



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

2003-02-19

Dnr 03-300-336:1
Dnr 03-334-337:1
Dnr 03-000-31:1

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

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

FÖRSLAG TILL BESLUT

GFN överlämnar och återoppar tjänsteutlåandet som svar till kommunstyrelsen på remisserna.

Olle Zetterberg

Christer Lundin

SAMMANFATTNING

Vägverket, Banverket och Länsstyrelsen har upprättat förslag till planer för de statliga investeringarna i transportinfrastrukturen för tolvårsperioden 2004-2015. Dessa förslag till planer, som baseras på regeringens infrastrukturproposition, har skickats till kommunerna på remiss.

Planerna innehåller en hel del för staden viktiga investeringar. Många av projekten ligger dock för utförande sent i planförslagen och många har inte kunnat inrymmas i planerna.

\\web01\inetpub\gfk.yourvoice.se\work\2003-03-11\Tjut\40.doc

Bilaga : Utdrag från remissmaterialet med förslag till investeringsplaner för transportinfrastrukturen under perioden 2004 – 2015 från Vägverket, Banverket och Länsstyrelsen.

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

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

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

För att tillgodose regionens behov av bostäder måste ytterligare investeringar göras för nya vägar och förbättrad kollektivtrafik. Ett exempel på detta är Danvikslösen, som förutsätter att Värmdöleden förläggs i en tunnel under Henriksdalsberget och att nya trafikplatser byggs vid Henriksdal och vid Lugnet. I det område som berörs av tunneln och trafikplatserna planeras över 5 000 bostäder i Stockholm och Nacka, dels i Hammarby Sjöstad, dels i Finnboda och Kvarnholmen. Statsbidrag till denna omläggning av Värmdöleden är angelägen, och i vart fall bör trafikplats Lugnet, kostnadsberäknad till 300 miljoner kronor, ingå i den regionala planen eftersom den utgör en del av det statliga vägnät som Vägverket är väghållare för.

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

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

UTLÅTANDE

Bakgrund

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

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

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

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

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

Innehållet i de remitterade planerna

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

Följande projekt ingår i planförslagen:

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

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

E18 Hjulsta – Ulriksdal ingår i den nationella vägplanen med medelstildelning från och med 2006.

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

Statsbidrag till *Snabbspårvägen Hammarby Sjöstad - -Slussen* (650 mnkr) och *Alvik – Solna* (450 mnkr) har tagits upp i järnvägsplanen med medelstildelning fr. o. m. år 2008. Statsbidraget uppgår till 50% av kostnaderna för spårvägen, exklusiva fordon. Snabbspårvägssträckan *Bromma – Kista* saknas i planförslaget.

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

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

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

Ett åtgärds paket för kollektivtrafik på väg redovisar bidrag för utbyggnad av infartsparkeringar, framkomlighetsförbättringar jämte ombyggnader av hållplatser och bytespunkter m.m.

För statsbidragen till åtgärder på de kommunala vägnäten redovisas inte fördelning på kommuner i detta skede i planeringen.

Tidigare hantering av planerna

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

Kommunstyrelsen beslöt vid mötet uttala att

- ☒ staden är beredd att påbörja genomförandet av en pendeltågstunnel, med målet att tunneln kan öppnas för trafik år 2009
- ☒ Centralbron bör rivas och ersättas med en tunnel
- ☒ regionens andel av det statliga infrastrukturanslaget måste öka

- ☒ Norra Länken snarast måste byggas
- ☒ planeringen av Österleden återupptas
- ☒ Förbifart Stockholm snarast måste byggas
- ☒ Väg 73 Nynäsvägen på delen Älgviken - Fors byggs ut
- ☒ omdragningen av väg E18 Hjulsta – Ulriksdal måste fortskrida enligt tidigare planer.

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

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

Analys

Allmänt

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

Ett annat viktigt utrednings- och analysarbete har genomförts av Stockholmsberedningen, en av regeringen tillsatt parlamentarisk utredning med uppgift att lämna förslag på insatser som förbättrar transportsystemet inom Stockholms län men också transportmöjligheterna mellan Stockholm och övriga Mälardalen, övriga landet och internationellt. Beredningen lämnade i början av förra året betänkandet Långsiktig utvecklingsstrategi för transportsystemet i Stockholm – Mälardalsregionen, SOU 2001:11.

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

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

Övergripande projekt

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

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

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

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

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

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

Statsbidrag till spårvägar

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

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

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

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

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

I järnvägsplanen har Banverket tagit med en del förbättringar och ombyggnader på Mäljarbanan, Spånga – Jakobsberg, och ökad kapacitet på Nynäsbanan. I det sammanhanget bör man se över de plankorsningar med järnvägen som fortfarande finns inom Stockholms stads gränser. Det gäller plankorsningarna vid Fagersjö på Nynäsbanan, och vid Solvalla på Mäljarbanan.

Två tunnelbaneförlängningar är aktuella under den tidsperiod som investeringsplanerna omfattar. Det gäller dels Akalla – Barkarby, dels Hagsätra – Älvsjö. Eftersom båda banförlängningarna skapar möjligheter till ett ökat bostadsbyggande bör statsbidrag till dessa ingå i Banverkets plan, i vart fall under senare delen av planen.

Väghållningsfrågor

Vid upprättandet av de statliga investeringsplanerna för perioden 2004 – 2015 är det viktigt att de statliga vägnätet är uppdaterat efter de förhållanden som råder idag. Kontoret vill i detta sammanhang erinra om att Vägverket under 1997/1998 gjorde en utredning om väghållaransvaret i Stockholms län. Utredningen avsåg de s.k. övergripande vägarna, vilka enligt tidigare riksdagsbeslut skall vara en statlig angelägenhet och sålunda med Vägverket som väghållare.

Med hänvisning till den genomförda utredningen föreslog Vägverket i en skrivelse till regeringen daterad den 5 mars 1998 att Nynäsvägen, Huddingevägen och Drottningholmsvägen skulle vara statliga vägar på delarna utanför Södra Länken och Essingeleden och således inte längre ha kommunal väghållning. Staden har i sitt remissvar över utredningen tillstyrkt en sådan förändring. Regeringen har inte tagit ställning till Vägverkets framställning.

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

Bidrag till trafiksäkerhets- och miljöåtgärder m.m.

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

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

Som underlag till planförslagen har staden till länsstyrelsen redovisat ett behov av trafiksäkerhetshöjande åtgärder, framförallt inriktade på oskyddade trafikanter, för 50 miljoner kr per år samt ett behov av 40 miljoner kr per år för cykelbanor/vägar, d.v.s. motsvarande statsbidrag på 25 + 20 = 45 miljoner kr per år. Dessutom har staden redovisat behov av miljöåtgärder, bl.a. bullerskyddsåtgärder, för 20 miljoner kr per år, d.v.s. bidrag om 10 miljoner per år.

Det som har satts av i länsstyrelsens förslag till regional plan för bidrag till kommuner för trafiksäkerhetshöjande och miljöförbättrande åtgärder är alldeles för lågt i förhållande till behoven. För samtliga kommuner har ett

bidrag om 250 miljoner kr satts upp för kommunala trafiksäkerhets- och miljöåtgärder under hela 12-årsperioden i ramalternativet 100%. Detta bidrag, ca. 20 miljoner kronor per år, är mindre än hälften av vad enbart Stockholm har begärt, därutöver kommer önskemålen från de övriga 25 kommunerna i länet.

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

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

Bostadsrelaterade vägutbyggnader

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

En trafikinvestering som är kopplad till större nya bostadsområden och som saknas i planförslagen är projektet Danvikslösen, i vilket ingår ombyggnad av Värmdöleden från Danvikstull och österut. Det gäller en vägtunnel under Henriksdalsberget med trafikplatser vid Henriksdal och Lugnet. I området som direkt berörs av tunneln och trafikplatserna planeras över 5 000 bostäder, dels ca 2 500 i Hammarby Sjöstad, dels ca 2 500 i Finnboda och Kvarnholmen i Nacka.

Tunneln och trafikplatserna är en helt avgörande förutsättning ur bullersynpunkt m.m. för ca 1 000 lägenheter, men är också av trafiktekniska skäl en förutsättning för ytterligare ca 4 000 bostäder inom området. Härtill innebär tunneln med Henriksdals trafikplats stora kapacitets- och miljöfördelar för befintliga och andra planerade områden i Nacka, Värmdö och Stockholm. Statsbidrag till denna omläggning, som kostar totalt ca 1 100 miljoner kronor, bör tas med i investeringsplanerna. Under alla förhållanden bör ombyggnad av Lugnets trafikplats, kostnadsberäknad till ca 300 miljoner kronor, ingå i den regionala planen eftersom den är en del av det statliga vägnät som Vägverket är väghållare för.

Övriga frågor

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

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

Kontorets förslag/synpunkter

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

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

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

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

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

- ☒ Förbifart Stockholm är en nödvändig förutsättning för att regionen skall få en fortsatt positiv utveckling och för att utjämna skillnaderna mellan den södra och norra regiondelen. I nuvarande plan anges en byggstart till 2005-2007, och i det nya planförslaget först till år 2012-2015. Enligt kontorets uppfattning bör förbifarten i den nya planen ges en byggstart 2006-2007 eller i vart fall senast till 2008-2011.
- ☒ Statsbidragen till den fortsatta utbyggnaden av Tvärbanan bör tidigareläggas, bl. a. för att få en samordning den planerade bostadsutbyggnaden. Delen Alvik – Kista måste ingå i planen. Planläggningen för denna sträcka kommer nu att kunna fullföljas sedan enighet nåtts om banans sträckning.
- ☒ Regeringen bör snarast ta beslut om att Huddingevägen, Nynäsvägen och Drottningholmsvägen överförs till statlig väghållning i enlighet med Vägverkets framställning till regeringen häromåret. Förändringen bör ske i anslutning till Södra Länkens trafiköppnande respektive Tranebergsbrons färdigställande.
- ☒ Planerna bör utökas med trafikinvesteringar som möjliggör ett genomförande av de bostadsprogram som kan minska den stora bristen på bostäder i regionen. Det gäller bl. a. det för Stockholm och Nacka gemensamma projektet Danvikslösen, som förutsätter att Värmdöleden läggs i tunnel under Henriksdalsberget och att nya trafikplatser byggs vid Henriksdal och Lugnet. Dessa omläggningar av trafiksystemet beräknas kosta ca 1 100 miljoner kronor. I det område som direkt berörs av tunneln och trafikplatserna planeras över 5 000 bostäder. För 1 000 av dessa bostäder utgör trafikinvesteringarna en avgörande förutsättning från bullersynpunkt m.m., medan för de övriga 4 000 bostäderna utgör investeringarna en nödvändig förutsättning främst av trafiktekniska skäl.

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

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

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

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

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

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

SLUT