

Handläggare:
Susanna Höglund, 08-508 29 758

Till
Trafik- och arbetsmarknadsroteln

Remiss av Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2014-2025

Svar på remiss från Trafik- och arbetsmarknadsroteln (Dnr 314-921/2013).

Sammanfattning

Trafikverket och länen har, på regeringens uppdrag, upprättat förslag till långsiktiga planer för statliga insatser i vägar, järnvägar och annan transportinfrastruktur under perioden 2014-2025.

Koncernledningen ser därför positivt på planens prioritering mellan olika investeringsbehov och konstaterar att dessa ligger i linje med stadens planering utifrån översiktsplanen. Den ökade prioriteringen av vägburen kollektivtrafik är betydelsefull för att öka kapaciteten i takt med den planerade bebyggelseutvecklingen. Koncernledningen bedömer dock att det utifrån stadens planerade bostadsproduktion och befolkningstillväxt krävs betydligt större satsningar i form av ny och reinvesterad infrastruktur, framförallt för kollektivtrafiken.

Koncernledningen vill också särskilt lyfta fram betydelsen av en tunnelbaneanslutning till Nacka, inklusive avgreningen mot Gullmarsplan. Genom att bl.a. Hagsåtragrenen, söder om Gullmarsplan, ansluts till den blå linjen förbättras tillgängligheten för bostadsbyggandet i söderort och utvecklingen i Söderstaden (Globen/Slakthusområdet). Koncernledningen är också positiv till att en utbyggnad av tunnelbana till Hagastaden är utpekad i Länsplanen. Den är nödvändig för kollektivtrafikförsörjningen för tillskottet av bostäder och arbetsplatser som planeras i området.

Koncernledningen välkomnar också prioriteringen av utbyggnad av Nynäsbanan och att det på sikt behövs dubbelspår hela sträckan mellan Västerhaninge och Nynäshamn, vilket är positivt både för Gotlandstrafiken och på sikt för att Norvik ska kunna möta östra Mellansveriges försörjning av varor och gods.

För Kapellskär är investeringarna som föreslås avseende Väg 77 positiva, men bedöms behöva tidigareläggas. Stockholms Hamnar får sannolikt redan år 2015 en ökad trafikmängd från Finland när svaveldirektivet införs och Kapellskärs läge får en förbättrad konkurrenskraft genom det korta avståndet över Östersjön.

Sammantaget är koncernledningen positiv till prioriteringarna och de föreslagna investeringarna i Länsplanen för regional transportinfrastruktur 2014-2025. Koncernledningen vill dock betona vikten av att de redovisade investeringarna genomförs samt att ovanstående synpunkter avseende tidplaner och omfattning beaktas i god tid inför kommande revideringar av planen.

Ärendet

Trafik- och arbetsmarknadsroteln har remitterat ”*Remiss av Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2014-2025*” till bland annat Stockholms Stadshus AB. Stockholms Stadshus AB har i sin tur remitterat vidare till dotterbolagen Stockholm Parkering och Stockholms Hamn. Nedan följer en redovisning av bolagens remissvar i huvudsak. Remissvaren i sin helhet återfinns i bilagorna. Stockholm Parkering avstår från att svara på remissen.

Trafikverket och länen har på regeringens uppdrag upprättat förslag till långsiktiga planer för statliga insatser i vägar, järnvägar och annan transportinfrastruktur under perioden 2014-2025.

Länsstyrelsens utgångspunkt har varit ”Regional inriktning för transportsystemets utveckling i Stockholms län”, som 2012 togs fram i samarbete mellan regionens regionala planeringsaktörer. Den ekonomiska planeringsramen för Stockholms län är 8 442 miljoner kronor. Slutliga ramar, samt fastställande av länsplanen, beslutas av regeringen under våren 2014.

Stockholms län har en femtedel av Sveriges befolkning på två procent av landets yta och förväntas nå 2,6 miljoner människor år 2030 samt 3,2 miljoner år 2050. En tredjedel av Sveriges ekonomiska tillväxt skapas här och nästan en fjärdedel av den totala arbetsmarknaden finns här. En viktig slutsats i länsplanen är att regionens och därmed landets fort-satta välstånd och tillväxt är beroende av att Stockholm kan behålla sin globala position. Två av länets största utmaningar är därför att kraftigt öka bostadsbyggandet, med uppåt 300 000 bostäder, likaså att kraftigt förstärka kapaciteten i infrastrukturen.

I länsplanen konstateras att det krävs satsningar för att få varutransporter att fungera bättre. En viktig uppgift finns att skapa förutsättningar för mer effektiva och miljöanpassade godstransporter samt att beakta nyttotrafiken mer i utformningen av gaturum och bebyggelse, exempelvis genom att få särskild prioritet i vägutrymmet. I planen framhålls betydelsen av den samhällsekonomiska lönsamheten i projekten, såväl prissatta som icke prissatta. En sådan analys pågår under sommaren 2013 på Trafikverket och har därför inte kunnat redovisas i remissunderlaget.

Miljökonsekvensbeskrivningen av länsplanen fokuserar på områdena klimat, hälsa och landskap. Den samlade bedömningen är att länsplanen medför negativ miljöpåverkan på klimatet med ökade utsläpp av växthusgaser, liksom negativ miljöpåverkan för landskapet och areella näringar med ianspråktagande av mark och ökad risk för

föreningar. Delar av planen bedöms dock kunna medföra betydande positiv miljöpåverkan för hälsa, trafiksäkerhet, tillgänglighet och ökade materiella tillgångar.

En jämställdhetsbedömning av länsplanen har skett som bedöms leda till en ökad jämställdhet i transportsystemet.

Underremiss

Stockholms Hamnars remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Bolaget anser att det är bra att Länsplanen som utgångspunkt har Stockholmsregionens ekonomiska betydelse för landet och den kraftiga ekonomiska och befolkningsmässiga tillväxt som prognosticeras. Detta kräver kraftiga investeringar i både bostäder och transport-infrastruktur.

Trafikförhållandena i Stockholm är problematiska och trafikanalysen har också redovisat att den samhällsekonomiska kostnaden för trängseln i Stockholms län uppgår till dryga 6 miljarder kronor per år, och trots att omfattande investeringar planeras och pågår, kommer ”flaskhalsarna” att vara fler år 2030.

Även om den föreslagna planeringsramen, i länsplanen på 8,4 miljarder kronor, endast utgör en mindre del av de totala statliga anslagen i planen för transportsystemet 2014-2025 kan denna cirka fjärdedel av de totala länsanslagen ändå uppfattas som en alltför låg andel, inte minst mot bakgrund av länets tillväxtandel i landet, att hälften av statliga skatter härrör från denna region samt att regionens höga tillväxt- och befolknings-prognoser kräver kraftigt ökade investeringar i infrastruktur.

Det är mycket glädjande att länsstyrelsen i planen prioriterar utbyggnad av Nynäsbanan och att man tydligt uttalar att det på sikt behövs dubbelspår hela sträckan mellan Västerhaninge och Nynäshamn. Även om detta främst är av betydelse för persontrafiken på sträckan, inte minst för Gotlandstrafiken, kommer även på längre sikt godstrafiken via Norvik ha stor nytta av denna kapacitet. Hamnen i Norvik kommer behöva god och tillgänglig infrastruktur med både väg- och järnvägstrafik för att successivt, i ökande omfattning, kunna försörja östra Mellansverige med varor och gods.

När det gäller Väg 77 är det positivt att investeringar föreslås som ökar trafiksäkerheten och förbättra framkomligheten för den tunga trafiken mellan Kapellskär och E4:an. Kapellskär kommer troligtvis redan från år 2015, när svaveldirektivet införs, få en ökad mängd trafik till och från Finland, vilket riskerar att ytterligare öka belastningen på Väg 77. Mot denna bakgrund är investeringarna, som planeras åren 2018 och 2019, sena i länsplanen och Stockholms Hamnar förespråkar både att en tidigareläggning av investeringarna sker och att en beredskap finns att i kommande länsplaner ytterligare prioritera denna vägsträcka.

Då både de statliga och regionala investeringsmedlen för ny infrastruktur är begränsade är det av stor betydelse att den samlade effektbedömningen, som tyvärr inte har kunnat redovisas i remissunderlaget, på ett tydligt och strukturerat sätt blir väl genomlyst av Trafikverket. En samlad bedömning av den samhällsekonomiska lönsamheten för varje enskilt projekt är viktigt att både de statliga och regionala/kommunala investeringarna

sker där effekten blir så stor som möjligt, utifrån ett framtida transportbehov. Exempelvis kan framhållas att kapacitetsstarka transportslag är nödvändiga för att kunna klara både omfattande person- och godstransporter liksom höga miljöambitioner. Likaså är en östlig förbindelse på sikt nödvändig för att klara varu- och persontransporter på väg för en kraftigt växande befolkning.

Av Miljökonsekvensbeskrivningen framgår att förslaget till länsplan 2014-2025 medför en begränsad klimatpåverkan och begränsade utsläpp av andra föroreningar till luft, *jämfört* med vad det så kallade Nollalternativet innebär (alternativet där inget av förslagen genomförs). Samtidigt kommer de föreslagna åtgärderna, vilka bedöms krävas för att möta befolkningsökningen och det därmed ökade behovet av person- och godstransporter, medföra negativa effekter på bland annat klimat och landskap. Stockholms Hamnar anser dock för att klara en social och ekonomisk hållbar utveckling i Stockholmsregionen måste föreslagna åtgärder vidtas, både i länsplanen och i den nationella planen. En snabbare teknisk utveckling av fordon och biobränslen, än vad konsekvensbeskrivningen beräknar, kan också komma att väsentligt förändra de miljömässiga konsekvenserna av den föreslagna Länsplanen 2014-2025 (*bilaga*).

Koncernledningens synpunkter

”Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2014-2025” har sin utgångspunkt i Stockholmsregionens betydelse för landets ekonomiska utveckling och den kraftiga ekonomiska och befolkningsmässiga tillväxt som prognostiseras, vilket överensstämmer med koncernledningens bedömning. Inledningsvis poängteras även att Stockholmsregionens tillgänglighet är avgörande för Sveriges konkurrenskraft och att detta kräver kraftiga investeringar, i både bostäder och transport-infrastruktur, vilket är positivt och överensstämmer med stadens bedömning om regionens planeringsförutsättningar.

Koncernledningen delar stockholmarnas och trafikanalysens bedömning om att stadens trafiksituation är känslig för störningar samt att detta försämrar förutsättningarna för stadens Vision 2030 – ett Stockholm i Världsklass, vilket i sin tur ger en negativ påverkan för hela regionen och landet. Det är således av största vikt att de regionala och nationella satsningarna på infrastruktur följer Stockholmsregionens utvecklingsplaner.

Koncernledningen ser därför positivt på planens prioritering mellan olika investeringsbehov och konstaterar att dessa översiktligt ligger i linje med stadens planering utifrån översiktsplanen. Den ökade prioriteringen av vägburen kollektivtrafik är betydelsefull för att öka kapaciteten i takt med den planerade bebyggelseutvecklingen. Koncernledningen bedömer dock att det, utifrån stadens planerade bostadsproduktion och befolkningsstillväxt, krävs betydligt större satsningar i form av ny och reinvesterad infrastruktur, framförallt för kollektivtrafiken.

Stockholms stad har som målsättning att bygga 5 000 nya bostäder per år fram till år 2030 och planerar, genom sina bolag, att investera mellan 9-12 mdkr per år. Av dessa utgör ca 2-3 mdkr infrastruktur såsom hamnar, vattenledningar, svartfiber m.m. Mellan ca 7-9 mdkr per år planerar staden investera i bostäder, äldreboenden och skolor för att möta den kraftiga befolkningsstillväxten. Koncernledningen vill därför poängtera vikten

av att berörda aktörer på det regionala och nationella planet tar ansvaret för att utveckla infrastrukturen för väg- och spårtransporter i motsvarande takt.

Länsplanens föreslagna planeringsram om 8,4 miljarder kronor utgör en mindre del av de totala statliga anslagen i planen för transportsystemet 2014-2025 och kan därför anses vara för låg i förhållande till regionens höga tillväxt- och befolkningsprognoser som kräver kraftigt ökade investeringar i infrastruktur.

Koncernledningen vill också särskilt lyfta fram betydelsen av en tunnelbaneanslutning till Nacka, inklusive avgreningen mot Gullmarsplan. Genom att bl.a. Hagsätragreningen söder om Gullmarsplan förs ansluts till den blå linjen förbättras tillgängligheten för bostadsbyggandet i söderort och utvecklingen i Söderstaden (Globen/Slakthusområdet). Koncernledningen är också positiv till att en utbyggnad av tunnelbana till Hagastaden är utpekad i Länsplanen vilken är nödvändig för kollektivtrafikförsörjningen för tillskottet av bostäder, 5 000 (varav 3000 i Stockholm), och arbetsplatser, 50 000 (varav 14 000 i Stockholm), som planeras i området.

Koncernledningen välkomnar också prioriteringen av utbyggnad av Nynäsbanan och att det på sikt behövs dubbelspår hela sträckan mellan Västerhaninge och Nynäshamn, vilket är positivt både för Gotlandstrafiken och på sikt för att Norvik ska kunna möta östra Mellansveriges försörjning av varor och gods.

För Kapellskär är investeringarna som föreslås avseende Väg 77 positiva, men bedöms behövas tidigareläggas. Hamnen får sannolikt redan år 2015 en ökad trafikmängd från Finland när svaveldirektivet införs och Kapellskärs läge får en förbättrad konkurrenskraft genom det korta avståndet över Östersjön.

Sammantaget är koncernledningen positiv till prioriteringarna och de föreslagna investeringarna i Länsplanen för regional transportinfrastruktur 2014-2025. Koncernledningen vill dock betona vikten av att de redovisade investeringarna genomförs samt att ovanstående synpunkter avseende tidplaner och omfattning beaktas i god tid inför kommande revideringar av planen.

Irene Svenonius
VD Stockholms Stadshus AB

Bilaga
Remissvar Stockholms Hamnar



Till Stockholms Hamn AB:s styrelse

Remiss av Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2014-2025

Bakgrund

Stockholms Stadshus AB har den 12 juni 2013 översänt förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2014-2025, samt en miljökonsekvensbeskrivning, för yttrande till senast den 18 augusti 2013. Även Länsstyrelsen har översänt remissen för yttrande, till senast den 4 oktober 2013.

Trafikverket och länen har på regeringens uppdrag upprättat förslag till långsiktiga planer för statliga insatser i vägar, järnvägar och annan transportinfrastruktur under perioden 2014-2025. Hamnens yttrande över förslag till nationell plan för transportsystemet under denna period redovisas i ett särskilt ärende.

Länsstyrelsens utgångspunkt har varit ”Regional inriktning för transportsystemets utveckling i Stockholms län”, som 2012 togs fram i samarbete mellan regionens regionala planeringsaktörer. Den ekonomiska planeringsramen för Stockholms län är 8 442 miljoner kronor. Slutliga ramar, samt fastställande av länsplanen, beslutas av regeringen under våren 2014.

Stockholms län har en femtedel av Sveriges befolkning på två procent av landets yta och förväntas nå 2,6 miljoner människor år 2030 samt 3,2 miljoner år 2050. En tredjedel av Sveriges ekonomiska tillväxt skapas här och nästan en fjärdedel av den totala arbetsmark-naden finns här. En viktig slutsats i länsplanen är att regionens och därmed landets fort-satta välstånd och tillväxt är beroende av att Stockholm kan behålla sin globala position. Två av länets största utmaningar är därför att kraftigt öka bostadsbyggandet, med uppåt 300 000 bostäder, likaså att kraftigt förstärka kapaciteten i infrastruktursystemet.

I länsplanen konstateras att det krävs satsningar för att få varustransporter att fungera bättre. En viktig uppgift finns att skapa förutsättningar för mer effektiva och miljöanpassade godstransporter samt att beakta nyttotrafiken mer i utformningen av gaturum och bebyggelse, exempelvis genom att få särskild prioritet i vägutrymmet. I planen framhålls betydelsen av den samhällsekonomiska lönsamheten i projekten, såväl

prissatta som icke prissatta. En sådan analys pågår under sommaren 2013 på Trafikverket och har därför inte kunnat redovisas i remissunderlaget.

Miljökonsekvensbeskrivningen av länsplanen fokuserar på områdena klimat, hälsa och landskap. Den samlade bedömningen är att länsplanen medför negativ miljöpåverkan på klimatet med ökade utsläpp av växthusgaser, liksom negativ miljöpåverkan för landskapet och areella näringar med ianspråktagande av mark och ökad risk för föroreningar. Delar av planen bedöms dock kunna medföra betydande positiv miljöpåverkan för hälsa, trafiksäkerhet, tillgänglighet och ökade materiella tillgångar.

En jämförelsebedömning av länsplanen har skett som bedöms leda till en ökad jämförelsedhet i transportsystemet.

Av bilagan framgår länsplanens fördelning av den ekonomiska planeringsramen för samtliga projekt mellan åren 2014 -2025. Förslaget till länsplan återfinns i sin helhet på:

<http://www.lansstyrelsen.se/stockholm/Sv/publikationer/2013/Pages/lansplan-for-regional-transportinfrastruktur-i-stockholms-lan-2014-2025-remiss.aspx>

Förslag i länsplanen som berör Stockholms Hamnar

1. Nynäsbanan, godsanpassning kraft/buller. Åtgärder till följd av etableringen av ny godshamn i Norvik, med ökade mängder godståg. Åtgärderna gäller främst kraftförsörjning och bullerskydd. Total kostnad 170 Mkr, mellan åren 2014-2017.
2. Nynäsbanan, dubbelspår Tungelsta-Hemfosa. För att uppnå de önskade effekterna krävs enligt förslaget dubbelspår mellan Västerhaninge och Nynäshamn. Etapputbyggnad av Nynäsbanan med förlängning av befintliga dubbelspår från Tungelsta till Hemfosa, ca 5,5 km. Vid Tungelsta station förlängs befintlig plattform och får en ny planskild plattformsangöring med hiss och en gång- och cykeltunnel. Vid Hemfosa station förlängs befintlig plattform och ny sidoplattform byggs. Bullerskyddsåtgärder utreds för hela sträckan. Samtliga plankorsningar på sträckan Hemfosa-Tungelsta byggs bort och ersätts med planskilda korsningar. Total kostnad 1 140 Mkr, mellan åren 2014-2018.
3. Nynäsbanan, Vega pendeltågsstation. För att säkerställa framkomlighet och säkerhet mellan Nynäshamn och Stockholm samt för att möjliggöra trafikförsörjning av den planerade stadsdelen Vega i Haninge kommun, uppförs en ny pendeltågsstation inklusive spåröflyttningar. Total kostnad 436 Mkr (varav finansiering från Haninge och landstinget är 220 Mkr), mellan åren 2014-2018.
4. Väg 77 och åtgärder i Rimbo. Vägen har en hög andel tung trafik och brister i trafiksäkerheten. Problem föreligger med buller och föroreningar i tätorterna. Åtgärden omfattar förbättring av väg 77 och åtgärder inom Rimbo tätort. Total kostnad 773 Mkr (varav finansiering från trängselskatten är 559 Mkr), mellan åren 2018-2019.

Stockholm Hamn AB:s synpunkter

Det är bra att Länsplanen som utgångspunkt har Stockholmsregionens ekonomiska betydelse för landet och den kraftiga ekonomiska och befolkningsmässiga tillväxt som prognosticeras. Detta kräver kraftiga investeringar i både bostäder och transportinfrastruktur.

Trafikförhållandena i Stockholm är problematiska och redan idag anser 60 % av invånarna att trafiksituationen är mycket besvärlig i Stockholm, enligt redovisning i Länsplanen. Trafikanalys har också redovisat att den samhällsekonomiska kostnaden för trängseln i Stockholms län uppgår till dryga 6 miljarder kronor per år, och trots att omfattande investeringar planeras och pågår, kommer ”flaskhalsarna” att vara fler år 2030.

Även om den föreslagna planeringsramen i länsplanen på 8,4 miljarder kronor endast utgör en mindre del av de totala statliga anslagen i planen för transportsystemet 2014-2025 så kan denna cirka fjärdedel av de totala länsanslagen ändå uppfattas som en alltför låg andel, inte minst mot bakgrund av länets tillväxtandel i landet, att hälften av statliga skatter härrör från denna region samt att regionens höga tillväxt- och befolkningsprognoser kräver kraftigt ökade investeringar i infrastruktur.

Det är mycket glädjande att länsstyrelsen i planen prioriterar utbyggnad av Nynäsbanan och att man tydligt uttalar att det på sikt behövs dubbelspår hela sträckan mellan Västerhaninge och Nynäshamn. Även om detta främst är av betydelse för persontrafiken på sträckan, inte minst för Gotlandstrafiken, kommer även på längre sikt godstrafiken via Norvik ha stor nytta av denna kapacitet. Hamnen i Norvik kommer behöva god och tillgänglig infrastruktur med både väg- och järnvägstrafik för att successivt, i ökande omfattning, kunna försörja östra Mellansverige med varor och gods.

När det gäller Väg 77 är det positivt att investeringar föreslås som ökar trafiksäkerheten och förbättra framkomligheten för den tunga trafiken mellan Kapellskär och E4:an. Kapellskär kommer troligtvis redan från år 2015, när svaveldirektivet införs, få en ökad mängd trafik till och från Finland, vilket riskerar att ytterligare öka belastningen på Väg 77. Mot denna bakgrund är investeringarna som planeras åren 2018 och 2019 sena i länsplanen och Stockholms Hamnar förespråkar både att en tidigareläggning av investeringarna sker och att en beredskap finns att i kommande länsplaner ytterligare prioritera denna vägsträcka.

Då både de statliga och regionala investeringsmedlen för ny infrastruktur är begränsade är det av stor betydelse att den samlade effektbedömningen, som tyvärr inte har kunnat redovisas i remissunderlaget, på ett tydligt och strukturerat sätt blir väl genomlyst av Trafikverket. En samlad bedömning av den samhällsekonomiska lönsamheten för varje enskilt projekt är viktigt så att både de statliga och regionala/kommunala investeringarna sker där effekten blir så stor som möjligt, utifrån ett framtida transportbehov. Exempelvis kan framhållas att kapacitetsstarka transportslag är nödvändiga för att kunna klara både omfattande person- och godstransporter liksom höga miljöambitioner. Likaså är en östlig förbindelse på sikt nödvändig för att klara varu- och persontransporter på väg för en kraftigt växande befolkning.

Av Miljökonsekvensbeskrivningen framgår att förslaget till länsplan 2014-2025 medför en begränsad klimatpåverkan och begränsade utsläpp av andra föroreningar till luft, jämfört med vad det så kallade Nollalternativet innebär (alternativet där inget av förslagen genomförs). Samtidigt kommer de föreslagna åtgärderna, vilka bedöms krävas för att möta befolkningsökningen och det därmed ökade behovet av person- och godstransporter, medföra negativa effekter på bland annat klimat och landskap. Stockholms Hamnar anser dock för att klara en social och ekonomisk hållbar utveckling i Stockholmsregionen måste föreslagna åtgärder vidtas, både i länsplanen och i den nationella planen. En snabbare teknisk utveckling av fordon och biobränslen, än vad konsekvensbeskrivningen beräknar, kan också komma att väsentligt förändra de miljömässiga konsekvenserna av den föreslagna Länsplanen 2014-2025.

Förslag

Styrelsen föreslås besluta

att som svar på remissen återopprätta tjänsteutlåtande

att omedelbart justera ärendet

Stockholm den 12 augusti 2013

Johan Castwall

Gun Rudeberg

	Totalt 2014-2023	Överg. finansiering	Kostnad i Lånsplan	Procent av Nettobalans ramen	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Lånsplan för Stockholm län 2014-2025																
Statiska vägar	1 140	228	920	10,9%	183	165	306	215	73	0	0	0	0	0	0	0
Hälsöbanan, dubbelkör (steg 1) (Lagsta-Hälsö)	434		434	4,9%	53	137	199	44								
Hälsöbanan, genomgång trafikstråk	170		170	2,0%	1	0	40	44	60							
Hälsöbanan, väga ändelstation	436	230	210	2,6%	181	0	69	44	13							
"Boogaplan", utbyggnad	30		30		7	6	1	5								
Södertälje C, bangård dubbelkör	100		100	1,2%		5	35	60								
Statiska vägar	1 449	647	802	8,5%	15	160	338	140	25	394	62	0	0	0	0	0
77 Årstad av väg 77 och Årstad	773	354	214	2,3%					11	201						
222 Mälmsålsvägen trafikplan	77		77				77									
228 Högskolan för utbildning Årstad Rindövägen**	220	80	150	1,6%	10	10	41	31								
228 Västra-Såters vägen, Årstad Rindövägen	13		13	0,1%	2	0	1									
237 Turistvägen	35		35	0,4%						1	31					
267 Rindövägen	290		290	3,1%	1	60	141	45								
274,667 Hamnströms vägkör	25		25	0,3%			1	12	12							
612,978 Färgården Tynningsvägen	17		17	0,2%		0	0									
Stadlig medfinansiering regional kollektivtrafik och	14 918	11 900	3 018	44,5%	173	144	65	120	183	513	438	480	476	495	465	489
Länslinjen utbyggnad	422	242	210	2,5%	203	0										
Rostadbanan 1 + 2	4 142	3 512	630	8,0%						225	250	250	305			
Rostadbanan 1 + 2, kommunala fjärrtrafiktjänster	607	517	250	3,0%			30	30	180	10						
Södertälje C, utbyggnad	42	44	44	0,5%				23	23							
Tynningsvägen Högskolan	1 865	1 381	518	6,8%										145	200	300
Tynningsvägen Öst, modernis. av 5B och modernis. till 5A	1 881	1 130	511	7,1%	70	134	38	67								
Tynningsvägen Öst	3 142	2 554	620	7,4%						50	170	250	170			
Tynningsvägen Öst, kollektivtrafik valkörtjänst Helsingborg													300	250	185	180
Södertälje	3 422	2 587	625	8,0%												
Stadlig medfinansiering regional kollektivtrafik vägar	1 839	1 281	558	6,4%	79	72	0	47	210	98	25	0	25	0	25	25
Bromsöbanan Byttanavägen	141	72	70	0,8%					45		25					
Göteborgsbanan Högskolan	250	170	70	0,9%									25		25	25
Helsingörsvägen Södertälje**	188	86	86	1,1%		37	0	47					25		25	25
Suzanne Gustafsson	1 351	1 052	300	3,8%	79	25	0	0	185	95						
Stadlig medfinansiering kommunala vägar	89	43	43	0,9%	7	6	0	21	0	0	0	0	0	0	0	0
Nordbyvägen Stockholm	39	43	43	0,5%	7	6	0	21								
Regionala cykelvägar	145	44	109	1,7%	0	2	0	85	38	1	2	14	13	0	0	0
262 Danderyd-Rindö	30		30	0,4%								7	8	0	0	0
Cykelstråket Södertälje	115	44	70	0,9%		2	0	35	35							
Summa Årstadspaket	1 191	1 188	1 108	10,0%	137	140	147	178	173	145	338	234	177	195	200	173
Årstadspaket Cykel	1 028	437	593	6,9%	27	42	50	47	43	36	70	70	62	55	58	40
Cykel, statlig väg	148		148	1,7%	11	12	10	12	15	12	13	12	12	12	12	12
Cykel, stadlig medfinansiering	876	437	437	5,2%	15	30	20	35	28	24	57	58	50	43	46	28
Årstadspaket Statiska vägar	130	95	95	1,4%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Enköpingsvägen, stadlig medfinansiering	180	80	80	1,1%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Årstadspaket Kollektivtrafik	765	250	490	5,0%	30	30	30	43	43	20	41	30	30	40	40	50
Kollektivtrafik, statlig väg	185	199	199	2,1%	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Kollektivtrafik, stadlig medfinansiering	580	50	295	3,5%	20	20	20	25	25	10	20	20	20	20	20	20
Årstadspaket Möte	180	80	80	0,9%	4	5	5	5	7	0	0	10	5	12	5	5
Möte, stadlig medfinansiering	180	80	80		4	5	5	5	7	0	0	10	5	12	5	5
Årstadspaket Trafikskiljor	440	110	250	2,9%	22	22	22	25	25	20	37	30	10	28	28	28
Trafikskiljor, statlig väg	211		211	2,5%	11	11	11	11	11	10	17	17	10	10	10	10
Trafikskiljor, stadlig medfinansiering	230	110	110	1,4%	10	10	10	10	10	10	10	0	0	0	10	10
Årstadspaket Tröskning	421	120	300	3,6%	28	27	27	28	28	28	34	23	23	22	22	18
Tröskning, statlig väg	178		178	2,1%	18	15	16	17	15	15	20	13	14	14	14	10
Tröskning, stadlig medfinansiering	242	120	122	1,4%	12	12	11	11	11	10	14	10	0	0	0	0
Årstadspaket Studier och steg 1 & 2 Årstad	989	136	251	2,7%	10	18	30	28	28	20	20	20	20	28	24	20
Studier och steg 1 & 2, statlig väg	34		34	0,4%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Studier och steg 1 & 2, stadlig medfinansiering	272	136	150	1,8%	0	0	13	12	12	12	12	12	12	12	12	12
Sammanlagt	22 874	22 826	3 422	10,0%	872	720	720	720	258	688	688	250	250	250	250	250

** Den statliga bidraget finansierar del av kommunala finansiering av kommunala delarna i projektet. För Helsingörsvägen måste en statlig medfinansiering inkomma via landstinget