



Utdrag ur:

Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025

Remissversion 2013-06-14

Titel: Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014–2025. Remissversion 2013-06-14

Ärendenummer: TRV 2012/38626

ISBN: 978-91-7467-499-6

Version: Remissversion 2013-06-14

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson: Rolf Haraldsson, nationell projektledare, Trafikverket

Uppdragsansvarig: Torbjörn Suneson, chef Samhälle, Trafikverket

Layout av omslag: Grafisk form, Trafikverket

Distributör: Trafikverket, Röda vägen 1, 781 89 Borlänge, telefon: 0771-921 921

Tryck: Ineko

Förord

Förslaget till nationell plan för transportsystemet har arbetats fram med utgångspunkten att öka uppfyllelsen av de transportpolitiska målen. Förslaget har tagits fram i samverkan med Sjöfartsverket för att säkerställa ett så bra trafikslagsövergripande arbetssätt som möjligt. Dialog har också förts med andra berörda aktörer.

I Trafikverkets uppdrag ingår att ta fram ett förslag till långsiktig nationell plan för utvecklingen av transportsystemet. Förslaget omfattar åren 2014–2025 och är gemensamt för alla trafikslag, vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart.

Trafiken och därmed kapacitetsutnyttjandet i transportsystemet har ökat under lång tid. Det har medfört trängsel och ökade störningar i vissa delar av systemet, inte minst i storstadsregionerna. Mot denna bakgrund gav regeringen Trafikverket i uppdrag att med utgångspunkt i gällande plan utreda behovet av ökad kapacitet i det svenska transportsystemet. Trafikverket slutredovisade Kapacitetsutredningen i april 2012. Arbetet med planförslaget 2014-2025 har gjorts med utgångspunkt i såväl Kapacitetsutredningen som den nuvarande nationell plan för transportsystemet 2010-2021 samt direktiven för planförslaget.

Planen beslutas av regeringen under våren 2014 och därefter är det Trafikverkets uppgift att se till att den blir verklighet. Från och med den 14 juni till och med den 1 oktober 2013 är det möjligt att lämna remissynpunkter på förslaget. Remissyttranden ska lämnas till Regeringskansliet, Näringsdepartementet, senast den 1 oktober 2013. Trafikverkets styrelse har behandlat och godkänt förslaget den 10 juni 2013.

Borlänge den 14 juni 2013

A handwritten signature in dark ink, consisting of a large, stylized 'G' followed by a vertical stroke and a horizontal crossbar.

Gunnar Malm
Generaldirektör

INNEHÅLL

FÖRORD.....	3
INNEHÅLL	4
SAMMANFATTNING	5
1 INLEDNING	10
2 MÅLEN FÖR TRANSPORTPOLITIKEN	15
3 FORSKNING OCH INNOVATION FÖR FÖRNYELSE AV TRANSPORTSYSTEMET	17
4 SÅ FÖRDELAS MEDEL FÖR ATT VÅRDA OCH UTVECKLA TRANSPORTSYSTEMET UNDER ÅREN 2014 TILL 2025	23
5 ATT SKAPA RESURSER GENOM ÖKAD PRODUKTIVITET OCH EFFEKTIVITET	29
6 ETT STARKT OCH HÅLLBART TRANSPORTSYSTEM – VAR STÅR VI ÅR 2025?	32
7 ÖKAD KUNSKAP OM BRISTER OCH BEHOV GER BÄTTRE UNDERLAG I PLANERINGEN	40
HELHETSSYN OCH SAMVERKAN FÖRNYAR SAMHÄLLS-PANERINGEN – INTRODUKTION TILL KAPITEL 8–10	48
8 VÅRDA DET VI HAR – DRIFT, UNDERHÅLL OCH REINVESTERINGAR	49
9 FÖRBÄTTRA DET VI HAR – ÅTGÄRDSOMRÅDEN	61
10 VIDAREUTVECKLA ETT HÅLLBART OCH EFFEKTIVT TRANSPORTSYSTEM – STÖRRE INVESTERINGAR	73
11 SAMBAND MELLAN INTERNATIONELL UTVECKLING OCH LÅNGSIKTIG NATIONELL PLANERING77	
RESOR, TRANSPORTER OCH TILLGÄNGLIGHET I HELA LANDET - INTRODUKTION TILL KAPITEL 12 – 17	85
12 ÅTGÄRDER SOM FÖRBÄTTRAR RESOR, TRANSPORTER OCH TILLGÄNGLIGHET – NORRA SVERIGE	86
13 ÅTGÄRDER SOM FÖRBÄTTRAR RESOR, TRANSPORTER OCH TILLGÄNGLIGHET – MELLERSTA SVERIGE	93
14 ÅTGÄRDER SOM FÖRBÄTTRAR RESOR, TRANSPORTER OCH TILLGÄNGLIGHET – ÖSTRA MELLANSVERIGE	100
15 ÅTGÄRDER SOM FÖRBÄTTRAR RESOR, TRANSPORTER OCH TILLGÄNGLIGHET – STOCKHOLM109	
16 ÅTGÄRDER SOM FÖRBÄTTRAR RESOR, TRANSPORTER OCH TILLGÄNGLIGHET – VÄSTRA SVERIGE	122
17 ÅTGÄRDER SOM FÖRBÄTTRAR RESOR, TRANSPORTER OCH TILLGÄNGLIGHET – SÖDRA SVERIGE	136
FÖRTECKNING ÖVER BILAGOR, UNDERLAGSRAPPORTER OCH REDOVISADE REGERINGSUPPDRAG146	

Sammanfattning

Trafikverket redovisar förslag till nationell plan för transportsystemet 2014–2025. I förslaget betonas vikten av att under kommande 12-årsperiod vårda den infrastruktur vi har. Särskilt med tanke på att morgondagens infrastruktur är den vi har i dag och att det är en begränsad mängd av ny infrastruktur som kommer att tas i bruk innan 2030. Planen bygger på regeringens infrastrukturproposition och direktiv och Trafikverkets kapacitetsutredning. Den har tagits fram i samverkan med andra myndigheter, kommuner, näringsliv och regionala företrädare.

Nya krav ställs när samhällen och människors behov av resor och transporter förändras. Trafikverket är en part i det arbetet, och arbetar nära näringsliv, kommuner, regioner och andra myndigheter för gemensamma lösningar på dagens och framtidens transportutmaningar. Trafikverket vill därför prioritera väg- och järnvägsstråk för godstransporter, möjligheterna till arbetspendling, kollektivtrafik, gång och cykel samt ökade möjligheter till trafikslagsövergripande användning av transportsystemet. Internationella stråk ingår i förslaget. En grundläggande tillgänglighet i hela landet har eftersträövats.

Planen ska bidra till ett samhällsekonomiskt effektivt, internationellt konkurrenskraftigt och långsiktigt hållbart transportsystem, samt verka för att de transportpolitiska målen nås.

Resor och transporter ökar i framtidens transportsystem

Om transporterna ska fortsätta att fungera även i framtiden måste dagens infrastruktur fortsätta att leverera nytta. På samma sätt som det åldrande bostadsbeståndet behöver ett ROT-program, behöver den åldrande infrastrukturen renovering och reinvestering, anpassning, trimning och ombyggnad.

Enligt Trafikverkets prognoser kommer efterfrågan på person- och godstransporter att fortsätta att öka. Prognoserna ska ses som en indikation på vilken utveckling som kan förväntas utifrån de förutsättningar som gäller idag. Förutsättningarna här har delvis förändrats i förhållande till de prognoser som togs fram i samband med Kapacitetsutredningen. Personprognosen visar att det sammanlagda transportarbetet för bil, buss, tåg och flyg i personkilometer beräknas öka med 29 procent till 2030. Det sammanlagda transportarbetet för inrikes godstransporter beräknas öka med 52 procent.

Medel för att vårda och utveckla transportsystemet

För åren 2014-2025 har Riksdagen beslutat om 522 miljarder kronor för åtgärder i transportsystemet. I beslutet ingår följande fördelning:

- 281 miljarder kronor till utveckling av transportsystemet
- 86 miljarder till drift, underhåll och reinvestering av statliga järnvägar
- 155 miljarder kronor till för drift och underhåll av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar samt statlig medfinansiering av enskilda vägar

Sammantaget överskrider önskemålen, kraven och behoven de 522 miljarder som ges i anslag. Det betyder att prioriteringar och effektiviseringar hela tiden behöver göras. Ett sätt att hushålla med resurserna är att tillämpa fyrstegsprincipen, vilket har skett i arbetet med planen. Trafikverket föreslår åtgärder för de 522 miljarder som Riksdagen beslutat och för de tillkommande medel som finns i form av trängselskatter, banavgifter och olika former av medfinansiering.

Vi vårdar den infrastruktur som vi har

Många av de äldre anläggningarna lever inte upp till dagens kvalitetskrav. Många anläggningar är gamla och uttjänta men det kan också vara andra krav som har utvecklats under de senaste årtiondena; funktionella, säkerhetsmässiga eller miljömässiga. För att de äldre anläggningarna ska kunna ha en fullgod roll i dagens och morgondagens transportsystem behöver förebyggande underhåll och reinvesteringar genomföras i ökad utsträckning. Ofta kan dessa relativt små insatser leda till stora förbättringar. Stora satsningar görs i planen för att behålla den standard som dagens väg- och järnvägsnät har.

Fokus på förebyggande drift och underhåll av järnvägen

Situationen på järnvägsnätet är ansträngd beroende på ökande trafikmängder och ökande behov av transporter med tyngre, bredare, högre och längre tåg. I planförslaget presenteras en strategi för reinvestering och förebyggande underhåll så att järnvägsnätets robusthet och tillförlitlighet ökar. Trafik-

verket föreslår en snabbare upprustningstakt där problemen är som störst i de mest högtrafikerade delarna av järnvägsystemet. Det som görs i dag och inom de närmaste tre åren har stor betydelse för möjligheterna att använda och utveckla järnvägen.

Vi bygger om och bygger nytt för att utveckla samhället

Men dagens infrastruktur kommer inte ensam att klara morgondagens behov. Samhället utvecklas och nya bebyggelse- och transportmönster uppstår. Det innebär att ibland behöver ny infrastruktur byggas, eller att dagens byggs om, för att tillgodose förändrade behov av resor och transporter.

Trafikverkets medverkar i samhällsplaneringen för att integrera planering av transportsystemet och lokaliseringar av bebyggelse, verksamheter och service. Det arbetet är en förutsättning för långsiktigt hållbar tillgänglighet i attraktiva tätorter och regioner. De betydande investeringar som görs i större städer får nyttor i ett stort omland. Det gäller till exempel Citybanan i Stockholm som ger positiva effekter såväl för Ostkustbanan i Uppland som på Mälarbanan i Västmanland.

Samverkan med andra aktörer i tidiga skeden ger möjlighet till långsiktigt effektiv resursanvändning; från samhällsplaneringens strategiska inriktning i till exempel regionala utvecklingsplaner och regionala kollektivtrafikförsörjningsprogram, till kommunala översiktsplaner och trafikstrategier. I åtgärdsvalsstudier utvecklas och analyseras en effektiv mix av åtgärder enligt fyrstegsprincipen, som underlag för Trafikverkets och andra aktörers fortsatta åtgärder.

Åtgärdsområden för effektivitet, säkerhet och miljö

Det handlar om åtgärder med bred och god måluppfyllelse som konkretiserar fyrstegsprincipen genom att åstadkomma förbättringar i befintligt transportsystem utan kostnadsintensiva investeringar i ny infrastruktur. Inom åtgärdsområdena finns åtgärder som bidrar till att användningen av befintligt transportsystem kan bli mer effektiv, säker och hållbar. Många åtgärder ger dessutom ett viktigt bidrag till flera mål samtidigt. Genom att åtgärda brister i befintlig infrastruktur kan transportsystemets negativa påverkan på miljö och hälsa motverkas. En ökning av riktade åtgärder görs för att transportsystemet ska bidra till de nationella miljömålen. Åtgärderna som föreslås är inom buller, förorenade områden samt vatten och landskap. Även andra satsningar som görs i form av anpassning av hastigheter på vägarna till vägarnas säkerhetsstandard och fler trafiksäkerhetskameror gynnar miljö samtidigt som det ger stora effekter för säkerhet. Äldre vägar kan kompletteras med mitträcken vilket leder till att vägen klarar dagens trafiksäkerhetskrav utan att hastigheten behöver sänkas.

En rad mindre trimningsåtgärder föreslås också för förbättrad kapacitet för gods- och persontrafik, genom:

- nya trafikplatser, stigningsfält och kollektivtrafikkörfält, samt variabla skyltar och hastighetsgränser
- mindre justeringar och optimeringar av befintligt spår- och signalsystem, trimmade mötesstationer, utökat antal uppställningsspår med värmeposter och förlängda sido- och uppställningsspår för järnvägstrafiken
- separering av järnvägstrafik och utjämning av hastigheter och enkelriktning av banor

Större investeringsåtgärder

Regeringen har pekat ut ett antal investeringsåtgärder som ska genomföras under åren 2014–2025 och Trafikverket presenterar utredningar av till exempel ny järnväg mellan Järna och Linköping, Ostlänken, och ny järnvägsförbindelse Kaunisvaara–Svappavaara.

Andra större åtgärder som planeras under kommande 12-årsperiod är:

- satsningar på malmtransporter i Bergslagen och i norra Sverige, till exempel Malmbanan
- Gävle hamn föreslås få bättre järnvägsanslutningar vilket utvecklar möjligheterna att transportera gods med sjöfart
- i södra Sverige byggs den trånga delen mellan Ljungby och Toftanäs bort, södra E4 får fyra filer och järnvägssträckan Malmö–Lund får fyra spår fram till Högevallsbadet i södra Lund

Vi utvecklar nya lösningar tillsammans med andra

Det sker kraftiga förbättringar av olika komponenter i transportsystemet, vilket har bidragit till effektivare, säkrare och mera miljöanpassade transportlösningar. Men utvecklingen närmar sig nu en ny fas där olika teknikkomponenter kommer att börja interagera och kommunicera med varandra. Att utveckla infrastrukturen framöver innebär en samverkan om fordonsutveckling, utvecklingen av informationssystem och framväxten av nya transportlösningar och transportmönster.

Trafikverket ska i samarbete med andra myndigheter, företag, kommuner, landsting och organisationer ta fram kunskap om effektiva styrmedel som främjar en utveckling för energieffektiva, rena, tysta och trafiksäkra fordon. Exempel på detta är koldioxidbaserade förmånsvärden, fordonsskatter, lagkrav på alkoholås, installation av energimätare på tåg och debitering på faktiskt använd energi.

Arbetsätten kan variera beroende på vilka utmaningar som ska lösas och vilka aktörer som är berörda. Nya lösningar kräver forskning och utveckling i olika omfattning. Planen innehåller förslag på inriktning av forsknings- och innovationsinsatser som för första gången fångar in behoven från alla trafikslag.

Andra exempel på satsningar i planen

Lättare att cykla, gå och resa med kollektivtrafik

Gång-, cykel- och kollektivtrafik prioriteras bland annat genom åtgärder enligt steg 1 och 2 i fyrstegsprincipen. Det är åtgärder som måste genomföras i samverkan mellan involverade parter. Det kan handla om:

- bättre utformning av anläggningar och tjänster inom kollektivtrafiken, samordning av biljett- och betalsystem samt ökad och säker cykel- och gångtrafik
- att främja resfria möten, var bytespunkter lokaliseras och hur de utformas och med vilken servicenivå
- information inför och under resan, användbarhet för barn, äldre och funktionshindrade, samt resors kvalitet som turtäthet, restid, komfort, trygghet, säkerhet och tillgänglighet

Funktionella och attraktiva stationsmiljöer

Trafikverket ansvarar för plattformar och i flesta fall för plattformsförbindelser. Det finns behov av investeringar och uppgraderingar som leder till betydligt förbättrade stationsmiljöer. Ett samlat genomförande av investeringar och åtgärder samt möjligheten till utökad förvaltning och underhåll, ger en utveckling av stationerna till kvalitativa, tilltalande och moderna miljöer för alla resenärer. Stationerna har i dagsläget även behov av uppdatering och komplettering av ny trafikinformationsutrustning.

Anpassning av hastighetsgränser

Trafikverket fortsätter med den systematiska anpassningen av hastighetsgränserna till vägarnas standard. Anpassningen sker kontinuerligt under kommande 12-årsperiod och med en ambition att minimera de negativa effekterna i områden med långa transportavstånd. Den effekt inriktningen förväntas ge är att antalet omkomna per år minskar med 11 personer och att koldioxidutsläppen minskar med 30 000 ton per år.

Fler trafiksäkerhetskameror

Satsningen på fler trafiksäkerhetskameror omfattar 600 mil väg med hastighetsgränserna 70, 80 och 90 kilometer per timme samt cirka 100 korsningar. Den innebär att antalet omkomna per år beräknas minska med 11 personer samt att koldioxidutsläppen beräknas minska med 50 000 ton per år.

Stängsling och kameraövervakning gör järnvägen säkrare

Sedan ungefär tio år tillbaka har antalet dödade i järnvägstransportsystemet varit cirka 90 personer per år. En betydande andel av dödsfallen är självmord. Genom att använda en kombination av stängsel och kameror som detekterar rörelser i spåret kan olyckor och självmord förebyggas av Trafikverket.

Samverkande informationssystem för effektivare transporter

Med samverkande informationssystem för transporter, eller kooperativa system, menas hur fordon samverkar och kommunicerar mellan varandra och med infrastrukturen. Utvecklingen går snabbt och åtgärder för att anpassa transportsystemet till de nya förutsättningarna är prioriterat. Det handlar om nödvändiga justeringar av den fysiska infrastrukturen samt om åtgärder för sänkta kostnader för insamling av data och information.

En modern trafikledning

En ny nationell trafikledning ska införas vilket ger möjligheter att öka kapaciteten på anläggningen genom effektivare styrning och övervakning utan att bygga ny anläggning. Det blir möjligt att arbeta med trafikledning på samma sätt över hela landet och med förbättrat beslutsstöd för den operativa personalen. Det ger ökad kapacitet och punktlighet, och en ökad robusthet vid driftstörningar. Förbättrad informationshantering och mer precisa trafikprognoser ger underlag för bättre trafikinformation, vilket underlättar för både resenärer och tågoperatörer när störningar uppstår.

Införande av ERTMS i Sverige

Internationella rutten ingår i förslaget, till exempel genom införandet av ERTMS, en modernisering av befintligt signalsystem för järnvägen. På sikt underlättar det transporter genom Europa. För Sveriges del innebär det att den svenska delen av Korridor B, Stockholm–Neapel utrustas med ERTMS senast år 2020.

Innovation genom demonstrationsanläggningar

Nya lösningar kräver inte bara forsknings- och utvecklingsinsatser utan innovationer i en bredare mening. Ett led i detta är att planförslaget inrymmer satsningar på demonstration inom några områden, till exempel av elektrifierade vägar där lastbilar kan drivas elektriskt. Denna typ av innovationer innebär tydliga krav på samverkan mellan infrastruktur-, fordons- och transportutvecklingen där Trafikverket blir en aktör i ett större sammanhang. Det gäller också utvecklingen av terminaler och omlastningspunkter eller när nya kollektivtrafiklösningar tas fram, till exempel Bus Rapid Transit (BRT). Det är viktigt att innovationen är behovsdriven så att de nya lösningarna underlättar för resenärer och godstransportköpare.

Effekter av planförslaget

Tillståndet för dagens vägar, järnvägar och farleder kommer att förbättras under planperioden vilket är en förutsättning för att resor och transporter ska kunna genomföras smidigt, grönt och tryggt. Infrastrukturen kommer att bli mer robust och ha en ökad förmåga att tåla störningar. Förslaget till plan förväntas bidra till det övergripande transportpolitiska målet genom att tillgängligheten förbättras.

Planförslaget stödjer också tillväxt genom åtgärder som bidrar till att öka tillgängligheten inom och mellan regioner, vilket leder till bättre fungerande och större arbetsmarknadsområden. Förbättringar för godstrafiken bedöms leda till ökad effektivitet och minskade kostnader, vilket är till nytta för näringslivet.

Förslaget till plan bedöms öka trafiksäkerheten. Det ingår också omfattande åtgärder för att minska bullerstörningar och åtgärder som bidrar till minskade koldioxidutsläpp. Samtidigt ingår åtgärder som ökar trafiken vilket får motsatt effekt. Planförslaget innebär både positiva och negativa effekter för omgivande landskap, natur- och kulturmiljön. Luftkvaliteten förbättras lokalt och åtgärder som främjar ökad gång- och cykeltrafik har positiva hälsoeffekter.

Fakta om den statliga infrastrukturen



Trafikverket förvaltar den statliga delen av det allmänna vägnätet, Europa-, riks-, och länsvägar. I vägnätet ingår även broar, tunnlar och färjeleder. Trafikverket administrerar den statliga medfinansieringen av enskilda vägar.

Trafikverket förvaltar en stor del av järnvägsnätet. De flesta banorna är trafikerade och elektrifierade. I förvaltningen ingår till exempel tunnlar, broar, kraftförsörjningsnät och fiberoptiknät.

Sjöfartsverket förvaltar cirka 300 allmänna farleder av totalt cirka 700 farleder. Längs kusten finns ungefär 50 allmänna hamnar av olika storlek samt ett antal privatägda industrihamnar.

Trafikverket pekar i Kapacitetsutredningen ut drygt 20 hamnar med central betydelse för transporter av gods.

Det statliga bolaget Swedavia driver de tio flygplatser som ingår i det statliga basutbudet samt Sundsvall-Härnösand flygplats. Övriga flygplatser är icke-statliga. Det finns cirka 40 flygplatser i Sverige där det bedrivs reguljär luftfart. Trafikverket administrerar den statliga medfinansieringen till icke statliga flygplatser med statligt upphandlad flygtrafik.

Trafikverket administrerar också ett beredskapsanslag till de tio flygplatser som ingår i det nationella beredskapsnätet för samhällsviktiga insatser.

15 Åtgärder som förbättrar resor, transporter och tillgänglighet – Stockholm

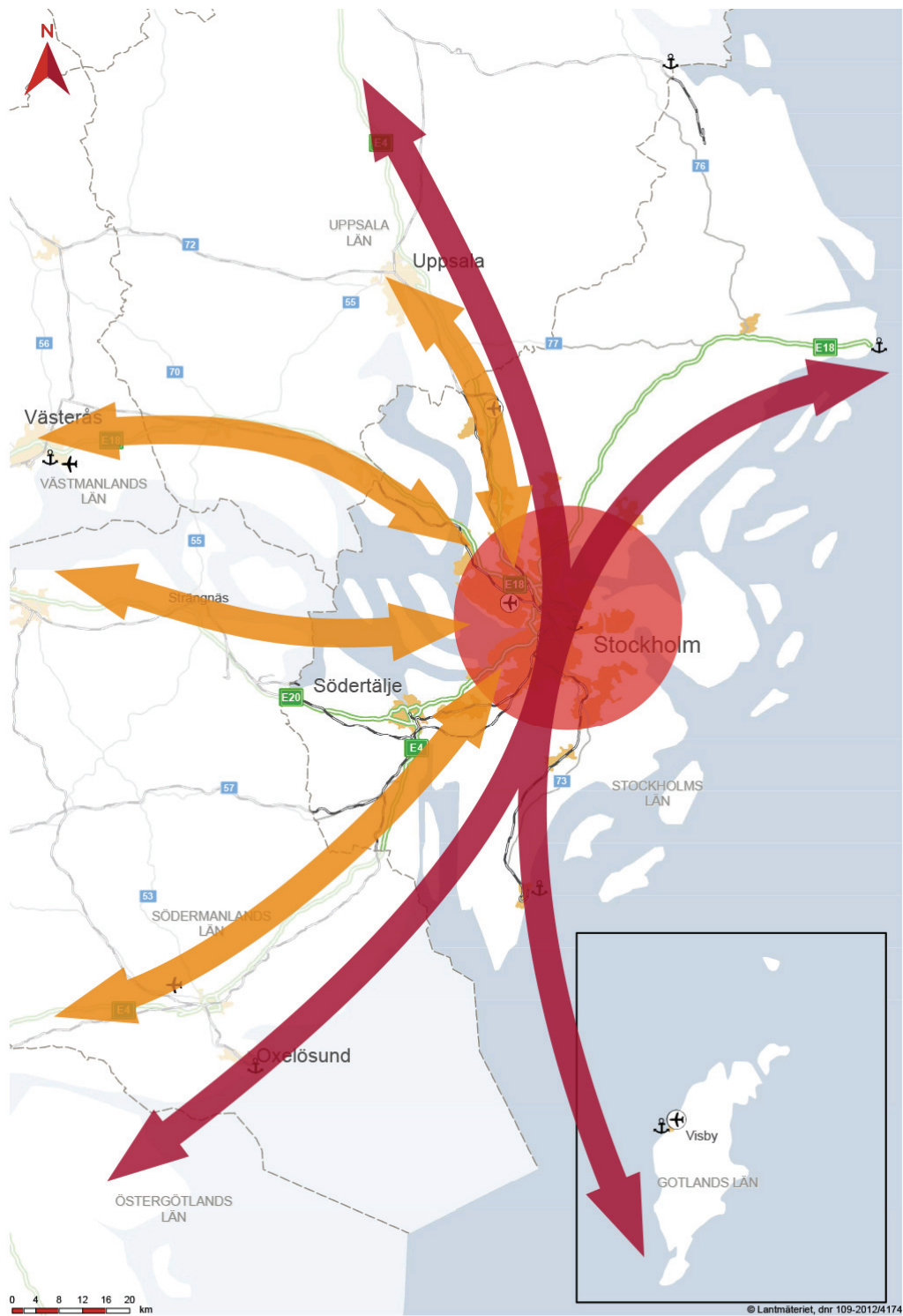
Stockholmsregionen spelar en central roll för hela Sveriges ekonomi. Ett väl fungerande transportsystem är en förutsättning för regionens funktion och tillväxt. Transportsystemet har kapacitetsproblem samtidigt som befolkningstillväxten är historiskt hög. Länet förväntas år 2030 ha en halv miljon fler invånare än i dag, det vill säga 2,6 miljoner invånare. Den växande befolkningen ger förutsättningar för fortsatt god ekonomisk tillväxt, näringslivsutveckling och innovationsförmåga. Sysselsättningen bedöms kunna öka i ännu snabbare takt än befolkningen. För att så ska ske krävs att regionen är attraktiv och tillgänglig. Transportsystemet behöver fungera både för trafik inom länet och för den växande arbetsmarknaden i Mälardalen samtidigt som Stockholm är en nationell och internationell knutpunkt. De större nationella stråken är viktiga även för den regionala trafiken och omvänt finns nationella intressen i länsvägar och landstingets spårnät.

Stockholmsöverenskommelse och pågående förhandling

Regeringen beslutade i november 2006 att tillsätta en särskild förhandlingsman för Stockholms infrastruktur. Förhandlingen resulterade i förslag till prioriteringar och finansiering av åtgärder för vägar, järnvägar och kollektivtrafik i Stockholms län samt miljöåtgärder. Den presenterades i december 2007 och bekräftades i stora delar av de regionala parterna i ett finansieringsavtal 2009, den så kallade Stockholmsöverenskommelsen. Planeringen av åtgärder för perioden 2010–2021 speglade Stockholmsöverenskommelsen i såväl nationell transportplan som i länsplanen för Stockholms län. Sammanlagt finansierades åtgärder för nära 100 miljarder kronor. Summan inkluderar medfinansiering från kommuner, landstinget och näringslivet samt ett överskott från trängselskatten. I planarbetet för 2014–2025 har Stockholmsöverenskommelsen fortsatt varit en utgångspunkt. Stockholmsöverenskommelsen ligger fast i den nya planperioden. För några namngivna investeringar har ändrade förutsättningar inneburit förskjutningar i tid och justeringar av kostnader. Parallellt med arbetet för nationell plan pågår en av regeringen tillsatt förhandling. Den syftar till att söka en samlad lösning för ökat bostadsbyggande och tunnelbana Kungsträdgården–Nacka. Möjligheten till eventuell samförläggning av tunnelbanan och en ny motorledstunnel mellan Södra och Norra länken ska också utredas, Östlig förbindelse. Resultatet av förhandlingen kommer att arbetas in i länsplan och nationell plan för transportsystemet 2014–2025 efter remisserna av dessa.

Trängselskatt skapar förutsättningar

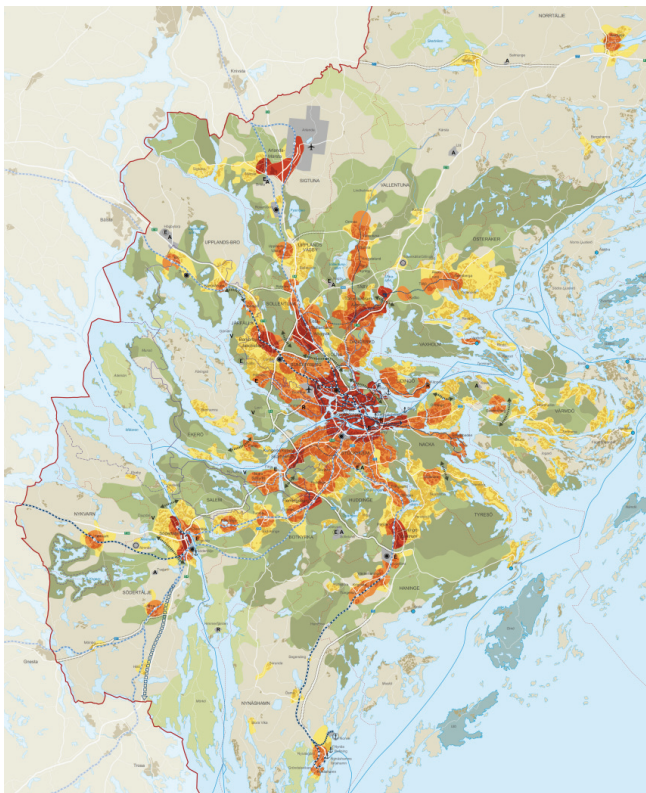
Systemet för trängselskatt har förbättrat framkomligheten på berörda delar av vägsystemet. Då trängselproblematiken förblir påtaglig är det av vikt att systemet förvaltas och utvecklas. Intäkterna från dagens trängselskattesystem finansierar Förbifart Stockholm, med bidrag från nationell plan, och ytterligare ett tjugotal väginvesteringar i länet. Finansieringslösningen förutsätter att skatt införs även på Essingeleden när Förbifart Stockholm är klar samt att trängselskatten kontinuerligt justeras med hänsyn till inflation. Såväl inflationssäkring som skatt på Essingeleden förutsätter nya riksdagsbeslut, vilket ger en viss osäkerhet i finansieringen. I förhandlingsuppdraget ingår frågan om utveckling av trängselskattesystemet. Bakgrunden är att eventuella ökande intäkter är tänkta att kunna användas för att bekosta tunnelbaneutbyggnad.



- **Stråk 1** Resor och transporter i Storstockholm
- ▬ **Stråk 2** Nationella och internationella förbindelser
- ▬ **Stråk 3** Storregional pendling till och från Stockholm

Stråk 1 – Resor och transporter i Storstockholm

Dagligen används transportsystemet i storstockholmsområdet för arbetspendling, näringslivstransporter, inköpsresor, fritidsresor, turism med mera. Nationella spår och vägar är av stor betydelse för att transporterna i området ska fungera. Dessa används för såväl långväga trafik som för trafik alstrad i länet. Med begreppet storstockholmsområdet avses de regionala stadskärnorna och stadsbygd med utvecklingspotential enligt länets regionala utvecklingsplan (RUF 2010, TMR), det vill säga områden markerade med rött och i orange i kartan nedan.



Urval av brister

Trängsel i högttrafik i pendeltåg och tunnelbanor. Störningar i stombusstrafiken på grund av framkomlighetsproblem i det övergripande vägnätet. Stor restidsosäkerhet bland annat på grund av att störningar i spårtrafiken och övrig kollektivtrafik får spridningseffekter i systemet.

Kapacitetsbrister med köbildningar och trängsel i högttrafik i det övergripande vägnätet med påverkan på bland annat arbetspendling och näringslivets transporter. Bristande robusthet bland annat till följd av det höga kapacitetsutnyttjandet.

Trängsel på befintliga cykelvägar i centrala länet. Efterfrågade cykelstråk för arbetspendling som helt eller delvis saknas. Bristande vägvisning, koppling till bytespunkter etc. Bristande underhåll.

Generella trafiksäkerhetsproblem och i synnerhet med tillbud som drabbar cyklister och andra oskyddade trafikanter. Högt antal fall av suicid i spårtrafiken.

Trafikens lokala miljöeffekter är påtagliga bl.a. i form av höga luftföroreningshalter och omfattande överskridanden av MKN för luftkvalitet, omfattande problem med höga bullernivåer och bullerstörningar, barriäreffekter för djur och människor.

Stora koldioxidutsläpp som överstiger nationella mål.

Stora trafikmängder på väg som medför förhöjd föroreningsrisk för vattentäkter och andra skyddsvärda vattenförekomster.

Urval av prioriterade förbättringar för resor och transporter i Storstockholm

För att hantera efterfrågan på transporter i takt med befolkningsökningen krävs att kapaciteten i alla delar av transportsystemet förstärks samtidigt som tillgänglig kapacitet utnyttjas effektivt. Bedömningen är att de utbyggnader av vägsystemet som kan genomföras inte fullt ut svarar mot prognostiserad efterfrågan på vägtrafik. Det leder till att tillgänglig kapacitet i högttrafik i framtiden alltmer aktivt bör fördelas utifrån nytta. I ett regionalt inriktningsarbete har buss i linjetrafik och näringslivstransporter lyfts fram som särskilt prioriterade i det övergripande vägnätet. I tät stadsbygd bör i första hand tillgänglighet skapas genom kollektivtrafik, gång, cykel och utvecklad nyttotrafik. Flera samverkande åtgärder kan bidra till ett mer effektivt utnyttjande av samtliga trafiksystem i Storstockholm. För att identifiera åtgärdsbehov och åtgärder genomförs åtgärdsvalsstudier. Därutöver tillkommer miljöåtgärder som i Storstockholm planeras genomföras med fokus enligt tabellen nedan. Det handlar bland annat om:

Urval av åtgärdsvalsstudier
Kapacitetsbrister i den regionala kollektivtrafiken Nordost-sektorn i Stockholms län
Bristande framkomlighet på väg inom Solna/Sundbyberg/Stockholm Västerort
Framkomlighetsbrister för regional busstrafik (möjlighet till kapacitetsstark kollektivtrafik i form av BRT)
Kapacitetsbrist, Frescati-Bergshamra-Järva krog-Kista
Barriärer i grönsstrukturen
Behov av skydd av vattenförekomster
Urval av åtgärder under planeringsperioden
Samhällsplanering i tidiga skeden och samplanering av infrastruktur, markplanering och trafikering för en effektiv markanvändning och hållbar trafikförsörjning. Helhetsplanering för trafikförsörjningen i olika tidsperspektiv av länets geografiska sektorer förordas som stöd för mer detaljerad planering
Minska planerade och oplanerade störningars påverkan på trafiksystemen genom:
Utvecklad trafikledning som ett verktyg för trafikinformation och teknikutveckling.
Trafikslagsövergripande störningshantering genom koordinering av planerade trafikstörande projekt, i samverkan med regionala aktörer.
Trimmade signalanläggningar/ITS (väg). Bygga ut och modernisera tekniska system för både ökad trafiksäkerhet, framkomlighet och trafikantinformation utifrån de gemensamma regionala behoven.
Informera och varna trafikant (kövarning, operatörstryd trafikinformation, dynamisk parkeringsinformation, pendelprakering med information)
Effektivare användning av trafiksystemen och ökad tillgänglighet genom bättre informationstjänster och smarta val
Arbetsätt med åtgärds paket som inkluderar såväl utbudsförbättringar som infrastrukturåtgärder, och underlättar hållbara resval. Aktuellt exempelvis i arbetsplatsområden, bostadsområden, vid nya kollektivtrafikssatsningar och vid nyexploatering.
Urval av miljöåtgärder under planeringsperioden
Dammbindning
Tätortsmiljöer/Stationsmiljöer/gestaltning
Buileråtgärder för att skydda boende, skolor, vård och omsorgslokaler samt utemiljöer/rekreatiomsområden
Vattenskyddsåtgärder för att skydda vattenförekomster såväl kvalitet som kvantitet och ekologisk status
Landskapsåtgärder för att avhjälpa Barriärer för biologisk mångfald och friluftsliv samt skydda, restaurera, återskapa och utveckla natur- och kulturvärden.
Utredningsbehov inom samtliga miljöområden för riktade fysiska miljöåtgärder samt för tunnelluft och åtgärder i ÄGP Luftkvalitet

Tillräcklig kapacitet i kollektivtrafiken i Storstockholm

Spårtrafiken och övrig kollektivtrafik i form av pendeltågstrafik, tunnelbanetrafik, tvärsparvägar och stombusstrafik är avgörande för arbetspendlingen i Storstockholm. I rusningstrafik är andelen kollektivtrafikresenärer mycket hög. I rusningstrafik är andelen kollektivtrafikresenärer mycket hög med trängsel i tåg och bussar. Under planperioden bedöms efterfrågan på kollektivtrafik att öka med omkring 30 till 50 procent. Efterfrågan ser ut att bli störst för resor till och från de centrala delarna av länet. Samtidigt är det önskvärt att kunna erbjuda bättre tillgänglighet till fler målpunkter i regionen, däribland de regionala stadskärnorna. Kollektivtrafiken har dessutom en viktig avlastande roll för trafiken på de nationella vägarna. Sjunkande kollektivtrafikandel skulle förutom miljökonsekvenser alltså leda till allvarligt försämrade tillgängligheten med bil.

Urval av brister
Bristande kapacitet och attraktivitet i kollektivtrafiken som förstärks till följd av befolkningstillväxten.
Kollektivtrafikens avlastande roll av trafiken på statliga vägar minskar.
Otillräcklig kapacitet och kvalitet i kollektivtrafiken kan motverka efterfrågad överflyttning från personbil till kollektivtrafik och därmed öka utsläppen från trafiken i stort.
Behov av ökad prevention mot självmord och olyckor på grund av otillåtet spårbeträdande

Urval av prioriterade förbättringar för kollektivtrafikkapacitet i Storstockholm

Arbetet med att förbättra kapaciteten och kvaliteten i kollektivtrafiken sker i nära samarbete med den regionala kollektivtrafikmyndigheten Trafikförvaltningen vid Stockholms läns landsting, länsstyrelsen och berörda kommuner. Medel i nationella planen går till åtgärder för att förbättra stombusstrafikens framkomlighet på nationella vägar, bytespunkter och trafiksäkerhet. Detta arbete kommer att ske kontinuerligt under planperioden och beröra ett flertal platser i länet. Därutöver läggs medel på större spårinvesteringar. En förhandling om ansvar för förvaltning av pendeltågstationer pågår och kan komma att innebära ökat statligt åtgärdsansvar.

Urval av åtgärder under planeringsperioden				
Prioritera buss i linjetrafik för ett effektivt utnyttjande av nationella vägnätet bl a genom:				
Utveckla BRT som kapacitetsförstärkning av kollektivtrafik				
Införa/utveckla busskörfält inkl bussprioritering				
Utveckla bytespunkter för att underlätta omstigning och byten mellan alla trafikslag bla genom:				
Nya plattformslägen/utbyggnad av befintliga plattformar				
Tillgänglighetsanpassning av -stationer inkl Stockholm C .				
Anpassa busshållplatser längs prio-nät.				
Förbättrad säkerhet i kollektivtrafiksystemen (nationella järnvägar) och färre störningar bla genom:				
Stängsling i kombination med kameraövervakning vid utpekade platser för obehörigt spårbeträdande och suicidprevention bla Solna, Rotebro, Huddinge, Handen, Stockholm södra				
Ökad säkerhet i plankorsningar mellan järnväg /väg bla plankorsningar Fagersjövägen – Nynäsbanan, Årstaängsvägen/Marievik				
Namngivna åtgärder		2014-2016	2017-2019	2020-2025
Alvik-Ulvsunda-Solna station, snabbspårväg (statlig medfinansiering)		x	x	
Roslagsbanan, dubbelspår etapp 1 (statlig medfinansiering)			x	
Tvårspårväg Ost/Saltsjöbanan, snabbspårväg, (statlig medfinansiering)		x	x	
Nacka (t-bana Kungsträdgården), statlig medfinansiering		Förhandling pågår		
Namngivna brister		2014-2016	2017-2019	2020-2025
Inga namngivna brister på stråket				

Framkomlighet i det övergripande vägnätet i Storstockholm

Det övergripande vägnätet domineras av nationella vägar och omfattar därtill några högtrafikerade statliga vägar och kommunala huvudleder. Vägtrafiken fyller funktioner för arbetspendling, näringslivets transporter inklusive distributionstrafik och övrigt resande av olika slag.

Urval av brister
Påtagliga och växande framkomlighetsproblem i nationella vägnätet som leder till osäkra restider och låg tillförlitlighet. Förutsägbarheten i restid är låg och störningar vanligen förekommande. Detta drabbar näringslivets transporter, busstrafiken, långväga trafik och arbetspendling i stort med stora samhällsekonomiska förluster som följd.
Bristande kapacitet på de större infarterna liksom genom och inom regionens centrala delar. Problematiken beror på de höga trafikflödena men också på det begränsade utbudet av förbindelser över de vattendrag som delar Stockholm, Saltsjö-Mälarsnittet. Tillgängligheten mellan länets södra och norra halvor är därmed bristande.
Vägtrafiken är generellt svår att förena med miljö- och hälsomål. Stillastående trafik och köer bidrar negativt till problemen medan god tillgänglighet ökar efterfrågan på vägtrafik.

Urval av prioriterade förbättringar för framkomlighet i övergripande vägnät

Förbättrad framkomlighet i det statliga vägnätet nås i första hand genom att tillgänglig kapacitet på olika sätt används mer effektivt. Det uppnås bland annat genom utvecklad trängselskatt, trafikledning, utvecklade trafikstyrningssystem och fler kollektivtrafikkörfält. Parallellt utökas och balanseras den tillgängliga vägkapaciteten genom så kallade trimningsåtgärder, det vill säga enklare åtgärder inom vägområdet. Utöver detta finns ett antal större namngivna investeringsåtgärder. I samband med dessa ska regelmässigt åtgärder vidtas för att utifrån behov klara tillgängligheten under byggtiden, bland annat genom effektivare användning av transportsystemen.

Urval av åtgärder under planeringsperioden			
Effektivare användning av nationella vägsystemet för ökad tillgänglighet bl a genom:			
Trafikledning/tekniska system för effektivare utnyttjande av vägsystemet			
Effektivare storstadslogistik			
Åtgärder för att minska störningar under byggskedet (MM i byggskedet) exempelvis Förbifart Stockholm, Slussen-Ostsektorn och Södertörnsleden (förberedelser).			
Åtgärder för att möta ökad efterfrågan i Södertäljestråket med effektiva och resenärsorienterade åtgärder (MM i bostadsområden)			
Förstärkningar och trimningar och av det befintliga nationella vägnätet bl a genom:			
Förlängda ramper			
Nya rampanslutningar			
Fler körfält och förbättrade trafikplatser ex E4 Tpl Rotebro och E18 Tpl Stäket			
Namngivna åtgärder	2014-2016	2017-2019	2020-2025
E18 Trafikplatser Roslags Näsby och Viggbyholm			
Trafikplatser på E18 för förbättrad kapacitet, framkomlighet och trafiksäkerhet.	x	x	
E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn ökad kapacitet för kollektivtrafik och väg samt trafiksäkerhet mellan E4/E20 och Rv 73	u	x	x
E18 Danderyd-Arninge			
Kollektivkörfält på sträckan Danderyds kyrka – Arninge, breddning av flera mindre broar samt ombyggnad av broarna vid trafikplats Lahäll och Värtavägen. Förbättringar för kollektivtrafiken samt ökad kapacitet.		x	
E18 Statlig följdinvestering, Arninge hållplats		x	
E18 Frescati-Bergshamra-Stocksundsbron Utökningkörfält mellan Frescati - Bergshamra och Stocksundsbron.Kapacitetshöjande höjande åtgärd och förbättrad framkomlighet för kollektivtrafik.		x	
E18 Norrtälje Kapellskår			
Förbättrad trafiksäkerhet på E18 mellan Norrtälje och Kapellskår.	x	x	
E18 Trafikplats Kockbacka			
Ny trafikplats på E18 i syfte att avlasta det lokala vägnätet (Enköpingsvägen, Granhammarsvägen och väg 840).	x	x	
E18 Trafikplats Kallhäll			
Ytterligare ramper i tpl Kallhäll på E18 i syfte att avlasta i första hand Enköpingsvägen.	x	x	
E20 Trafikplats Almnäs			
Ny trafikplats på E20 i syfte att möjliggöra exploatering av mark i anslutning till militärens fd anläggning i Almnäs. Berör Södertälje och Nykvarns kommuner.	x	x	
Förhandlingsuppdraget Stockholm, åtgärder utöver tunnelbana Nacka - Kungsträdgården	Förhandling pågår		
Namngivna brister	2014-2016	2017-2019	2020-2025
Inga namngivna brister på stråket			

Tillgänglighet för cykelpendling i Storstockholm

Stockholms län saknar till stora delar ett sammanhängande cykelvägnät samtidigt som antalet cyklister är växande. Ett utbyggt cykelvägnät skulle i första hand möjliggöra för arbetspendling men kan därutöver även nyttjas för övrigt resande. Arbetspendling med cykel består dels av rena cykelresor, dels av resor som kombinerar cykel med kollektivtrafik. Detta medför att cykelvägnätets anslutning till kollektivtrafikens knutpunkter är av betydelse. Utöver brister i cykelinfrastrukturen finns brister i vägvisning, belysning, sidoutrustning liksom drift- och underhåll. I innerstaden råder kapacitetsbrist på befintliga cykelvägar.

Urval av brister

Bristande tillgänglighet för arbetspendling med cykel

Cyklister är i dag en särskilt olycksdrabbad grupp.

Urval av prioriterade förbättringar för tillgänglighet cykelpendling Storstockholm

Fortsatt planering och utbyggnad av ett övergripande cykelvägnät längs nationella vägar utgår från den regionala cykelplanen. Arbetet bygger på nära samarbete och samsyn mellan berörda kommuner och de regionala planeringsaktörerna. I större namngivna väginvesteringar bör tillgänglighet med cykel rutinmässigt inkluderas.

Urval av åtgärder under planeringsperioden

Förbättra och skapa funktionella cykelstråk längs med nationella vägar bl a genom:

Utbyggnad av cykelstråk för att genomföra regional cykelplan, stråk kopplade till E18, E4 och E20

Trimningar av cykelvägnätet i storstadsområdet, ex E4 norr Märstastråket, Norrtull-Kista.

Kopplingar till bytespunkter.

Trafikledning/tekniska system för effektivare utnyttjande av cykelvägssystemet och för smidigare omstigningar.

Förbättrad trafiksäkerhet för cykeltrafikanter och andra oskyddade trafikanter genom:

Planskilda GCM-passager (riksvägar/länsvägar), längs alla regionala stråk i länet där ett stråk korsar en statlig väg.

Namngivna åtgärder

2014-2016 2017-2019 2020-2025

Regionalt cykelstråk, Täbystråket E 18 (Frescati-Mörby Centrum).

Utbyggnaden gäller ett av flera stråk för att skapa ett sammanhängande nät av regionala arbetspendlingsstråk för cykel. Stråket föreslås bli ett snabbcykelstråk.

x

Namngivna brister

Inga namngivna brister på stråket

Stråk 2 – Nationella och internationella förbindelser till och från Stockholm

I Stockholmsområdet finns ett stort antal nationella och internationella målpunkter och marknader. De nationella och internationella förbindelserna till och från Stockholm är betydelsefulla för näringslivet, akademi- och forskningsvärlden och Sverige som turistnation. Varuförsörjningen av landets största konsumtionsmarknad ställer också krav på effektiva långväga transporter liksom de företräddelsevis högvärdiga produkter som exporteras från regionen. I länet finns därtill landets största knutpunkter i transportsystemet. Stockholms central och Arlanda har en särställning i detta sammanhang. Stockholms central trafikeras av 200 000 resenärer per dygn. Arlanda är Sveriges största flygplats för resenärer och fraktgods. Årligen flyger över 19 miljoner resenärer till eller från Arlanda.

Nationella spår- och vägförbindelser är viktiga för trafik som passerar genom länet. Es-singeleden trafikeras av cirka 160 000 bilar per vardagsmedeldygn. I detta avsnitt beskrivs åtgärdsbehov på de tyngsta stråken på spår och väg, bland annat med kopplingar till det nationella godstransportnätet med hamnar och terminaler liksom kopplingar till Arlanda. Kopplingen mellan Gotland och fastlandet är också betydelsefull. För person-färjetrafiken till Gotland pågår upphandling.

Urval av brister

Efterfrågan på nationell järnvägstrafik är i dag större än systemets befintliga kapacitet samtidigt som efterfrågan fortsätter att öka. Störst är behoven av tätare och tillförlitligare trafik på Södra och Västra stambanan, Ostkustbanan och Mälärbanan. Infrastrukturen är i vissa delar underdimensionerad, underhållet har varit kontinuerligt eftersatt och flera bangårdar behöver effektiviseras.

Spårkapaciteten genom Stockholmsområdet är en nyckelfråga för att binda ihop södra och norra Sverige, men också Mälardalen. När Citybanan öppnar för trafik, bedöms den tillgängliga kapaciteten för fjär- och regionaltåg till Stockholm Central räcka för att matcha den efterfrågeökning som kan väntas efter en utbyggnad av Ostlänken, däremot brister då kapaciteten på Flemingsbergs station och på Grödingebanan.

Bristande kapacitet i såväl spår som väg till Arlanda riskerar att begränsa flygplatsens kapacitet och attraktivitet. Flygplatsens miljötillstånd omfattar också marktransporterna till och från flygplatsen och färdmedelsfördelningen på marktransporterna kan påverka flygets utvecklingsmöjligheter.

Kapacitetsbrister på de nationellavägarna i högtrafik med negativa effekter bland annat för lastbilstransporter och annan näringslivstrafik. Höga trafikflöden och begränsade förbindelser genom Stockholm leder till kapacitetsbrister såväl centralt som på infartslederna.

I centrala Stockholm finns ett flertal ungefär jämnåriga bro- och tunnelkonstruktioner med omfattande renoveringsbehov. Dessa brister behöver åtgärdas på ett sätt som inte stör trafiken mer än nödvändigt..

Bristande tillgänglighet för färjetrafiken till Visby. Behov av funktionsseparering mellan person- och godstrafik i Visby hamn respektive Klintehamns hamn.

De viktigaste nationella och internationella förbindelserna mellan målpunkter i Stockholms län och omvärlden är tunga transportstråk med omfattande trafik med negativa konsekvenser för miljön och människors hälsa.

Utbredd bullerproblematik, miljöproblem och barriäreffekter då berörd infrastruktur är storsaklig, utsträckt och gör stora ingrepp i landskapet.

Urval av prioriterade förbättringar för nationella och internationella förbindelser

Åtgärderna syftar till att upprätthålla och förbättra kapaciteten på de tyngsta väg- och järnvägsstråken och därmed öka tillgängligheten till viktiga målpunkter i regionen. Kapacitetsåtgärder kompletteras bland annat med åtgärder för bättre säkerhet och minskade störningar.

Urval av åtgärdsvalsstudier
Bristande kapacitet E4, Tpl Järva Krog
Kapacitetsbrist på anslutande infartsleder med koppling till Förbifart Stockholm
Petroleumtransporter till och inom Stockholmsregionen
Långsiktiga alternativ för järnvägen genom Stockholm
Överskridande av normer för luftkvalitet Hågelbyleden/E4
Urval av åtgärder under planeringsperioden
Förstärkningar och trimningar av det befintliga nationella järnvägsnätet bl a genom:
Stockholm C, plattformsanpassningar och modernisering efter Citybanans öppnande
Kapacitetshöjning genom hastighetsåtgärder, justeringar av signalsystem ex på Stockholm C och Ostkustbanan
Trafikledning för effektivare utnyttjande av järnvägssystemet
Förbättrat utnyttjande av depåer och bangårdar och kopplingar till övriga trafiksystemet ex Södertälje hamn godsbangård
Förlängning av förbigångsspår (gods) ex Ostkustbanan
Förstärkningar och trimningar av det befintliga nationella vägnätet bl a genom:
Trafikledning/tekniska system för effektivare utnyttjande av vägsystemet
Förlängda ramper och nya rampanslutningar
Fler körfält och förbättrade trafikplatser
Trimmade signalanläggningar/ITS, infartsleder ex E4/E20 från Södertäljebron -Moraberg körfältsutökning och MCS
Förbättrat utnyttjande av depåer och bangårdar och kopplingar till övriga trafiksystemet
Förbättrad säkerhet i väg och järnvägssystemet och färre störningar bl a genom:
Stängsling i kombination med kameraövervakning vid utpekade platser för obehörigt spårinträdande och suicidprevention
Bygga planskilda korsningar mellan jvg/väg, bl a Rosersberg och Brobyvägen, Sigtuna
Förbättra säkerheten i befintliga plankorsningar
Åtgärda kapacitetsbrist farleder, inseglingsrännor
Klinthehamn (farled) Möjliggöra för större fartyg att anlöpa Klintehamns hamn genom muddring av farleden. Renodla gods- och persontrafiken till Klintehamn respektive Visby.
Miljöåtgärder
Dammbindning
Tätortsmiljöer/gestaltning
Bulleråtgärder för att skydda boende, skolor, vård och omsorgslokaler samt utemiljöer/rekreatiomsområden
Vattenskyddsåtgärder för att skydda vattenförekomster såväl kvalitet som kvantitet och ekologisk status
Landskapsåtgärder för att avhjälpa Barriärer för biologisk mångfald och friluftsliv samt skydda, restaurera, återskapa och utveckla natur- och kulturvärden.
Utredningsbehov inom samtliga miljöområden för riktade fysiska miljöåtgärder samt för tunnelluft och åtgärder i Åtgärdsprogram Luftkvalitet

Tabellen fortsätter på nästa sida.

Namngivna åtgärder	2014-2016	2017-2019	2020-2025
E4 Norrtull(Haga-Södra)-Kista Ytterligare körfält adderas genom att bredden på befintliga körfält minskas och vägrenar tas i anspråk. Hela sträckan utrustas av säkerhetsskäl med bla MCS och radar.	x		
Hagalund, effektivisering av omloppsnära uppställning och kapacitet för anslutning. Ombyggnader av av spåransläggningen för att avlägsna flaskhalsar för förbättrad kapacitet. (namngivet objekt)			x
Citybanan Tvåspårig järnväg med två nya stationer i en cirka 5,3 km lång tunnel mellan Tomtebodan och pendeltågsstationen Stockholms södra. Samt ombyggnad av spårerna mellan Årstabroarna och Älvsjö En cirka 1,4 kilometer lång järnvägsbro ska byggas över spårområdet i Årsta. Citybanan fördubblar kapaciteten över Saltsjö-Mälarsnittet och tågen kan gå tätare och med högre punktlighet.	x	x	
Stockholm C- Sörentorp, hastighetshöjande åtgärder	x		
Rosersberg, anslutning kombiterminal En överlämningsbangård byggs för att anslutningen till Postens anläggning och kombiterminal vid Rosersberg ska fungera utan störningar på persontrafiken längs Ostkustbanan. Vilket i sin tur leder till att vi kan transportera varor och gods på långa sträckor via järnväg.	x		
E20 Norra länken, Ny motorväg i tunnel mellan Hagastaden och Värtan samt med anslutning till Roslagsvägen vid Frescati.	x	x	
E4 Tomtebodan - Haga Södra Kapacitetsförstärkning mellan Essingeleden och Hagastaden inför öppnandet av Norra länken.	x	x	
E4 Förbifart Stockholm Sexfilig motorväg mellan Kungens Kurva och Häggvik, huvudsakligen i tunnel. Bidrar till ökad kapacitet i det övergripande vägsystemet i länet och över Saltsjö-Mälarsnittet.	x	x	x
E4/E20 Essingeleden-Södra Länken Bland annat ny ramp för att öka kapaciteten och trafiksäkerheten på E4/20 i mötet mellan Södra länken och Essingeleden. Åtgärden syftar till minskad störningskänslighet och köbildning.		x	
Flemingsberg ytterligare plattformsspår, spår 0 Utbyggnad av ytterligare ett plattformsspår dels för öka kapaciteten på linjen vid stationsuppehåll med resandeutbyte i Flemingsberg, dels möjliggör att Flemingsberg används som alternativ slutstation vid spåravstängningar. Innebär ökad kapacitet samt tillförlitlighet och återställningsförmåga för järnvägstrafiken. Åtgärden är nödvändig för att ca 2018 klara vissa avstängningsscenarios för renoveringsåtgärder mellan Stockholm central och Stockholm södra	x	x	
Anslutande infartsleder Förbifart Stockholm (berörda sträckor):			x
E4 Häggvik-Rotebro			x
E4 Rotebro-Upplands Väsby			x
E4 Upplands Väsby-Arlanda			x
E18 Hjulsta-Jakobsberg			x
E4/E20 mellan tpl Hallunda och tpl Värby			x
E4/E20 från tpl Saltskog- Södertäljebro			x
Större reinvesteringar Saltsjö-Mälarsnittet			
Stockholm C-Stockholm Södra, bl a Strömsbroarna inkl vissa följdinvesteringar		x	x
Namngivna brister	2014-2016	2017-2019	2020-2025
Horstensleden (farled) Horsstensleden möjliggör separering av in- och utgående trafik till Stockholms hamn samtidigt som den resulterar i avsevärt kortare färd för stora (kryssnings)fartyg som kommer från söder och är på väg in till Stockholm.	u		
Landsort - Södertälje (farled), fördjupad utredning	u		
Tomtebodan bangård, bristande effektivitet	u		
Tillgänglighet till Arlanda och kapacitetsbrist Ostkustbanan, Skavstaby-Arlanda-Uppsala	u		

Stråk 3 – Storregional pendling till och från Stockholm

Spårförbindelserna i östra Mellansverige med lokala anslutningar är av stor betydelse för möjligheten att arbetspendla och knyta samman de större städerna i östra mellansverige till en storregional arbetsmarknadsregion.

Urval av brister
Mälarbanans befintliga kapacitet medger inte att Citybanan kan utnyttjas fullt ut. Detta får konsekvenser för både nationell, storregional och regional järnvägstrafik.
Regionaltågstrafikering påverkas av kapacitetsbrister i järnvägsanläggningen. I nuläget finns ett antal kapacitetsbrister som försvårar ett genomförande av förslag på mer funktionellt trafikeringssupplägg.
Järnvägsanläggningen brister i det att underhållet är eftersatt med frekventa tågstörande fel som följd. Detta minskar trafikens punktlighet och tillförlitlighet. Målet är en anläggning som i sig inte orsakar oplanerade driftsavbrott. Den större omfattning och högre kvalitetsnivån inom drift, underhåll och reinvestering som krävs för att nå detta är mycket väl motiverad för att undanröja förseningar.

Urval av prioriterade förbättringar för storregional pendling

Berörda planeringsaktörer har i samverkan utarbetat en Trafikplan 2017 för den storregionala tågtrafiken efter Citybanans öppnande. Trafikplanen syftar till att skapa ett mer enhetligt och funktionellt tågupplägg som underlättar för arbetspendling.

För att bedriva regionaltågstrafik i enlighet med denna, har prioriterade trimnings- och kapacitetshöjande åtgärder samlats inom ramen för ett Mälardalspaket. I tabellen nedan redovisas dessa åtgärder, varav delar ligger i Stockholms län. Åtgärder i angränsande län finns redovisade i kapitel 14: Åtgärder som förbättrar resor, transporter och tillgänglighet – östra Mellansverige.

Därutöver är investeringar i Mälarbanan prioriterade med hänsyn till behoven av ökad kapacitet för fjärrtågstrafik, regionaltågstrafik och pendeltågstrafik.

Urval av strategiska åtgärdsvalsstudier			
Kapacitets- och tillgänglighetsbrister Märsta station			
Barriärer i grönstrukturen			
Urval av åtgärder under planeringsperioden			
Mälardalspaket: Trimningar och förstärkningar av det befintliga järnvägsnätet för förbättrad kapacitet samt för ökad punktlighet och tillförlitlighet bl a genom:			
Åtgärder i Stockholmsregionen			
Kapacitetshöjning genom hastighetsåtgärder, justeringar av signalsystem bl a på Södra stambanan och Grödingebanan, Älvsjö-Järna			
Effektivisera tågavsignalering Stockholm C			
Förlängning av befintliga plattformar bl a i Märsta och Nykvarn.			
Åtgärder i övriga Mälardalen			
Kapacitetshöjning genom hastighetsåtgärder, justeringar av signalsystem bl a på Ostkustbanan, Nyköpingsbanan, Mälarbanan, Dalabanan			
Sammanhållen underhållssatsning i samverkan med berörda parter, fortsatt arbete med satsningen "Arbetspendling i storstad"			
Miljöåtgärder			
Bulleråtgärder för att skydda boende, skolor, vård och omsorgslokaler samt utemiljöer/rekreatiomsområden			
Vattenskyddsåtgärder för att skydda vattenförekomster såväl kvalitet som kvantitet och ekologisk status			
Landskapsåtgärder för att avhjälpa Barriärer för biologisk mångfald och friluftsliv samt skydda, restaurera, återskapa och utveckla natur- och kulturvärden.			
Namn	2014-2016	2017-2019	2020-2025
Mälarbanan, Tomtebodavägen-Kallhäll, två nya spår. Byggstart delen Tomtebodavägen-Barkarby under perioden.	x	x	x
Namn	2014-2016	2017-2019	2020-2025
Inga namngivna brister på stråket			

Åtgärder inom ramen för Mälardalspaketet redovisas även i kapitel 14.

Sammanfattning av effekter av föreslagna åtgärder i Stockholm

De åtgärder som föreslås under planperioden bidrar till att regionen kan växa med en halv miljon nya invånare utan att trafiksituationen påtagligt förvärras. Tillgängligheten i transportsystemet bedöms inte fullt ut att hinna utvecklas i takt med befolkningstillväxten, även om de föreslagna investeringarna i statliga väg- och järnvägssystem förstärker kapaciteten i flera stråk. Möjligheten att arbetspendla med spårtrafik i länet och i östra Mellansverige förbättras med Citybanan, utbyggnaden av Mälarbanan och övriga åtgärder i Mälardalspaketet. Övrig kollektivtrafik underlättas genom bland annat spårsatsningar och nya kollektivtrafikkörfält. Pågående förhandling kan komma att resultera i att tunnelbanan åter börjar byggas ut och skapar ökad tillgänglighet.

Det statliga vägnätet kompletteras med Förbifart Stockholm, som bidrar till ökad kapacitet och minskad sårbarhet i trafiksystemet samt avlastar de centrala infarts- och genomfartslederna. Vägnätet i anslutning till Förbifart Stockholm har till stora delar förstärkts med hänsyn till trafiken till och från Förbifarten. Tvärförbindelserna i Södertörn har därtill förbättrats. Ytterligare tvärförbindelser skapas genom Norra länken som understödjer nya större bostadsområden. Ett regionalt cykelvägnät är under utbyggnad och i slutet av planperioden är cykelpendling ett alternativ till bil- och kollektivtrafik i fler resrelationer.

Sammantaget är det sannolikt att trafiksystemet utnyttjas mer effektivt samtidigt som det för resenären finns fler alternativa resvägar. Trafiksäkerheten har generellt ökat. Trots dessa och ett flertal ytterligare åtgärder bedöms trängselproblematiken fortsatt vara stor med ökande restider.

Bedömning av kvarstående brister efter 2025

Efter att redovisade åtgärder är genomförda kvarstår behov av ytterligare åtgärder och insatser för att klara brister i transportsystemet i Stockholmsregionen. Ett kontinuerligt arbete kommer att krävas utifrån den inriktning som påbörjats under planperioden med bland annat trimningar och förbättringar av befintligt system, ökad säkerhet, minskade störningar och ökad robusthet.

Flera större investeringsåtgärder bedöms också vara nödvändiga liksom ytterligare satsningar på att minska trafikens negativa effekter på miljö och hälsa.

Tillgängligheten till Arlanda har fortsatta brister, liksom Ostkustbanan mellan Stockholm och Uppsala. Arbetet med att förstärka den storregionala pendlingen i Mälardalen behöver fortsätta.

Under planperioden prioriteras nödvändiga anpassningar av Stockholm central med anledning av Citybanans öppnande. På längre sikt kan ytterligare behov av kapacitetsförstärkningar vara aktuella till följd av den ökande långväga pendlingen in mot Stockholm. Med Ostlänken och tätare trafik från Eskilstuna och Katrineholm visar prognosen för 2030 på totalt 13 tåg per timme längs Grödingebanan sträckan Södertälje–Flemingsberg under en maxtimme. Om trafiken ökar mer än i prognosen kan det handla om 17 tåg per timme under maxtimmen. I detta fall kan det komma att krävas vissa åtgärder för att trygga en bra robusthet, det handlar då i första hand om mindre åtgärder.

Behoven av ytterligare järnvägskapacitet både söder om och norr om Stockholm central bör ses samlat och ur flera perspektiv. Långsiktiga alternativ för järnvägen genom Stockholm och frågan om Stockholms central behöver utredas både som del i det nationella järnvägssystemet och som stadsbyggnadsfråga. Trafikverket är därför redo att tillsammans med Stockholm stad studera förutsättningarna för en sådan långsiktig utbyggnad.

Kollektivtrafiken har även efter genomförda åtgärder kapacitets- och kvalitetsbrister. En kapacitetsstark kollektivtrafik till nordostsektorn och framkomligheten för den regionala busstrafiken är fortsatt viktiga områden att arbeta med. Långsiktiga alternativ för tunnelbanan behöver säkras genom kapacitetsförstärkningar centralt och nya kopplingar till befintliga linjer. Utbyggnaden av det regionala cykelvägnätet bedöms inte i sin helhet kunna genomföras under planperioden.

Stockholmsregionens försörjning av bränsle- och petroleumprodukter är under omvandling och påverkar transportbehovet och hamnarna i området. Frågan behöver utredas samlat i olika tidsperspektiv.

För några brister genomförs åtgärdsvalsstudier och för några inleds arbete med fysisk planering under planperioden 2014-2025.

Större kvarstående brister och åtgärder efter 2025	
Forstätt arbete med bl a trimningar och förbättringar av befintligt system, ökad säkerhet, minskade störningar och ökad robusthet.	
Genomförande av Regional cykelplan för Stockholms län, (fortsatt arbete)	
<i>Namngivna brister:</i>	
Tillgänglighet till Arlanda och kapacitetsbrist Ostkustbanan, Skavstaby-Arlanda <i>planering påbörjas under planperioden, (ej statlig infrastrukturhållare för delar av sträckan)</i>	u
Bristande effektivitet Tomtebodabangård <i>planering påbörjas under planperioden</i>	u
Förhandlingsuppdraget Stockholm, åtgärder utöver tunnelbana Nacka - Kungsträdgården	u
Brist i farled, Södertälje-Landsort	u
Horstensleden (farled)	u
<i>Urval av åtgärdsvalsstudier:</i>	
Kapacitetsbrister i den regionala kollektivtrafiken Nordost-sektorn i Stockholms län	(ÅVS)
Framkomlighetsbrister för regional busstrafik (möjlighet till kapacitetsstark kollektivtrafik i form av BRT)	(ÅVS)
Kapacitets- och tillgänglighetsbrister Märsta station	(ÅVS)
Bristande kapacitet E4, Tpl Järva Krog	(ÅVS)
Kapacitetsbrist på anslutande infartsleder med koppling till Förbifart Stockholm	(ÅVS)
Bristande framkomlighet på väg inom Solna/Sundbyberg/Stockholm Västerort	(ÅVS)
Petroleumtransporter till och inom Stockholmsregionen	(ÅVS)
Barriärer i grönstrukturen	(ÅVS)
Behov av skydd av vattenförekomster	(ÅVS)
Överskådande av normer för luftkvalitet Hågelbyleden/E4	(ÅVS)
Långsiktiga alternativ för järnvägen genom Stockholm	(ÅVS)
Kapacitet i järnvägsnätet söder om Stockholm vid kraftigt ökad trafik	(ÅVS)
<i>Åtgärder inte under planperioden:</i>	
Kapacitetsbrist Ostkustbanan, godsspår norr om Ulriksdal	
Kapacitetsbrist Ostkustbanan, Tomtebodaförbi Solna station samt behov av ytterligare regional tågstation	
Långsiktiga alternativ för tunnelbanan, kapacitetsförstärkningar centralt samt förlängningar och kopplingar till befintliga linjer	