



Christer Lundin
Trafikavdelningen
Tel: 508 263 71
christer.lundin@gfk.stockholm.se

2001-02-06

Dnr 00-300-4260:1

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

Investeringsbehov i transportsystemet. Remiss från länsstyrelsen

FÖRSLAG TILL BESLUT

GFN överlämnar och åberopar tjänsteutlåtandet som svar på remissen till kommunstyrelsen

Olle Zetterberg

Monica Hildingson

SAMMANFATTNING

I avvaktan på regeringens infrastrukturproposition har länsstyrelsen frågat kommunerna om brister och investeringsbehov i länets transportsystem. Svaren skall användas inför revideringen av de statliga investeringsplanerna. De nya planerna avser tioårsperioden 2002-2011.

Enligt kontorets uppfattning kommer det att krävas stora investeringar i transportsystemet under kommande tioårsperiod, dels därför att befolkningen i stockholmsregionen ökar kraftigt, dels därför att investeringarna i infrastrukturen har varit relativt sett begränsade under 1980- och 1990-talen. Det krävs stora investeringar såväl i kollektivtrafiksystemet som i biltrafiknätet. Ett bra och effektivt transportsystem kommer att ha stor betydelse för en fortsatt positiv utveckling i stockholmsregionen.

Tre större investeringsprojekt är särskilt angelägna att komma till stånd, och de bör påbörjas redan inom något eller några år. Det gäller dels en pendeltågstunnel alternativt tredje spåret och Centraltunneln, dels Norra länken och dels väg E4 förbifart Stockholm. För samtliga dessa tre projekt

gäller att om beslut tas nu i år dröjer det ändå 8 à 10 år innan de kan tas i trafik. Projekten bör ingå i den nya planen för stomjärnvägsnätet respektive i den nya planen för den nationella väghållningen.

Även i övrigt är det en hel del investeringar som bör komma till stånd i stockholmsområdet under den kommande tioårsperioden. På vägsidan gäller det exempelvis väg E18 Hjulsta – Ulriksdal och på kollektivtrafiksidan gäller det den fortsatta utbyggnaden av snabbspårvägen från Alvik norrut till Solna och till Kista.

Betydande belopp krävs vidare i den kommande regionala planen för förbättrad trafiksäkerhet och miljö längs befintliga trafikleder. Statliga bidrag till SL bör också ingå för olika förbättringar i kollektivtrafiksystemet. Investeringar krävs också för att utnyttja de möjligheter till förbättrad framkomlighet i trafiksystemet som modern väginformatik medger.

Stockholms län har ca. 20 % av landets befolkning och länet svarar för ungefär en fjärdedel av landets totala bruttonationalprodukt. Det är därför nödvändigt att länet får i vart fall minst 20 % av de statliga investeringsmedlen avsedda för förbättringar i transportsystemet.

UTLÅTANDE

Bakgrund

Remissen

I en skrivelse till kommunerna i länet har länsstyrelsen frågat om kommunernas syn på brister och investeringsbehov i länets transportsystem. Svaren kommer enligt länsstyrelsen att vara ett viktigt underlag vid utarbetandet av de statliga nya investeringsplanerna.

Länsstyrelsen och trafikverken har ännu inte fått direktiv från regeringen för revideringen av investeringsplanerna. Riktlinjer för revideringen förväntas i regeringens infrastrukturproposition som var planerad till hösten 2000, men som nu avses överlämnas till riksdagen först i september i år. Länsstyrelsen i Stockholms län har av tidsskäl valt att inhämta kommunernas synpunkter på investeringsbehovet i transportsystemet utan att avvakta regeringens proposition.

Den statliga investeringsplaneringen

De statliga investeringarna i transportsystemet redovisas i investeringsplaner som omfattar en tioårsperiod. Nu gällande planer omfattar tioårsperioden 1998-2007.

Under år 2001 kommer investeringsplanerna att revideras. De nya planerna kommer att omfatta tioårsperioden 2002-2011.

Investeringarna i transportsystemet redovisas i tre planer. En plan omfattar investeringar i stombjörnvägsnätet, vilken upprättas av Banverket. En annan plan omfattar den nationella väghållningen och upprättas av Vägverket.

Den tredje planen omfattar den regionala transportinfrastrukturen och upprättas av länsstyrelsen. I denna plan ingår investeringar i länsvägar och i de riksvägar som inte ingår i huvudvägnätet. Vidare ingår i den regionala planen olika vätgåtgärder för att förbättra för bärighet, trafiksäkerhet, buller och skydd av vattentäkter. Bidrag lämnas vidare till SL för kollektivtrafikåtgärder och till kommunerna för trafiksäkerhetsåtgärder, miljöåtgärder, regionala cykelstråk, väginformatik m.m.

Planer för investeringar i de statliga flygplatserna görs av luftfartsverket. Denna planering har inte samordnats med övrig statlig planering av transportsystemet. Behoven av flygplatsinvesteringar behandlas därför inte i detta sammanhang.

Innehåll i nuvarande planer

Nuvarande investeringsplaner innehåller dels en del pågående projekt, dels en del projekt som avses att starta under återstående del av den aktuella tioårsperioden 1998-2007.

I *stombjörnsplanen för järnvägsnätet* ingår arbetena för den nya Årstabron, som kommer att tas i bruk under 2004. Vidare ingår en förstärkning av spårkapaciteten mellan Stockholm Södra och Stockholms Central, d.v.s. den s.k. getingmidjan. I planen är upptaget 2,3 mdr kronor för detta projekt med en första medelstilldelning år 2002. I planen ingår också den pågående utbyggnaden av järnvägen mellan Kallhäll – Kungsängen, som kommer att tas i bruk i år.

I *den nationella väghållningsplanen* ingår två vägprojekt i stockholmsområdet. Det ena projektet är ombyggnad av väg E18 Hjulsta – Ulriksdal, som är upptaget med 1,3 mdr kronor och med byggstart år 2003. Det andra projektet är första etappen av förbifart Stockholm för väg E4. Det är sträckan Hjulsta – Häggvik, som tagit upp till en kostnad om 0,5 mdr kronor och en byggstart under åren 2004-2007, d.v.s. under den senare delen av den tioårsperiod som planen omfattar.

Utbyggnaden av Södra länken ingår inte i de statliga investeringsplanerna utan baseras på ett särskilt finansieringsavtal, som träffades i slutet av 1997 mellan staten, Stockholms läns landsting och Stockholms stad.

Det största objektet i *den regionala planen* är Tranebergsbron, där huvuddelen av den statliga finansieringen har tagits upp från och med år 2005. Ombyggnaden av bron kunde påbörjas häromåret genom att staden förskotterar erforderliga investeringsmedel, vilka uppgår till ca 0,5 mdr kronor.

Det enda större vägobjekt som ingår i den regionala planen och som inte är påbörjat är ombyggnad av väg 226 Huddingevägen mellan Huddinge kyrka

och Ågestavägen (Stockholms stads gräns). Objektet skall enligt planen påbörjas år 2003 med en medelstilleddelning av sammanlagt 260 miljoner kronor.

Planen för den regionala transportinfrastrukturen omfattar drygt 300 miljoner kronor per år. Stockholms stad får årligen relativt omfattande bidrag för olika trafik- och miljöåtgärder som ingår i planen.

Analys

Allmänt

Det finns i stockholmsområdet ett stort behov av statliga investeringar i transportsystemet. Detta kan sägas bero på två orsaker.

För det första har regionen en stark tillväxt. Under senare år har denna tillväxt uppgått till cirka 20 000 personer per år. Detta ställer ökade krav på transportkapaciteten, både kvantitativt och kvalitativt. Befolkningsökningen i regionen beräknas fortsätta kommande år, och enligt den nyligen publicerade regionala utvecklingsplanen för Stockholms län beräknas befolkningen öka med 200 000 à 300 000 personer fram till år 2030.

Den andra anledningen till det stora behovet av investeringar i transportinfrastrukturen är att omfattningen av sådana investeringar har varit relativt begränsade under 1980- och 1990-talen.

De större investeringar som genomförts under senare år eller är under genomförande är utbyggnader av järnvägsnätet med Grödingebanan, Arlandabanan och de pågående projekten Kallhäll – Kungsängen och Älvsjö - Stockholm Södra (nya Årstabron). På kollektivtrafiksidan har vidare byggts en spårväg, den s.k. Tvärbanan mellan Gullmarsplan och Alvik, och den fortsatta utbyggnaden av spårvägen från Gullmarsplan till Hammarby sjöstad pågår.

På vägsidan har delar av nuvarande väg E4 norr och söder om Stockholm byggts ut till sex körfält. Den pågående utbyggnaden av Södra länken är en stor och trafik- och miljömässigt viktig utbyggnad. Vidare pågår ombyggnaden av Tranebergsbron.

Även om sålunda en del såväl kollektivtrafikobjekt som vägobjekt har kommit till utförande under senare år är detta inte tillräckligt för att kunna upprätthålla en acceptabel trafikstandard i regionen. Stockholms län måste få i vart fall 20% av de statliga anslagen för transportinvesteringar, vilket är den procentandel som utgörs av länets andel av landets befolkning. Med hänsyn till den växande befolkningen bör länet erhålla en högre andel av anslagen om trafikstandarden skall kunna hållas på en i förhållande till landet i övrigt någorlunda likvärdig nivå vad avser framkomlighet, trafiksäkerhet och miljö.

Angelägna investeringsprojekt

Nedan följer en redovisning av de angelägna projekt som bör återfinnas i de statliga investeringsplanerna för kommande tioårsperiod, 2002-2011. Projekten torde vara välkända för länsstyrelsen, eftersom staden har i olika sammanhang framhållit behovet av att de kommer till utförande så snart som möjligt.

1. *Pendeltågstunnel/Tredje spåret med Centraltunnel*

Regeringen har i december i fjol uppdragit åt Banverket att planera för en utbyggnad av spårkapaciteten genom centrala Stockholm. Det finns flera utredningar som belyser möjligheterna att utöka spårkapaciteten, och i september 1999 överlämnades till regeringen utredningen Järnvägsspår och vägförbindelser genom centrala Stockholm, en utredning av alternativa trafiklösningar gjord av Banverket och Vägverket gemensamt och i samarbete med Stockholms stad.

Det är viktigt att Banverket nu bedriver planeringsarbetet på ett både kraftfullt och skyndsamt sätt så att utbyggnadsarbetena kan komma igång inom ett par år. Enligt regeringsuppdraget skall planeringsarbetet genomföras så att en utökad spårkapacitet kan tas i drift senast år 2011.

2. *Norra länken*

Utbyggnaden av Norra länken stoppades i början av 1997 genom en dom i regeringsrätten. Utformningen överensstämde inte med bestämmelserna om nationalstadsparken.

Vägverket har därefter modifierat det s.k. Bellevuealternativet och staden har tagit fram en alternativ sträckning, det s.k. Cedersdalsalternativet. Det bör därför nu finnas underlag för ett ställningstagande till vilket alternativ som skall komma till utförande. Därefter kan återstående planering och projektering genomföras och projektet byggas ut under den kommande tioårsperioden.

3. *Väg E4 Förbifart Stockholm*

Vägverket har påbörjat utredningar för att genomföra en tillåtlighetsprövning enligt miljöbalken av Väg E4 Förbifart Stockholm. Förbifart Stockholm kan sägas vara en uppdatering av tidigare planer för Västerleden över Mälaren mellan Kungens kurva och Häggvik.

Det är angeläget att ny vägkapacitet anordnas i det s.k. Saltsjö/Mälarsnittet. Essingeleden och Centralbron har redan i dag en mycket hög trafikbelastning, och dessa två förbindelser kommer inte att kunna ta emot den trafik som genereras av den ökande befolkningen i regionen.

För att bibehålla och utveckla regionens attraktionskraft är det viktigt att Stockholm i likhet med andra städer och samhällen i landet får en acceptabel förbifart. Denna förbifart kommer också att få en viktig regional

betydelse. Den kommer också att ha en omfattande kollektivtrafik med ett stort antal busslinjer som knyter ihop regionens centrumbildningar i norr och i söder.

Som nämnts ingår redan i nuvarande investeringsplaner påbörjande av Förbifart Stockholm, nämligen delen Hjulsta – Häggvik.

4. *Väg E18 Hjulsta – Ulriksdal*

Enligt nu gällande plan skall väg E18 Hjulsta – Ulriksdal påbörjas år 2003. Tidsplanen för stadens arbete med att upprätta detaljplaner för denna ombyggnad avser att göra en bygnadsstart möjlig vid denna tidpunkt, vilket är angeläget med hänsyn till pågående utbyggnader i Kistaområdet och den otillfredsställande trafiksäkerheten längs nuvarande väg E18.

Ombyggnaden av väg E18 förutsätts ingå i den nya investeringsplanen på samma sätt som i nuvarande plan.

5. *Tranebergsbron*

Ombyggnad av Tranebergsbron påbörjades häromåret med av staden förskottade medel. I likhet med nu gällande plan förutsätts i den nya planen ingå återbetalning till staden av utlagda medel med början år 2005. Hela stadens lån bör vara återbetalt senast år 2008.

6. *Väg 226 Huddingevägen på delen Huddinge kyrka – Stockholms stads gräns*

I nuvarande plan ingår ombyggnad av Huddingevägen mellan Huddinge kyrka och Stockholms stads gräns med påbörjande år 2003. Det är angeläget att ombyggnaden går in ett par hundra meter i Stockholms stad så att den nuvarande signalreglerade korsningen med Rågsvedsvägen ersätts med en planfri korsning. På så sätt kommer Huddingevägen längs hela sträckan mellan Flemingsberg och Älvsjö inte ha någon plankorsning utan ha en likartad och godtagbar standard med tillfredsställande trafiksäkerhet.

7. *Snabbspårväg Alvik – Ulvsunda – Kista/Solna*

I föl öppnades snabbspårvägen mellan Gullmarsplan och Alvik för trafik. Antalet resenärer på sträckan har blivit större än beräknat. Utbyggnad av spårvägen till Hammarby sjöstad pågår.

För att öka kollektivtrafikresandet i regionen är det viktigt att spårvägsutbyggnaden fortsätter. Det gäller därvid den fortsatta sträckningen från Alvik norrut genom Ulvsunda till Sundbyberg och Solna. Staden har även aktualiserat en sträckning vidare norrut till Kista och Sollentuna.

I den regionala planen bör man i första hand ta med sträckan Alvik – Bällsta bro/Mariehäll, en sträcka för vilken staden har begärt hos SL att programhandlingar tas fram.

8. Österleden

Södra länken öppnas för trafik år 2003. Tas ett beslut i år att bygga Norra länken kan den öppnas för trafik omkring åren 2008 à 2010. Med tanke på starka utvecklingen i Stockholmsregionen är det rimligt att ringen runt Stockholm sluts och att en utbyggnad av Österleden påbörjas så att ett färdigställande kan ske ett par år in på 2010-talet.

9. Väg 73 Nynäsvägen på delen Älgviken - Fors

I mitten av 1990-talet byggdes Nynäsvägen om på delen Fors – Jordbro som en del av Dennisöverenskommelsen. Vägverket bygger nu ny infart till Nynäshamn.

I den nya regionala planen bör ombyggnad av den återstående ca. 22 km långa delen av Nynäsvägen tas med, delen Älgviken – Fors. Projektering av denna vägsträcka pågår.

10. Trafiksäkerhetsåtgärder, åtgärder mot buller m.m.

Stora resurser krävs för att komma till rätta med trafiksäkerhets- och miljöproblemen längs de nuvarande vägarna. Detta gäller för såväl de vägar som Vägverket är väghållare för som de vägar som staden ansvarar för.

Det är därför viktigt att man i planen reserverar betydande belopp för förbättringar – trafiksäkerhetsmässigt och miljömässigt – av de vägar som inte är aktuella för större ombyggnader. Bidrag krävs också till regionala cykelstråk och till skydd av vattentäkter. Tillräckliga bidrag bör också ges till SL för förbättringar i kollektivtrafiksystemet. Det kan gälla bussterminaler, upprustning av stationer, hissar och rulltrappor, skydd vid plankorsningar m.m.

11. Väginformatik

En för staden och Vägverket gemensam vägtrafikcentral är under utbyggnad och kommer att tas i bruk under andra halvåret i år. Därmed skapas förutsättningar för att på ett bra sätt utnyttja de möjligheter som modern väginformatik skapar.

I den regionala planen kan därvid tas upp VMS-skyltar för information till trafikanterna, d.v.s. skyltar med varierbar text. Videokameror bör sättas upp längs de mest trafikerade vägarna för att incidenter – havererade fordon, trafikolyckor m.m. – ska kunna tas om hand på ett effektivt sätt så att trafiken inte åsamkas onödigt stora fördröjningar.

Kontorets förslag/synpunkter

Ett bra och effektivt trafiksystem har stor betydelse för en fortsatt positiv utveckling i stockholmsregionen. Med ett bra och effektivt trafiksystem avses båda ett bra kollektivtrafiksystem och ett acceptabelt biltrafiknät. Dessa system kompletterar varandra, varvid kollektivtrafiken är särskilt

viktig till och från den centrala delen i regionen liksom inom den centrala kärnan i regionen. Biltrafiknätet är särskilt viktigt i de yttre delarna av regionen genom att förbinda olika ytterområden med varandra.

Under 1980- och 1990-talen har trafiksystemen kunnat trimmas så att trafikförhållandena i regionen har kunnat hållas på en någorlunda acceptabel nivå. De stora investeringar i infrastrukturen som gjorts under tidigare decennier har kunnat utnyttjas på ett effektivare sätt.

Den kraftiga tillväxten i stockholmsområdet torde nu kräva betydande infrastrukturinvesteringar för att bibehålla en någorlunda godtagbar trafikstandard.

Det är tre stora investeringar som måste påbörjas inom något eller några år. Det gäller dels en pendeltågstunnel alternativt tredje spåret och Centraltunneln, dels Norra länken och dels väg E4 förbifart Stockholm. För samtliga dessa tre projekt gäller att om beslut tas nu i år dröjer det ändå 8 à 10 år innan de kan tas i trafik. Då har Stockholmsregionen 150 000 à 200 000 fler invånare, vilket kommer att påtagligt påverka trafiksituationen och gör det än mer angeläget att dessa projekt då verkligen kan tas i bruk.

Det är angeläget att beslut om dessa tre investeringar tas så snart som möjligt och att erforderliga medel anvisas bl.a. i de statliga investeringsplaner som nu kommer att upprättas. Det är också viktigt att Stockholms län får investeringsramar för den kommande tioårsperioden som gör det möjligt att upprätthålla en godtagbar trafikstandard i övriga delar av trafiksystemet i länet, både med tanke på kollektivtrafiken och på biltrafiken.

Stockholms län har ca. 20 % av landets befolkning och länet svarar för ungefär en fjärdedel av landets totala bruttonationalprodukt. Det är därför nödvändigt att länet får i vart fall minst 20 % av de statliga investeringsmedel avsedda för förbättringar i transportsystemet.

Kontoret föreslår att gatu- och fastighetsnämnden överlämnar och åberopar tjänsteutlåtandet som svar på remissen till kommunstyrelsen.

SLUT