa samtal sker samordnat mellan Vägverket, Banverket och övriga regionala aktörer.

Ökad flexibilitet i finansieringen

Ökad flexibilitet är önskvärd för att kunna anpassa infrastrukturutbyggnaderna till kommunernas planerade utbyggnader av bostäder och arbetsplatser. Kopplingen mellan den kommunala fysiska planeringen och den natio-

⁴⁸ Lst Uppdatering av Landshövdingens bostadsuppdrag 2006 Konsekvenser för bostadsbyggandet av infrastrukturinvesteringar i länet – delrapport för byggandet i Stockholms län s 9f

nella infrastrukturplaneringen behöver stärkas. Detta kan skapas genom att anslagsmedel avsätts till ändamålet utan att specifika objekt pekats ut. Vilka objekt som sedan ska komma i fråga får prövas löpande när behoven tydliggörs.

I dessa sammanhang finns förutsättningar för särskilda finansieringslösningar. Det kan handla om förskottering, eller tillämpning av alternativa finansieringsformer. Det kan också handla om privata och offentliga partnerskap eller andra samverkanslösningar.

- Möjligheter till investeringar i både väg- och spårssystem måste säkras så att trafiksystemet kan byggas ut samordnat med bebyggelsen
- Det behövs en särskild pott för investeringar i bostads- och näringslivsrelaterad infrastruktur för att kunna matcha planerade investeringar i nya bebyggelseområden.

Regelverken måste förenklas

I Stockholmsregionen råder stor efterfrågan på mark för olika ändamål. Samtidigt är det brist på bostäder och transportinfrastruktur. I de flesta fall står starka intressen emot varandra vid förändringar i stadsbygden. Dessa motsättningar måste kunna hanteras i en effektiv och demokratisk planeringsprocess på ett sätt som bygger på ett helhetstänkande.

En stor svårighet är att det först i sent planeringsskede är möjligt att få ett slutligt besked om huruvida en åtgärd är möjlig eller inte på grund av oklarheter i hur olika lagregler skall tolkas. Denna brist på förutsägbarhet fördröjer planeringsprocesserna och ökar kostnaderna. Samordningen mellan miljöbalken, plan- och bygglagen, väg- och järnvägslagen mm är bristfällig och regelverkens komplexitet begränsar möjligheten för allmänhet och exploaterare att få intressen rättmätigt tillvaratagna.

Samhällsekonomiska kalkylmodeller i storstadsmiljö

Samhällsekonomiska kalkyler är ett viktigt beslutsunderlag för åtgärder inom transportsektorn i Sverige och i flertalet andra EU-länder. Metoderna utvecklas kontinuerligt för att värderingar och effektsamband ska bli mer tillför-

litliga och heltäckande. Bland de brister som fortfarande finns i dagens kalkylmetoder blir många särskilt påtagliga vid tillämpningar i storstäder som Stockholm.

Nyttor som underskattas i storstadsförhållanden

Några av de viktigaste samhällsekonomiska nyttorna som underskattas i storstäder är:

- minskad restidsosäkerhet
- bättre fungerande arbetsmarknad
- bättre exploateringsmöjligheter

Nyttor beroende på minskad restidsosäkerhet uppkommer vid åtgärder som minskar trängseln på vägar och spår. På vägnät i storstäder uppkommer ofta störningar till följd av exempelvis olyckor, fordonshaverier, vägarbeten etc. vilket får konsekvenser med stor spridning. Även i spårsystemen är tillförlitligheten ett stort problem. För förseningar och restidsvariation finns pålitliga samhällsekonomiska värderingar, stödda av både svenska och internationella studier. Värderingen av uppoffringen vid oväntade förseningar är för biltrafikanter 3-5 gånger högre⁴⁹ och för tunnelbaneresenärer ungefär 6 gånger högre än normal restid⁵⁰. Effektsamband för restidsosäkerhet finns för vägtrafik⁵¹, men inte för spårtrafik. Både nyutvecklade effektsamband och värderingarna har använts vid kalkylerna för Nordsydliga förbindelser i Stockholm.

Nyttan av en bättre fungerande arbetsmarknad beaktas inte fullt ut i dagens samhällsekonomiska kalkyler. Individens nytta av ökad tillgänglighet fångas visserligen upp genom restidsvärderingen, men effekter som individen inte kan antas ta hänsyn till i sin värdering av restiden finns inte med. Sådana nyttor är ökade skatteintäkter och producentöverskott (vinster för företagen). I storstadsregioner gör det stora utbudet av företag i varje bransch och många närliggande branscher att det finns många potentiella arbetsgivare för invånarna. Kapacitetsbrister i trafiksystemet gör dock att människor får avstå från att byta till bättre avlönade jobb på grund av att resuppoffringen blir för

⁴⁹ Transek (2003). Bilisters värdering av förseningar och trängsel

⁵⁰ Enligt SL

⁵¹ Transek (2006). Samhällsekonomiska kalkyler för Nord-sydliga förbindelser i Stockholm. Rapport 2006:18.

stor. Den samhällsekonomiska nyttan beroende på bättre matchning på arbetsmarknaden kan därför bli betydande, och delar av den nyttan syns inte i de samhällsekonomiska kalkylerna.

Nyttan av bättre exploateringsmöjligheter fångas bara delvis av de samhällsekonomiska kalkylmetoder som används idag. Att nya exploateringar blir möjliga kan exempelvis bero på att mark frigörs när en befintlig väg eller järnväg läggs i tunnel eller att tillgängligheten ökar så pass mycket att det blir attraktivt för nyexploateringar. Det finns metoder framtagna för att mäta nyttan genom att studera förändringar av värden på fastighetsmarknaden. De ökade fastighetsvärdena speglar de samhällsekonomiska nyttor som tillkommer boende och företag i exempelvis nya bostäder och kontor.

Alla nyttor bör beaktas i kalkylerna

Vid tillämpningen av standardmetoder för samhällsekonomiska kalkyler i storstäder är det väsentliga nyttor som inte fångas. Detta är viktigt att tänka på vid prioriteringar utifrån samhällsekonomisk lönsamhet. Nyttor som är svåra eller utifrån dagens kunskapsnivå olämpliga att värdera ekonomiskt bör ändå finnas beskrivna i beslutsunderlaget.

Det finns även faktorer som inte behandlas i dagens kalkyler som innebär att nyttorna av investeringar överskattas. De viktigaste faktorerna torde vara intrång i bostads- och naturmiljö samt trafik- och intrångseffekter under byggtiden.

Värderingar av nyttor som har tagits upp här har hittills gjorts för enstaka objekt. Ett exempel är nyttan av minskad restidsosäkerhet för Nord-sydliga förbindelser på cirka 3 miljarder kronor⁵². Ett annat är exploateringseffekter beroende på Södra Länken på drygt 2 miljarder⁵³. Exempelen visar att det kan röra sig om stora poster som inte finns med i standardkalkyler för objekt i storstadsförhållanden.

⁵² 2,9 miljarder för alternativet Förbifart Stockholm och 3,4 miljarder för alternativet Diagonal Ulvsunda.

⁵³ Transek (2005) Stadsutvecklingseffekter av Södra Länken, en samhällsekonomisk fallstudie Rapport 2005:2

Värderingen av åtgärder i spårsystemen

Kvalitet och tillförlitlighet måste beaktas i värderingen av åtgärder på spår. Vad gäller värdering av restidsosäkerhet har det hänt mycket de senaste två åren. På vägsidan finns hyggliga effektsamband och värderingar och på spårsidan finns hyggliga värderingar, men inga effektsamband. Restidsosäkerhet ingår nästan aldrig, förutom för projekten Nordsydliga förbindelser (förbifart Sthlm) och Citybanan.

För Citybanan finns inga effektsamband fastställda, istället har Banverket i järnvägsutredningen för pendeltågstunneln gjort en skattning att driftssäkerheten/punktligheten förbättras från 90 procent till 95 procent. Även ekonomiska besparingar värderas utifrån minskad trängsel. I järnvägsutredningen redovisas dessutom att den avlastning Citybanan ger på vägnätet, i form av minskad vägtrafik och minskad trängsel på infarterna, bidrar till stora samhällsekonomiska vinster. Värdet av minskade störningar i kollektivtrafiken beräknas exempelvis motsvara 900 miljoner kronor.⁵⁴

- Regelverken måste förenklas och bli mer förutsägbara. Samordningen mellan olika lagar och regler måste förbättras.
- Samhällsekonomiska kalkyler bör utvecklas så att de också tar hänsyn till förhållandena i storstäder. Några av de faktorer som inte åsätts rätt värde i storstäder är
 - restidsosäkerhet
 - arbetsmarknadens funktionssätt
 - exploateringsmöjligheter
 - intrång i bostads- och naturmiljö
 - effekter under byggtiden
- I avvaktan på utvecklade metoder bör sådana effekter lyftas fram för bedömning i särskild ordning.

⁵⁴ Järnvägsutredning Citybanan i Stockholm – Pendeltågstunneln samt Jenny K och Jonas Eliasson fd Transek