



Till regeringen och statsrådet Åsa Torstensson,
Näringsdepartementet

Stockholm – Mälardalenregionens transportsystem

En bättre sits är en historiskt unik, långsiktig och frivillig process driven av de politiska partierna tillsammans med en rad andra aktörer för att utveckla ett effektivare och smartare transportsystem i Stockholm – Mälardalenregionen. Vi bidrar därmed till de nationella transportpolitiska målen och ett hållbart samhällsbyggande socialt, ekonomiskt och miljömässigt.

Stockholm – Mälardalenregionen, som representerar en tredjedel av landets befolkning i fem län och 65 kommuner, konkurrerar inte med resten av landets regioner. Vår region verkar däremot i hård konkurrens med andra internationellt effektiva och attraktiva regioner i Europa och i övriga världen om att attrahera utländskt kapital, huvudkontor, stora företag, forskning och talanger. Investeringar som endera placeras här eller i andra länder.

Vi lämnar nu i enlighet med våra fem läns gemensamma framställning på näringsdepartementets hearing den 4 oktober i Rosenbad följande till regeringen och statsrådet Åsa Torstensson:

- **Begäran om uppdrag¹**
att gemensamt ta fram en regional systemanalys och lämna ett förslag till investeringsplan för spår och vägar i vår region.
- **Begäran om investeringsmedel för spår och väg 2010 – 2019²,**
vilket innebär enligt vår bedömning ca 8,5 miljarder kronor per år i statliga anslag under planperioden och att vi bidrar med regional finansiering enligt vår bedömning på ca 2 miljarder kronor per år från kommuner och landsting samt därutöver medel i form av trängselavgifter.
- **Överlämnande av objektlista med särskilt utvalda spår- och vägobjekt³**
listan täcker hela regionens fem län med direktkoppling till och stöd för resultaten av Cederschiölds båda uppdrag Stockholmsförhandlingen och Citybanans medfinansiering.

¹ För mer info se faktaruta A på sid 4 direkt efter namnunderskrifterna.

² För mer info om hur vi kommit fram till summorna se faktaruta B på sid 4.

³ Vi har gått från traditionella önskelistor till en bantad objektlista. Se faktaruta C på sid 4 och vad objektlistan innehåller på sidorna 10-13 och tabellen sist i denna skrivelse på sid 17.



Stråkens presidier

Christer G Wennerholm (m)
stråk nordväst

Ulla Persson (s)
stråk nordväst och
Västmanlands
kommuner och
landsting
(VKL)

Maria Wallhager (fp)
stråk sydväst

Jonas Karlsson (s)
stråk sydväst

Bo Trygg (m)
stråk syd

Göran Forsberg (s)
stråk syd

Leif Sanner (fp)
stråk nord

Anna Kettner (s)
stråk nord och
Regionplane- och
trafiknämnden i
Stockholms läns landsting
(RTN)

Jan Stefanson (kd)
stråk nordväst

Åke Hedén (c)
stråk nordväst

Länsplansansvariga myndigheter

Mats Svegfors
Länsstyrelsen i
Västmanlands län

Per Unckel
Länsstyrelsen i
Stockholms län

Irén Lejegren (s)
Regionförbundet
Örebro

Ola Karlsson (m)
Regionförbundet
Örebro

Marita Bengtsson (s)
Regionförbundet
Sörmland

Daniel Portnoff (m)
Regionförbundet
Sörmland

Arne Sandemo (m)
Regionförbundet Uppsala

Lena Hartwig (s)
Regionförbundet Uppsala



Övriga regionala organisationer

Erik Langby
Kommuner i Stockholms län (KSL) och Regionplane- och trafiknämnden i Stockholms läns landsting (RTN)

Carin Jämtin
Kommuner i Stockholms län (KSL)

Elisabeth Unell
Västmanlands kommuner och landsting (VKL)

Bo Könberg
Länsstyrelsen i Södermanlands län

Anders Björck
Länsstyrelsen i Uppsala län

Sören Gunnarsson
Länsstyrelsen i Örebro län

Mälardalsrådets presidium

Mikael Söderlund (m)

Ingela Nylund Watz (s)

Marie-Louise Forsberg- Fransson (s)

Jörgen Johansson (c)

Erik Weiman (m)

Hans Ekström (s)



Faktaruta A Vi önskar utveckla en mer regional delaktighet och ansvarstagande utifrån våra kunskaper och erfarenheter av den regionala terrängen och systemsynen över de fyra trafikslagen. Vår önskan från den 4 oktober på regeringens hearing kvarstår: *"vi vill till regeringen lämna ett gemensamt förslag till investeringsplan för spår och vägar i våra fem län eftersom det bör betraktas som ett gemensamt transportsystem"*. I direkt samarbete med de nationella trafikmyndigheterna och utifrån regeringens kommande uppdrag och direktiv. Där ingår en systemanalys.

Faktaruta B Vårt bud, inför den kommande ram som regering och riksdag ska fastställa, utgår från att nuvarande investeringsramar för landet är totalt ca 15 mdkr/år. Vi anser att 1/3, 5 mdkr/år, bör gå till regionen motiverat av:

- det internationella konkurrenstrycket
- att vi idag utgör en 1/3 av befolkningen
- att vi har en starkt ökande framtida befolkning
(prognos ca 600.000 inv. till 2030, motsvarande två Malmö)

Därtill har vi gjort indexuppräknig med 30 % p g a kostnadsökningarna vilket ger ca 6,5 mdkr/år.

För att täcka finansieringen för ytterligare behov anser vi principen ska gälla att för varje krona som regionen lägger i medfinansiering ska staten lägga ytterligare en krona till ramen. Stockholmsförhandlingen omfattar regional finansiering om bedömningsvis ca 2 mdkr/år.

Den statliga finansiella ramen är därmed ca 8,5 mdkr/år. Regionen finansierar ca 2 mdkr/år. Därutöver sker finansiering genom trängselavgifter som omfattar ca 500 miljoner kr per år. Allt angivet i 2010 års penningvärde. Totalsumman inkluderar Stockholmsförhandlingens prioriteringslista och resultat av Citybanans medfinansiering.

Faktaruta C Listan har under tre års processarbete utarbetats av de politiska partierna och andra aktörer utifrån analyser av regionala mål och behov. Vi har gått från tidigare önskelistor och bypolitik till en begränsad lista där vi har tvingats prioritera bort en rad viktiga satsningar och objekt för minst 50 mdkr i vår region. Vår lista, ligger kostnadsmissigt enligt vår bedömning på totalt ca 12 mdkr/år, varav 8,5 mdkr/år faller på statens anslag. Objektlistan ska betraktas som dynamisk och kan komma att ändras utifrån regeringens och riksdagens kommande ramar och andra förutsättningar. Listan kan även jämföras med kinesiska askar innehållande de avtalsbundna Stockholmsförhandlingen och Citybanans medfinansiering samt En bättre sits geografiska täckning av hela regionen. Alla hänger ihop och är i linje med varandra.
(se sidorna 10-13 och 17 med objekt, förklaringar och kostnadsberäkningar)



1. Inledning

Transportsystemet – ett regionalt, nationellt och globalt blodomlopp

Stockholm – Mälarenregionen, och nationen som helhet, står inför en ökad global konkurrens som tillsammans med klimatförändringarna skapar en dubbel utmaning, inte minst på transportområdet. Tillgängligheten till och från de internationella marknaderna, att vara en del av det globala blodomloppet, är avgörande för vår regions framtida konkurrensförmåga och attraktivitet. Denna utveckling i kombination med vårt förhållandevis perifera läge kräver att vår region ständigt måste vara bättre och effektivare än jämförbara internationella konkurrentregioner. Att vi lyckas har stor betydelse för hela landet eftersom trenden är tydlig att storstadsregioner i Europa och i övriga världen blir allt viktigare drivkrafter för hela länder.

Stockholm – Mälarenregionen är en alltmer integrerad region med en tredjedel av Sveriges invånarantal och vars befolkning enligt prognoserna kommer att växa ytterligare med motsvarande två Malmö⁴ fram till år 2030. Vi betraktar transporterna och infrastrukturen som regionens och nationens blodomlopp och kommunikationerna är av vital betydelse för fördjupade samverkansmöjligheter mellan noder, bättre matchning mellan företag och arbetstagare samt för godsförsörjningen i en allt större geografi.

I Storstockholm är både spår- och vägnätet utnyttjat till kapacitetstaket. Trängseln begränsar såväl varudistribution som rörlighet på arbetsmarknaden vilket leder till ineffektivitet, försvårar kompetensförsörjning och bidrar till arbetslöshet. Behovet av genomgripande åtgärder för att öka kapaciteten på spåren och i vägnätet är stort, infarkten är uppenbar. Vår nationellt sett höga befolkningstäthet gör Stockholm – Mälarenregionen utomordentligt lämpad för utbyggnad av kollektiva persontransportlösningar. Det finns också en stor potentiell regionförstoringseffekt i denna utbyggnad då de kollektiva transporterna mellan de regionala noderna i många fall ligger strax över en timme idag och med snabbare restid kan ge dynamiska effekter på arbetsmarknaden⁵.

⁴ Ca 600.000 invånare, främst genom egna höga födelsetal och invandring från andra länder.

⁵ Stockholms lokala arbetsmarknad består redan idag av 36 kommuner omfattande hela Stockholms län och Uppsala län samt delar av Sörmlands län.



Vi är beredda att ta ett större ansvar

Det finns många kravställare med stora behov i Stockholm – Mälardalenregionen. Vi vill åstadkomma ett smart och effektivt fungerande transportsystem för näringslivet, för våra högskolor, universitet och forskningsmiljöer, för de många boende och inflyttande samt för det stora antal besökare regionen årligen attraherar.

Vi är beredda att ta ett större regionalt ansvar och visar det genom att överlämna detta gemensamma inspel till den kommande investeringsplaneringen. Vi vill också få i uppdrag av regeringen att gemensamt ta fram en regional systemanalys för transportsystemet i våra fem län tillsammans med de fyra trafikverken och lämna ett gemensamt förslag till investeringsplan för spår och vägar i våra fem län, eftersom regionen bör betraktas som ett gemensamt transportsystem.

Vi bedriver sedan flera år tillbaka ett gemensamt frivilligt och informellt samarbete där vi är överens om de viktigaste åtgärderna oberoende av trafikslag för att uppnå regionens övergripande mål för vårt transportsystem 2030⁶. Representanter för de fyra trafikverken har varit djupt involverade i samarbetet. Vägverket och Banverket och de andra trafikverken ser processen som en värdefull tillgång i investeringsplaneringen.

Vår styrka är att vi vet hur regionens olika delar kan samverka för att nå faktiska resultat. Därför kan vi på lokal och regional nivå skapa lösningar och ta fram de mervärden som eftersträvas i den nationella transportpolitiken men som kan vara svåra att urskilja och identifiera nationellt.

Bakom arbetet står förutom de politiska partierna som är indelade i de fyra stråkgrupperna, de fem länsplansansvariga myndigheterna; regionförbunden i Uppsala, Sörmland och Örebro samt länsstyrelserna i Västmanlands län och Stockholms län, därtill de fyra trafikverken, Regionplane- och trafikkontoret (RTK) i Stockholms län, de övriga länsstyrelserna i regionen och en rad andra intressenter inkluderande de fem trafikhuvudmännen och Mälardalen samt kommuner och landsting genom Mälardalsrådets planerings- och trafikutskott⁷.

⁶ Se vidare "Övergripande mål för Stockholm – Mälardalenregionens transportsystem", utarbetat och antaget i maj 2006 av den politiska beredningsgruppen för "En bättre sits", se även www.enbattresits.se

⁷ För att se en komplett lista på aktörer gå till www.enbattresits.se



2. Regionens inriktning för infrastrukturen

Den inriktning som här nedan beskrivs redovisades för statsrådet och näringsdepartementet vid en hearing i Rosenbad den 4 oktober 2007. Inriktningen handlar om hur vi vill att transportsystemet i Stockholm – Mälardalen ska utvecklas fram till år 2030. Genomförandet av våra listade objekt (se sidorna 10-13 och 17) för planeringsperioden 2010-2019 innebär att vi kommer att ta viktiga steg på vägen mot inriktningsmålen. Men eftersom vi gått ifrån traditionella önskelistor till en bantad lista med en ansvarsfull och realistisk resursbegäran kommer objekten **inte** att räcka till för att uppfylla målen.

a) Internationell tillgänglighet

God internationell nåbarhet är en förutsättning för att Sverige ska kunna behålla de många internationella och nordiska huvudkontor som finns lokaliserade i huvudstadsregionen. Fortfarande har Stockholm fler huvudkontor än någon annan nordisk huvudstad och är den enda staden i EU utanför den centraleuropeiska pentagonen som är ett "*European Decisionmaking Centre*".⁸ Men inte bara huvudkontoren kräver internationell tillgänglighet. Stora delar av näringslivet, forskningen, högre utbildning samt besöksnäringen är beroende av närhet till internationella marknader och samarbetspartners.

Internationell tillgänglighet skapas via flyg, helst direktlinjer, men även via sjöfart, tåg och vägförbindelser. Med t ex Fehmarn-Belt bron kommer nya möjligheter öppnas, likaså påverkas vår tillgänglighet av till exempel utvecklingen i Östersjön, Baltikum och Ryssland.

Stockholm – Arlanda, Sveriges enda verkliga internationella flygplats, är en grundförutsättning för att ge hela vårt land större konkurrensfördelar på den globala marknaden. Antalet direktavgångar är en nyckelfaktor för internationell tillgänglighet och hänger intimt ihop med flygplatsens passagerarunderlag och regionala upptagningsområde. Ökande underlag attraherar ett ökande antal flygbolag och destinationer.

Potentialen att öka Arlandas regionala marknad och därmed landets internationella tillgänglighet är stor. Det går att skapa smartare och effektivare marktransporter till och från Arlanda. Detta är också avgörande för att Arlanda med gällande utsläppsvillkor ska kunna upprätthålla sin funktion som nationellt och internationellt nav. En betydligt större andel av resorna till och från flygplatsen måste ske med kollektivtrafik för att begränsa koldioxidutsläppen. Därför är det bland annat nödvändigt att hitta lösningar där Arlandabanan kan optimeras och integreras i det regionala tågsystemet. Regionens andra flygplatser konkurrerar inte utan snarast kompletterar Stockholm – Arlanda.

⁸ Enligt Nordregio – Project 1.1.1.2003, Location of headquarters of the top 500 companies in turnover 2001.



b) Rimlig pendling mellan regionala noder

Stockholm – Mälardalenregionens flerkärniga struktur passar bra för att utveckla en sammanhållen region med spårtrafiken som bas. Vilket möjliggör en resurseffektiv och klimatanpassad regionförstoring. kärnorna och kapacitetsstark spårtrafik däremellan. Genom spårtrafiken kan ett flertal, även mindre orter, få en snabb och bekväm access via matartrafik till den storregionala arbetsmarknaden. Detta är kritiskt för en tillväxt i regionens alla delar.

I Storstockholm är andelen resor med kollektivtrafik under högtrafik till/från och inom innerstaden över 70 %. Kollektivtrafikresandet sker till stor del på spår vilket är en förutsättning för att klara de stora pendlingsvolymerna. Som tidigare nämnts är kapacitetsbristen mycket allvarlig och begränsande för trafikeringen, tillförlitligheten och komforten. Kapaciteten i de mest belastade delarna av spårtrafiksystemet har inte ökat i takt med befolkningstillväxten. Eftersom transportsystemen i hög grad fungerar som kommunicerande kärl innebär det att det sker en överströmning till biltrafik. Vilket får som konsekvens att ett klimatsmart alternativ till bilen inte har tillräcklig attraktionskraft utan snarare tappar marknadsandelar. Nivåerna är betydligt lägre på tvären i Stockholm och i övriga Stockholm – Mälardalenregionen. Att öka kollektivtrafikresandet är en viktig och svår utmaning.

Resandet på regionaltågen i Stockholm – Mälardalenregionen har fördubblats sedan 1995⁹. Vi bedömer att det, med genomförande av föreslagna investeringar och utvecklad trafikering, finns potential att fördubbla resandet mellan ett flertal av regionens städer en gång till fram till år 2020.

Våra analyser visar att restiden med kollektivtrafik mellan flertalet regionala noder i dag är strax över en timme. Dessa restider inrymmer en outnyttjad potential. Vår erfarenhet från t ex Svealandsbanan visar att med rimliga investeringar kan restiden minskas mellan dessa noder till 40-45 minuter vilket skulle innebära kraftigt förbättrade förutsättningar för pendling och därmed skapa större och färre lokala arbetsmarknader och en förbättrad matchning. Länsstyrelserna i de fem länen beräknade det samlade värdet av en sådan regionförstoring till ca 11 miljarder kronor om året.¹⁰

c) Tillförlitlig kollektivtrafik

I Stockholm – Mälardalenregionen har det snabbt ökande antalet resande skapat ett system med fler avgångar än vad infrastrukturen klarar. Samtidigt har SJ haft problem att få nya tåg att fungera och Banverket brottats med svårigheter på grund av eftersatt underhåll. Som regionala företrädare måste vi värdera hela resan snarare än dess delar, det är avgörande för vårt näringsliv, besökare, akademi och medborgare. Hela trafiksystemet och hela kollektivtrafikresan måste fungera. Det är inte rimligt att satsa på bra storregional kollektivtrafik om det inte samtidigt finns bra trafik lokalt och inom länen.

⁹ Källa SJ

¹⁰ "Effekter av framtida regionförstoring i Stockholm – Mälardalenregionen", Fördel Stockholm – Mälardalenregionen, Nr 1:2003.



Utan statsbidrag till investeringar i trafikhuvudmännens trafik kommer resenärerna inte att nå fram eller tillbaka dörr till dörr.

Vid årsskiftet 2006/07 startades inom ramen för En bättre sits en politisk process under namnet ”Framtidens kollektivtrafik i Stockholm – Mälardalen” för samordning och utveckling på kort, medellång och lång sikt bland annat av befintlig och framtida länsöverskridande trafik och taxesamverkan. Vi betonar därmed vikten av att kombinera infrastrukturplanering med trovärdiga framtida trafikeringssupplägg. Resultaten kommer att levereras fortlöpande de närmaste åren.

d) Effektiva och miljöanpassade godstransporter

Transportindustrin utvecklas snabbt mot nya intermodala lösningar och samordnade logistiksystem. Drivet av krav på transporter dygnet runt och ”just in time” där punktlighet och tillförlitlighet är avgörande för transportväg och logistisk lokalisering. Detta har lett till att det finns behov av terminaler med hög kapacitet liksom nya terminallägen. Vi ser också en gradvis förflyttning norrut till vår region från tidigare mer sydligt lokaliserade logistikcentra eftersom det innebär möjligheter att täcka hela den nordiska marknaden på under ett dygn. Stockholm – Mälardalen utgör också Nordens största marknad för flygfrakt. Den svenska flygfrakten utgör ungefär 1% av landets exportvolym men motsvarar 10% av värdet. Nästan lika mycket flygfrakt går idag på lastbil från Sverige till kontinenten för att sedan flygas över Sverige på vägen mot Asien eller USA, gods som av både logistik- och klimatskäl borde flygas direkt. Vår region är en viktig målpunkt för konsumtionen i Sverige men också för produktion av exportvaror som lämpar sig för sjötransporter. Sveriges största hamnar ligger på väst- och sydkusten. I dag belastar därför detta gods södra och västra stambanan samt E4 och E20. Det bör vara ett nationellt intresse att stärka resurs- och miljömässigt effektiva transportvägar för dessa godsflöden.

För att nå resultat krävs bättre logistisk samordning och starkare infrastruktur för gods inom Stockholm – Mälardalen. I inriktningsunderlaget för den kommande propositionen saknar vi bland annat en samordning mellan Banverket, Vägverket, Sjöfartsverket och Luftfartsstyrelsen. Vi saknar även en samordnad analys av gods på de olika transportslagen.

Ur såväl miljö- som kapacitetssynpunkt är det önskvärt att överföra en större del av godstransporterna till de kapacitetsstarka sjö- och järnvägsalternativen. En avlastning av den tunga trafiken från vägarna medför även ett motsvarande ökat utrymme för persontransporter vilket är välkommet i vår region.

I Stockholm – Mälardalen finns en outnyttjad potential för sjöfarten i Östersjön och Mälaren. En ökad samverkan i regionen är strategisk för att möjliggöra samordning av flödena av enhetsberett gods och stärka hamnarnas gemensamma konkurrenskraft i Östra Mellansverige. Därmed kan också statens



infrastruktursatsningar nyttjas effektivare. För Mälarens del behöver transportsätten utvecklas med hänsyn till faktorer som farledsdjup och slusstorlek m m som sätter gränser för kapaciteten. Södertälje sluss och kanal är ett exempel som skulle kunna bidra till att denna potential förverkligas för smärre kostnader i jämförelse med infrastrukturpaketet som helhet. Sjöfartens utveckling är också sammanbunden med miljöaspekterna kring vattnet, vattendomar och behovet av avtappningsmöjligheter och dricksvattentäkter i Mälaren.

e) Framkomliga och trafiksäkra vägar

Europavägarna utgör aortor i Stockholm – Mälarregerionens transportsystem. Utbyggnaden av Europavägnätet till fyrfältig standard har prioriterats under lång tid utan att målet har nåtts. Det finns en rad objekt på väntelista, som bör garanteras byggstart de närmaste åren.

De övriga nationella vägarna i Stockholm – Mälarregerionen har på många och långa sträckor en mycket låg standard. Dessa vägar har en viktig funktion för att binda ihop nätet mellan städerna i Stockholm – Mälarregerionen. Men de har också en viktig nationell betydelse som tvärförbindelser och som alternativ till europavägarna vilket gör vårt system mindre sårbart. Inriktningen bör vara att hela det nationella vägnätet i Stockholm – Mälarregerionen mötessepareras och att hastighetsstandard och säkerhet prioriteras på dessa vägar.

I Storstockholm är framkomligheten särskilt dålig på infartslederna till och över Saltsjö – Mälarsnittet. Restiden under de mest belastade timmarna är ca 2-3 gånger längre än under resten av dygnet. Sedan 1960-talet då Essingeleden invigdes har inga nya förbindelser över snittet gjorts. Detta riskerar att dela regionen i två halvor och gör trafiksystemet sårbart.

3. Regionens utvalda objekt

De objekt enligt lista nedan, som processats fram och valts ut, är de viktigaste bland många som diskuterats och analyserats. Urvalsprocessen har gjorts utifrån målen om;

- bättre internationell tillgänglighet bland annat genom bättre förbindelser till och från olika delar av regionen till Arlanda
- bättre förbindelser med landets andra storstadsregioner
- bättre förbindelser mellan regionala noder
- bättre förbindelser mellan Stockholm och övriga regiondelar
- stärkta tvärförbindelser i regionen
- utveckla sjöfarten till och inom regionen i syfte att minska de långväga godstransporternas belastning på landtransportsystemet i Götaland samt inom Stockholm – Mälarregerionen.



Underliggande finns En bättre sits fyra gemensamma övergripande mål för transportsystemet år 2030.

Då resurserna är knappa och önskemålen många har vi tvingats prioritera bort objekt för ca 50 miljarder kronor för att komma ned till en ansvarsfull och realistisk resursbegäran med hänsyn till statens finanser. Med föreliggande objektlista kommer vi att ta viktiga steg på vägen mot målen men vi kommer **inte** att nå hela vägen till våra mål för transportsystemet.

Objektlistan har tagits fram i nära dialog med Carl Cederschiölds två förhandlingsuppdrag ”Stockholmsförhandlingen” och ”Citybanans medfinansieringen” som är avtalsbundna. En bättre sits har, på begäran av Carl Cederschiöld utifrån hans direktiv ”att synpunkter från berörda län och kommuner i Mälardalen skall särskilt beaktas”, gjort inspel till Stockholmsförhandlingen i maj 2007. En bättre sits överlämnade då sina överväganden av Stockholmsobjekt med storregional betydelse. I Citybanans medfinansiering finns en rad spårobjekt som ska åtgärdas i Mälardalen. Det råder också en mycket stark personunion bland politikerna i En bättre sits och de som funnits med i Stockholmsförhandlingen och Citybanans medfinansiering vilket har möjliggjort en ömsesidighet som resulterat i ett samlat bud utifrån alla tre processerna. Skillnaden är att Cederschiölds resultat binds upp i juridiska avtal.

Gruppering av regionens utvalda objekt

De satsningar som regionen vill satsa på har preciserats och grupperats på listan enligt nedan:

Tillförlitlig kollektivtrafik

Vi vill fortsätta den viktiga kraftsamligen för mer tillförlitlig kollektivtrafik som bygger på samarbete mellan aktörerna och flexibelt urval av åtgärder. Det bör ske en fortsatt satsning på drift- och underhållsåtgärder på spår samt vissa riktade insatser för att öka tillförlitligheten. Vi föreslår en satsning som främst täcker första delen av planperioden. Därtill har hänsyn vid urvalet av investeringar tagits till behovet av bättre förutsättningar för tågdriften.

Mälartunneln och systemsynen

Kapaciteten på spåren genom Stockholm och systemsynen är viktig för tågtrafiken, såväl inom Stockholm – Mälarregrionen som för hela landet. Kapaciteten måste också fördelas utifrån en systemsyn så att investeringarna kan nyttiggöras. En utbyggnad av Citybanan, Mälärbanan och Svealandsbanan har sedan 2003 varit vår högsta gemensamma prioritering och står fast.

Järnvägar för en gemensam arbetsmarknad

Arbetspendlingen mellan städerna i Stockholm – Mälarregrionen har stor potential att utvecklas genom förbättrade förbindelser. Av ett flertal olika satsningar har vi valt att prioritera åtgärder på



Ostkustbanan norr och söder om Uppsala, Mäljarbanan mellan Örebro och Kolbäck samt banan mellan Västerås och Eskilstuna. Syftet med satsningarna är att minska restiderna så att arbetspendling med tåg blir attraktiv.

Ett flertal satsningar på spår eller annan kollektivtrafik bedöms inte kunna bli av under kommande planperiod. För några av dessa; Enköpingsbanan, Nobelbanan, Roslagspilen och tunnelbana till Nacka menar vi att det är viktigt att förstudier eller utredningsarbete kan fortgå under planperioden.

Järnvägar för kopplingar till angränsande regioner och resten av landet

En satsning på spåren till angränsande regioner skapar också förbättrade möjligheter för pendling och annat utbyte. Det är vår bedömning att Ostlänken måste byggas ut och att en väsentlig del ska byggas under planperioden. Även Dalabanen bör förbättras under planperioden. Utöver detta finns det ett stort antal mindre, men effektiva åtgärder på godsstråket genom Bergslagen.

Godstransportlösningar

Godstransporter på tåg är väsentliga för att skapa effektiva logistiska nätverk i Stockholm – Mäljarregionen och till övriga regioner. Utbyggnad av dubbelspår mellan Hallsberg och Degerön är en högt prioriterad åtgärd på godsstråket genom Bergslagen. En ny kombiterminal i norra Stockholmsregionen är viktig för att klara kapacitetsfrågorna i regionens östra del. Därtill finns ett flertal andra terminallägen som har utvecklats under senare tid i regionen som också bör stödjas med kompletterande infrastruktur. Dessa åtgärder bör tas fram och finansieras i samverkan med näringslivet.

Regionala spår med storregional betydelse

Den storregionala kollektivtrafiken på spår binder ihop ett antal större stationer. Väsentligt för det storregionala utbytet är att det finns bra stationslägen, pendeltåg, spårvägar och tunnelbanor så att hela den storregionala resan kan ske med kollektivtrafik. Objekt har främst pekats ut i Stockholms län genom Stockholmsförhandlingen, men även i övriga län finns dessa behov som behöver prioriteras. Ett flertal viktiga satsningar ligger dock bortom planperioden, ett sådant exempel är tunnelbana till Nacka.

Framkomligt och fyrfältigt Europavägnät

Satsningar på fyrfältigt Europavägnät föreslås på E18 sträckorna Västerås – Sagån och Köping – Västjädra samt E20 Gräsnes – Reutersberg. Vi har bedömt att det inom planperioden inte finns förutsättningar för att skapa fyrfältighet på E20 i hela Stockholm – Mäljarregionen. Kapacitet och funktion på E4, E20 och E18 i Stockholms län hanteras genom kapacitetsåtgärder på befintliga vägar och ny väg för E20 med Norra länken och E4 med Förbifart Stockholm. Särskilt Förbifart Stockholm



har en funktion att knyta ihop olika delar av Mälardalen. Norra länken stärker kopplingen österut. Dessa vägar finansieras till hälften av regional medfinansiering och avgifter.

Övrigt nationellt stamvägnät samt viktiga övriga vägar

Åtgärder för att skapa mötesfri väg på övrigt nationellt vägnät har inte kunnat prioriteras fullt ut. Dock fördelas drygt 2 mdkr på riksvägarna 50, 56 och 70 samt på riksväg 55 som inte är nationell väg men som i vissa delar bedöms ha en väsentlig storregional funktion. Det finns ett flertal viktiga riksvägar i Mälardalen med angelägna behov. Satsningar på dessa vägar prioriteras inom ramen för länsplanerna och ett utrymme har reserverats för detta. Inom Stockholms län har Stockholmsförhandlingen bl a pekat ut Södertörnsleden som en angelägen investering. En ökad kapacitet och säkerhet på länsväg 267, Stäket – Rotebro, är väsentlig för att öka tillgängligheten till Arlanda västerifrån.

Investeringsutrymme för länsplanerna

Allt utrymme i planerna bör inte sättas av för definierade objekt. Små åtgärder, exempelvis trafiksäkerhetsförbättringar, hållplatser, anpassningar av infrastrukturen till nya behov måste vara möjliga att vidta till följd av kommande samråd med kommuner och andra aktörer samt med kortare varsel. Resurser behöver också reserveras för objekt som inte är av storregional karaktär som kommer att planeras inom ramen för länsplaneprocessen. För dessa åtgärder reserveras 6,9 mdkr, utöver det som prioriterats inom ramen för Stockholmsförhandlingen.

SUMMERING TRAFIKINVESTERINGAR

EN BÄTTRE SITS, 20 DEC 2007

JÄRNVÄGAR

- Tillförlitlig kollektivtrafik*
- Mälartunneln - systemsynen*
- Järnvägar för en gemensam arbetsmarknad*
- Järnvägar för kopplingar till angränsande regioner*
- Godstransportlösningar*
- Regionala spår med storregional betydelse*

VÄGAR

- Framkomligt och fyrfältigt Europavägnät*
- Övrigt nationellt stamvägnät samt viktiga övriga vägar*

INVESTERINGSUTRYMME FÖR LÄNSPLANERNA

SUMMA

Finansiering i miljoner kr		prisnivå 2010
Staten 2010-2019	Indikativ regional fin.	Summa
2 280		2 280
20 400	7 500	27 900
6 350		6 350
6 300		6 300
3 220		3 220
10 150	10 000	20 150
23 000	17 500	40 500
3 900		3 900
9 400		9 400
85 000	35 000	120 000



Angelägna investeringar i angränsande regioner

Stockholm – Mälardalens utveckling påverkas av infrastrukturens kvalitet och kapacitet utanför den egna regionen. Likaväl som vårt transportsystems brister får återverkningar i resten av landet. Inga spår eller vägar slutar vid våra eller andras länsgränser.

Vi lyfter här några av de stråk och objekt som är viktiga för gods och för persontrafik internationellt och nationellt och som ger förutsättningar för ökat utbyte mellan Stockholm – Mälardalen och viktiga regioner i vår nära omvärld.

Länken Stockholm – Oslo, som utgör en av tre sidor i den ”*Nordiska triangeln*” och är prioriterad av EU (Trans European Transport Networks), bör påskyndas och vidareutvecklas i samspel med Norge. E18 måste få hög framkomlighet och säkerhet samtidigt som tågtrafiken behöver vidareutvecklas. Restiden Stockholm – Köpenhamn har under de gångna 20 åren minskat med två timmar medan restiden Stockholm – Oslo under samma period har minskat med endast 19 minuter.

Ostlänken är ett projekt som ökar kapaciteten för järnvägstransporter från Stockholm till Malmö/Köpenhamn via Östergötland. Ostlänken ger också betydande restidsförkortningar i det östra ”benet” av den Nordiska triangeln och skapar möjligheter för huvudstaden att länkas ihop med Linköping/Norrköping.

Ett modernt trafikupplägg på Dalabanan är välkommet för att skapa en liknande utveckling för person- och godstransporter som på övriga järnvägar in och ut från Stockholm.

Europaväg 20 över Västgötaslätten behöver byggas ut för ökad framkomlighet och trafiksäkerhet. Europavägen utgör en viktig länk i de övergripande transportströmmarna genom landet. Vi som står bakom En bättre sits vill uppmana regeringen att vid nästa översyn av de vägar som har TEN status, förutom Nordiska triangeln infoga Europaväg 20 mellan Stockholm och Göteborg till detta nätverk.

De stora godsströmmarna i landet går till eller genom Stockholm – Mälardalen i nord-sydlig riktning. De tunga godsstråken genom Bergslagen, från stambanorna i norr och i framtiden på Botniabanan söderut, liksom på riksvägarna 50, 55, 56 och 70 behöver god kapacitet även utanför Stockholm – Mälardalen.

Stora underhållsbehov

En grundläggande förutsättning för att kunna prioritera investeringar i ny infrastruktur är att befintlig infrastruktur fungerar och utnyttjas optimalt. Vi är väl medvetna om att det utöver våra utvalda investeringar också krävs stora satsningar på drift och underhåll i Stockholm – Mälardalen där trycket på spåren och vägarna är mycket högt.



Trimningsåtgärder och smarta lösningar

I denna skrivelse redovisas endast direkta investeringar för nya objekt men transportsystemet i stort i vår region har en rad möjligheter att utveckla trimningsåtgärder och andra kostnadseffektiva lösningar med stor samhällsekonomisk nytta. Processen med framtagandet av objektlistan i En bättre sits har inkluderat överväganden utifrån fyrstegsprincipen och möjligheten att hitta smarta åtgärder som inte behöver leda till dyra objektinvesteringar. Åtgärderna i denna del kommer att förtydligas i den kommande systemanalysen och åtgärdsplaneringen.

4. Finansiering

Att åstadkomma väl avvägda och effektiva investeringar i transportsystemen är en stor utmaning och en viktig del av samhällsbyggandet. När hela regioner står inför omvälvande förändringar och stora eftersatta behov är dessa avvägningar särskilt svåra att göra. Huvudprincipen måste vara att staten tar fullt ansvar för och finansierar statlig infrastruktur. Att statens åtaganden därtill är långsiktiga och trovärdiga krävs för att kommuner och trafikhuvudmän ska kunna göra en egen, hållbar planering för att utföra sina uppgifter på näringslivets och medborgarnas vägnar.

Utifrån den objektlista som redovisas på sid 13 begär vi enligt vår bedömning ca 8,5 mdkr i anslagsmedel per år under planperioden 2010-2019 (prisnivå 2010). Vår beräkning utgår från att nuvarande investeringsramar för perioden 2004-2015 för hela landet är totalt ca 15 mdkr/år. Vi anser att 1/3, 5 mdkr/år, av denna ram bör gå till regionen med motivet att vi idag utgör en 1/3 av befolkningen samt att vi har en framtida starkt ökande befolkning (fram till 2030 motsvarande två Malmö, ca 600.000 invånare). Stockholm – Mälardalenregionen måste klara denna uppgift för att Sverige ska kunna bibehålla sin internationella konkurrensförmåga. Den nya planen kommer att träda i kraft 6 år efter den nuvarande. På dessa sex år har kostnadsnivån ökat med 30 procent och vi gör motsvarande uppräkning av ramen. Vi har därvid använt samma prisökningsantaganden som Vägverket. Innevarande planeringsram för regionen överförd till nästa planperiod blir i 2010 års kostnadsnivå enligt vår bedömning ca 6,5 mdkr /år.

Men när transportsystemet på ett tydligt sätt har koppling till stadsutvecklingen och till kollektivtrafikens funktion kan det dock finnas motiv att tillsammans ta ansvar för samhällsbyggandets utveckling. Detta innebär att ansvariga aktörer i Stockholm – Mälardalenregionen, tillsammans med staten, även är beredd att ta ett finansiellt ansvar för att skapa ett uthålligt och effektivt transportsystem.

För ytterligare behov anser vi principen ska gälla att för varje krona som regionen lägger i medfinansiering ska staten lägga ytterligare en krona till ramen. Stockholmsförhandlingen omfattar regional finansiering om ca 2 mdkr per år, vilket innebär att den statliga finansiella ramen bör vara 8,5



mdkr/år. Regionen finansierar ca 2 mdkr/år. Därutöver sker finansiering genom trängselavgifter som omfattar ca 500 miljoner kr per år. Den i Stockholmsförhandlingen föreslagna finansieringslösningen innebär att trängselavgiftsmedel finansierar infrastruktur för ett belopp om drygt 15 mdkr.

Den omfattande regionala finansieringen innebär att det finns ett ömsesidigt ansvarstagande för infrastrukturen mellan regionens aktörer och den nationella nivån. Om genomförandet av de föreslagna investeringarna blir försenat eller att förutsättningarna i övrigt förändras bör regionens aktörer behålla tilldelningen inom ramen, för att på andra sätt hitta möjligheter att nå motsvarande effekter, innan andra användningsområden övervägs från statens sida.

5. Regionala systemanalyser

Under 2008 och 2009 kommer vi inom En bättre sits-processen i första hand och med stor flexibilitet, arbeta med förslag till genomförande av det gemensamma paket som diskuterats ovan inklusive konsekvens- och effektbeskrivningar, medfinansiering, OPS-lösningar, tidplaner och ansvarsfördelning samt utveckla trimningsåtgärder och andra åtgärder enligt fyrstegsprincipen. Vi vill göra detta som stöd för och i nära samarbete/samverkan med de regionala företrädarna för trafikverken i den form som regering och riksdag beslutar om i propositionen som aviserats till mars år 2008 samt i dialog med vårt näringsliv och våra universitet, högskolor och forskningsmiljöer.

Det unika med En bättre sits-processen är mångfalden aktörer och den samlade kunskapen om behoven och lösningarna för transport- och trafiksystemet i vår region. En bättre sits kan det storregionala perspektivet och har en stor del av trafikeringen i sin hand.

Genom prioriteringsprocessen av objekt blir vi en konstruktiv partner inför upprättandet av de nationella planerna, detta som ett stöd och en hjälp för Banverk och Vägverk. Vi önskar ett uppdrag om att gemensamt ta fram en regional systemanalys för transportsystemet i vår region och att lämna ett gemensamt förslag till investeringsplan för spår och vägar i våra fem län.

Därigenom är vi övertygade om att vi på bästa sätt ska kunna utveckla vår regions blodomlopp som också är en viktig del av nationens blodomlopp. Med ett effektivt och smart transportsystem har vår region möjlighet att stärka Sveriges konkurrenskraft och attraktivitet på den globala marknaden och bidra till landets tillväxt, sysselsättning och klimatanpassning.

Se även nästa avslutande sida för en fördjupad objekttabell ”*Gemensam prioriteringslista för länen i Stockholm – Mälardalen*”



GEMENSAM PRIORITERINGSLISTA FÖR LÄNEN I STOCKHOLM-MÄLARREGIONEN

En bättre sits den 20 december 2007

JÄRNVÄGAR

Tillförlitlig kollektivtrafik

Kraftsamling Stockholm - Mälardalen
Svealandsbanan
Västra Stambanan, Hallsberg - Järna

Mälartunneln - systemsynen

Citybanan
Mälarbanan, Kallhäll - Barkarby
Mälarbanan, Barkarby - Tomtebodan
Södertälje, dubbelspår, bangård, ställverk m.m.
Svealandsbanan
Stockholm C - Sörentorp
Nynäsbanan

Järnvägar för en gemensam arbetsmarknad

Uppsala bangård
Ostkustbanan, Förbi Gamla Uppsala m.m.
Ostkustbanan, Uppsala-Rosersberg, kapacitet och stationer
Mälarbanan, Kolbäck - Hovsta fullst. dubbelspår
Västerås - Eskilstuna, mer kapacitet

Järnvägar för kopplingar till angränsande regioner

Ostlänken, etapp Järna - Norrköping
Dalabanan i C och U län

Godstransportlösningar

Kombiterminal Norr Stockholmsregionen (OPS)
Godsstråket, Hallsberg-Degerön, dubbelspår

Regionala spår med storregional betydelse

Tvårsåpårsväg Ost + reinvesteringar Saltsjöbanan + fordon
Tvårsåpårsväg Alvik-Solna + fordon
Tvårsåpårsväg Alvik-Kista + fordon
Tunnelbana Odenplan-Karolinska
Spåpårsväg Syd, Flemingsberg-Kungens kurva-Älvsjö
Roslagsbanan, dubbelspår + fordon
Bergslagspendeln m.m.
Övriga kollektivtrafikobjekt i Stockholm enligt SF

VÄGAR

Framkomligt och fyrfältigt Europavägnät

E18 Hjulsta-Kista/Ulriksdal
E18 Västerås-Sagån, Köping-Västjädra
E18 Frescati - Bergshamra
E18 busskörfält Danderyd - Arninge
E4 Förbifart Stockholm
E4/E20 Södertälje-Hallunda
E4/E20 Tomtebodan - Haga Södra
E4 Norrtull - Kista
E20 Norra Länken
E20 Gräsnäs-Reutersberg
trafikplatser i Stockholms län utpekade i SF

Övrigt nationellt stamvägnät samt viktiga övriga vägar

Medel för investeringar i mötesfri väg på 50, 55, 56 och 70
exempelvis objekt som idag ligger i nationell vägh.plan
rv 56 Förbifart Katrineholm och rv 56 Stingtorpet-Tärnsjö
Lv 267 Stäket-Rotebro
Södertörnsleden

INVESTERINGSUTRYMME FÖR LÄNSPLANERNA

Generellt utrymme för objekt i länsplanerna
Särskilt prioriterade objekt i länsplanen i AB-län enligt SF

Finansiering i miljoner kr		prisnivå 2010
Staten 2010-2019	Indikativ regional fin.	Summa
2 280		2 280
20 400	7 500	27 900
6 350		6 350
6 300		6 300
3 220		3 220
10 150	10 000	20 150
23 000	17 500	40 500
3 900		3 900
9 400		9 400
SUMMA	35 000	120 000