

## Hur ökar trängseln?

- Prognos för vägtrafiken i Stockholm 2005–2020 utan trängselavgifter

## NATURSKYDDSFÖRENINGENS FÖRORD

Diskussionen inför folkomröstningen om trängselavgifter förs till stor del i termer av om stockholmarna tyckte att försöket fungerade bra eller dåligt. Denna aspekt är naturligtvis inte oväsentlig, men att reducera valet mellan Ja och Nej till något slags löst tyckande om det genomförda försöket är att ge frågan alldeles för små proportioner. Utslaget i folkomröstningen kommer tvärtom att på ett mycket dramatiskt sätt återspegla sig i vardagen både för företag och för privatpersoner i Stockholmsregionen under decennier framöver.

När Naturskyddsföreningen i Stockholms län i början av sommaren 2006 gav i uppdrag till konsultföretaget Transek att mera i detalj belysa hur stockholmstrafiken kan väntas utvecklas om det blir ett Nej i folkomröstningen den 17 september, var vår avsikt att vidga perspektivet i debatten och göra det lättare för väljarna att ta ställning ur ett helhetsperspektiv.

Hur trafiken kommer att utvecklas efter en Nej-seger, finns redan delvis beskrivet i form av det så kallade Noll-alternativet i Vägverkets vägutredning om Nord-sydliga förbindelser från juni 2005.<sup>1</sup> I utredningen beskrivs ett scenario för 2015 som innehåller alla de stora infrastruktursatsningar som fram till dess är möjliga att åtminstone i teorin genomföra, men däremot inga trängselavgifter. Den tidtabell och volym på infrastrukturinvesteringarna som förutsätts i scenariot kan idag kritiseras för att vara orimligt optimistiskt eller snarare redan överspelat. Verkligheten förefaller t ex redan ha flyttat fram öppningsåret för Norra länken till 2016, dvs efter prognosåret 2015. Och att pendeltågstunneln under Stockholms city skulle kunna tas i bruk före 2015 förefaller också alltmera osannolikt. Beträffande det största projektet av alla – Förbifart Stockholm, den skisserade sexfiliga motorvägen väster om Stockholm – beräknas enbart byggtiden numera till 10 år. Detta i kombination med en rad formella och ekonomiska osäkerheter gör att möjligheten att kunna ta anläggningen i bruk före 2020 får betraktas som rent teoretisk.

Det uppdrag Transek fick var att med utgångspunkt från Vägverkets prognos för 2015, den liggande infrastrukturplaneringen samt den prognos för befolknings-, inkomst- och trafiktillväxt som finns i den regionala

---

<sup>1</sup> Nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet. Vägutredning – utställningsversion juni 2005.  
[http://www.vv.se/templates/page3\\_8962.aspx](http://www.vv.se/templates/page3_8962.aspx)

utvecklingsplanen RUFSta fram motsvarande scenarier för 2010 och 2020. En annan förutsättning vara en Nej-seger i folkomröstningen den 17 september, dvs trängselavgifter skulle inte utnyttjas.

Den bild som framträder i Transeks studie är, milt uttryckt, oroande. En Nej-seger i omröstningen kommer att göra stora försämringar av framkomligheten oundvikliga.

Grundorsaken är den stora trafiktillväxt som förväntas. De stora investeringar i ny infrastruktur (bl a Norra länken, pendeltågstunnel under Stockholms City och flera utbyggnader av Tvärbanan) förmår inte tillnärmelsevis möta trafiktillväxten utan köproblemen kommer oundvikligen att öka dramatiskt.

Det mått studien använder för att beskriva köproblemen är hur mycket de genomsnittliga restiderna förlängs i förhållande till fritt flöde, dvs ett läge utan bilköer.

För 2005 beräknas restidsförlängningen i rusningstid i Stockholms län till ca 20 procent, dvs i rusningstid tog en bilfärd normalt ca 20 procent längre tid än vid ett läge utan bilköer.

Fram till 2020 väntas motsvarande restidsförlängning öka från 20 till 42 procent – detta alltså trots mycket stora väg- och spårsatsningar. En sträcka som idag tar 30 minuter att köra, kommer 2020 att i genomsnitt ta 35-36 minuter, en 40-minutersresa ökar till 47 minuter.

För vissa sträckor blir effekten mindre, för andra större. Mellan Täby och Globen förväntas således en måttlig ökning från 36 till 39 minuter, medan restiden från Nacka till Hötorget väntas öka från 16,5 till nästan 40 minuter. Privatbilstater, yrkestrafik, bussresenärer – alla kommer att fastna i köer vi aldrig sett maken till.

Sammantaget beräknar Transek att kostnaderna för trängseln i stockholmsregionen tredubblas.

Nej-sidan brukar säga att man istället för att införa trängselavgifter bör minska bilköerna genom nya vägar och bättre kollektivtrafik. Den argumentationen håller inte:

1. De nysatsningar Nej-sidan efterlyser, kan självfallet genomföras oavsett hur det går i folkomröstningen. Omröstningen avgör inte om vi ska bygga nya vägar eller inte, utan om vi ska ha trängselavgifter eller inte. Dessutom: Eftersom avgiftssystemet och ökade biljettintäkter för SL beräknas ge ett samlat överskott på minst 6-700 miljoner kronor per år, blir åtminstone de

ekonomiska förutsättningar att genomföra de satsningar Nej-sidan utlovar paradoxalt nog bättre om Ja-sidan vinner!

2. Nya vägar och bättre kollektivtrafik kan inte lösa trängselproblemen i Stockholmstrafiken – det visar rader av analyser från alla möjliga expertorgan. Beträffande Förbifart Stockholm bedömer Vägverket att om den nya vägen rent hypotetiskt skulle kunna tas i bruk före 2015, så skulle trafiken över den igenkorkade Essingeleden likväl komma att ha ökat med 10 procent jämfört med idag. Utbyggd infrastruktur ska ses som komplement till trängselavgifter, inte alternativ.

3. Slutligen: Nya vägar och spår kan rimligen inte påverka bilköerna förrän de tagits i bruk. En eventuell Förbifart Stockholm kan därför ge effekter tidigast en bit in på 2020-talet. Vad vill Nej-sidan göra innan dess? En möjlig panikåtgärd vore om Stockholms stad (för ett okänt antal hundra miljoner) byggde om Klarastrandsleden till en tvåvåningsväg. Men ett sådant projekt skulle ta lång tid och på sin höjd – efter färdigställandet – mildra problemen en smula. Och föreställ er kaoset under byggtiden...

Utöver mycket värre bilköer betyder en seger för Nej-sidan i folkomröstningen mera avgaser och inga nya pengar till kollektivtrafiken. Regionens ekonomiska utveckling bromsas samtidigt som miljön försämras. Stockholm förtjänar bättre.

Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Mårten Wallberg, ordförande

Magnus Nilsson, kampanjledare trängselavgifter

## INNEHÅLL

1	INLEDNING .....	6
2	SAMHÄLLETS KOSTNADER.....	6
3	VÄGNÄTETS FUNKTION.....	8
4	BILISTERS RESTID .....	11
5	REGIONENS FUNKTIONSSÄTT .....	14
	BILAGA 1: BERÄKNINGAR OCH FÖRUTSÄTTNINGAR.....	16
	Trafiknät .....	17

Medverkande från Transek AB vid framtagandet av den här rapporten har varit: Isak Jarlebring, Jonas Eliasson, Mattias Lundberg och Christian Nilsson

## 1 INLEDNING

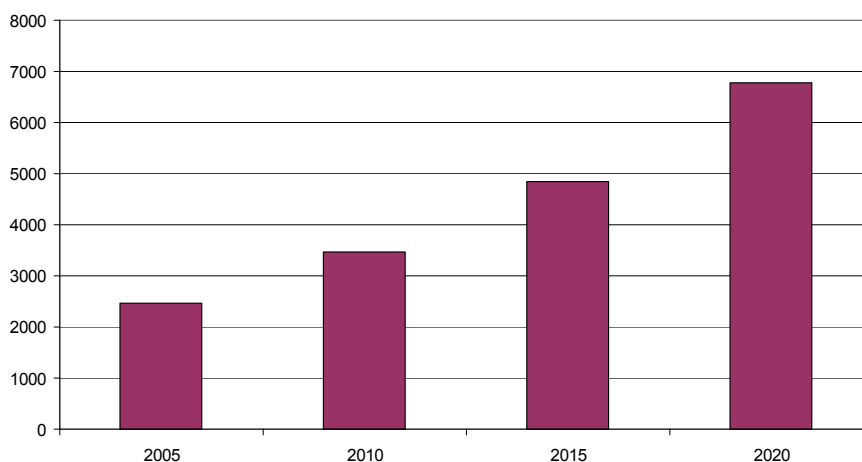
Denna promemoria beskriver hur trängseln i Stockholm kan utvecklas till år 2020 med en sannolik och möjlig utveckling av transportinfrastrukturen i regionen. Syftet är att utgöra ett underlag för diskussioner om behovet av olika typer av åtgärder – exempelvis trängselavgifter eller infrastrukturutbyggnader. Fokus ligger på resonemang om vad några mått på dagens och morgondagens trängsel betyder för trafiksituationen i framtiden. Exempel på frågor är hur trängseln påverkar folks vardagsliv, regionens arbetsmarknad och trafikens miljöpåverkan.

Utredningen bygger på tidigare gjorda modellkörningar som räknas upp på ett förenklat sätt till år 2010 och 2020. En nyhet är dock att faktiska restidssamband från mätningar som gjorts under Stockholmsförsöket utnyttjas i effektberäkningarna. Beräkningarna och deras förutsättningar beskrivs i bilaga.

## 2 SAMHÄLLETS KOSTNADER

Redan i dag är det ofta köer på Stockholms gator och vägar. Trängseln i vägnätet leder till olika kostnader för samhället, exempelvis tidsförluster, olyckor och miljöproblem. Dessa kostnader kan värderas i kronor genom samhällsekonomiska bedömningar. Bedömningarna bygger på att individers värderingar överförs till penningmått, exempelvis att studera hur människor väljer mellan olika alternativ i verkliga eller hypotetiska situationer. Själva förseningarna drabbar dels resenärerna direkt, dels samhällsekonomin genom att färre timmar läggs på arbete och att arbets- och bostadsmarknaden fungerar sämre. Samtidigt blir restiden mer oförutsägbar vilket dels ökar risken för oförutsedda förseningar, dels gör att de som reser måste ta till en extra säkerhetsmarginal för att säkert hinna i tid.

I dag beräknas denna restidsfördröjning ”kosta” ca 2,5 miljarder kr per år i Stockholms län<sup>2</sup>. I en situation med de trängselskatter som gällde under Stockholmsförsöket beräknas kostnaderna för vägträngseln sjunka till ca 1,9 miljarder kr<sup>3</sup>.



Figur 1 Kostnad för vägträngsel i Stockholms län, jämfört med fritt flöde år 2005<sup>4</sup>.

Antalet bilresor beräknas öka med ca 30 procent fram till 2020 jämfört med idag, till följd av bland annat fler invånare och ökat bilinnehav i länet. Det i sin tur gör att vägträngseln förväntas öka. Tiden i kö för en genomsnittlig bilresa beräknas bli drygt dubbelt så lång: från en genomsnittlig fördröjning på ca 20 procent av restiden 2005 till en genomsnittlig fördröjning på 42 procent år 2020. Tillsammans innebär det ökade antalet bilresor och de förlängda restiderna att den totala kostnaden för vägträngseln beräknas vara nästan tre gånger så hög 2020 som idag - ca 6,7 miljarder kr per år (Figur 1).

De beräknade trängselkostnaderna skulle vara ännu högre om inte ett antal väg- och spårutbyggnader förutsattes ha skett. På kollektivtrafiksidan ingår exempelvis Citybanan genom centrala Stockholm och snabbspårväg till Slussen och Solna i beräkningarna. På vägsidan ingår exempelvis

<sup>2</sup> Andra beräkningar har gett både högre och lägre belopp, men det rör sig i samtliga fall om stora kostnader. Beräkningarna som presenteras här bygger på det trafikmätningmaterial som samlats in i samband med utvärderingen av Stockholmsförsöket.

<sup>3</sup> Beräkningen gäller år 2006.

<sup>4</sup> Beräkningen av kostnadsökningen beskrivs i Bilaga 1

breddningar på E4 och E18, Norrortsleden samt Norra Länken – däremot ingår inte några nya förbindelser över Saltsjö-Mälarsnittet (förbifart Stockholm/Diagonal Ulvsunda eller Österleden). Förbifarten skulle teoretiskt kunna vara färdig till år 2020, men en bedömning här är att detta är osannolikt<sup>5</sup>.

I kapitel 5 beskrivs närmare hur köerna kan påverka den dagliga tillvaron och regionens funktionssätt.

Observera att dessa jämförelser görs med en situation där fritt flöde råder i biltrafiken. I praktiken är det dock både orealistiskt och ”icke-optimalt” att helt ta bort trängseln – vare sig det görs genom ökat utbud (exempelvis bättre vägar) eller begränsad efterfrågan (exempelvis trängselavgifter). Skälet i utbudsfallet är helt enkelt att ett vägnät som dimensioneras för fritt flöde även när rusningstrafiken är som störst skulle vara dåligt utnyttjat resten av dygnet, men också att så mycket plats knappast finns i en stad av Stockholms storlek. Skälet i efterfrågefallet är att de negativa effekterna så stora trafikminskningar skulle få för medborgarna, bl a arbets- och bostadsmarknadernas funktion, skulle vara större än nyttan av restids- och miljövinster. Beräkningen av totalkostnaden för vägträngseln är därför i första hand avsedda att beskriva hur stora kostnader det är fråga om, och hur dessa beräknas växa i framtiden.

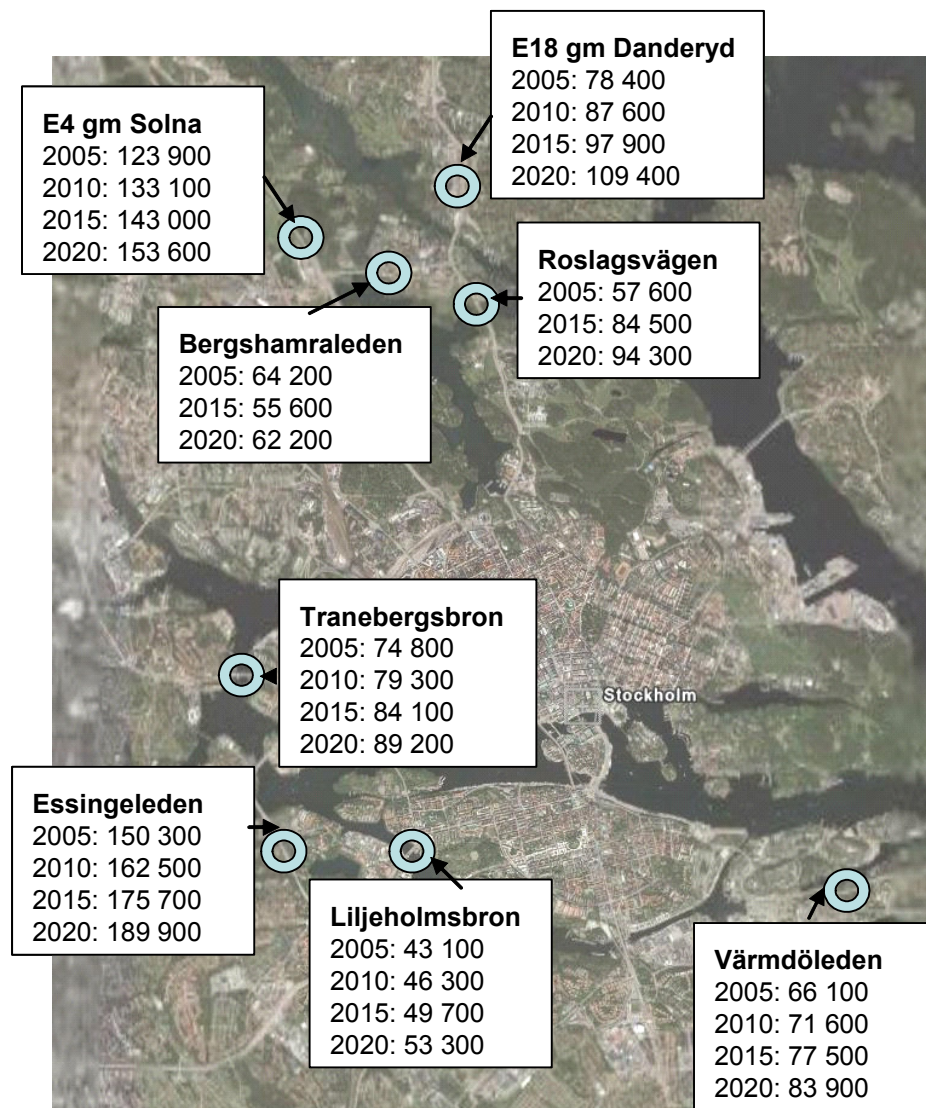
### 3 VÄGNÄTETS FUNKTION

För trafikanten och för den som vistas intill vägarna är det knappast själva samhällskostnaderna man irriterar sig på i det dagliga livet, utan snarare att det blir köigt och bullrigt etc kring vägarna. En indikator för hur vägnätets funktion påverkas är hur biltrafikflödet förändras på några viktiga länkar. Därför jämförs nedan flödena på ett antal infarter samt Essingeleden.

---

<sup>5</sup> Enligt Vägverket kan byggstarten i teorin vara år 2008 och kan i bästa fall gå att bygga på 8 år. Någon finansiering i plan finns dock inte förrän 2013, och i *Sommarvägen 2006, Information till trafikanter i Stockholms län och på Gotland* (Vägverket) uppskattas byggtiden till 10 år.





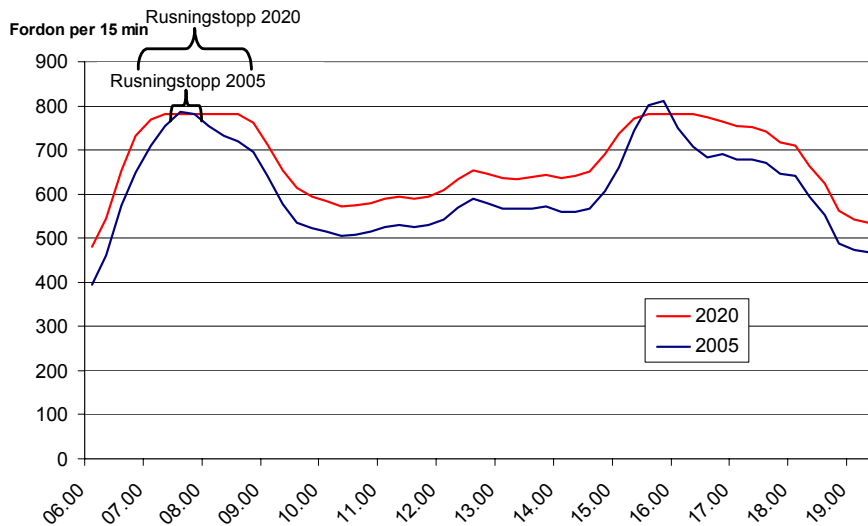
Figur 2 Beräknade trafikflöden på några länkar, vardagsmedeldygn.

Som framgår av figur 2 beräknas trafiken öka med 15–20 procent per dygn på de flesta av de utvalda länkarna år 2005–2020. Mest ökar den på Roslagsvägen (nästan 50 %). En stor del av den ökningen förklaras sannolikt av ändrade ruttval efter att Norra Länken öppnats, då många trafikanter som tidigare åkt Bergshamraleden istället väljer Roslagsvägen. Följaktligen syns också en minskning av trafiken på Bergshamraleden mellan 2005 och 2015. En annan orsak till ökningen på Roslagsvägen är ökad trafik till och från de nordöstra länsdelarna. Detta återspeglas i att

trafiken även på E18 genom Danderyd beräknas öka kraftigt (med 25 procent 2005-2020). På både Essingeleden och E4 norr om staden beräknas trafiken öka med ca 15 procent till år 2020. Tranebergsbron, Liljeholmsbron och Värmdöleden visar likartade ökningstakter, med snabbast ökning på Värmdöleden.

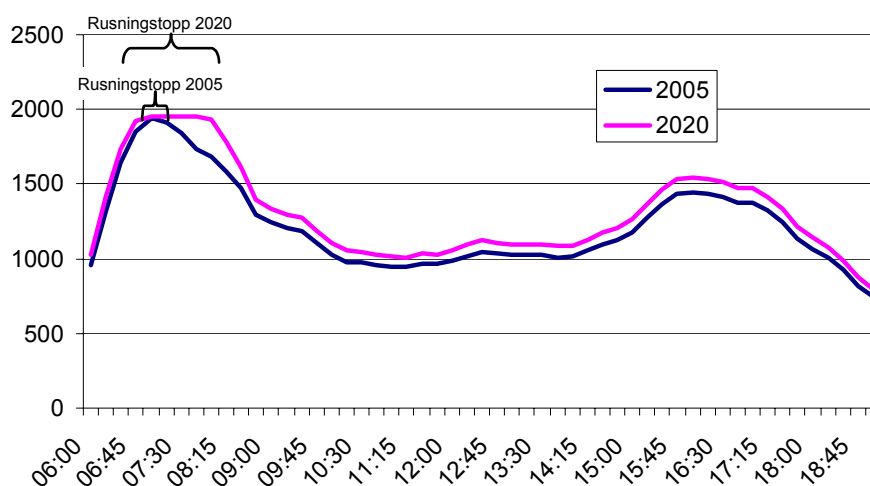
När trafikflödena ökar leder det (normalt) till att restiden i rusningstid blir längre, men det leder också till att rusningen varar under längre tid. Det kan alltså hända att restiden mellan bostad och arbete inte förändras så mycket för den som reser när trafiken är som tätast, men däremot att även den som reser vid en tid då trafiken tidigare flöt bra nu får lika lång restid. En annan indikator för hur vägnätets funktion påverkas är därför hur rusningstopparnas utbredning över dagen ändras.

Hur rusningstoppen kan breda ut sig syns i figuren för trafik in mot staden på Tranebergsbron nedan. Den rusningstopp som år 2005 varade ca 30 min på morgonen (ca kl. 7.30-8.00) beräknas år 2020 bestå under närmare två timmar (ca kl. 7.00-9.00).



Figur 3 Beräknade trafikflöden på Tranebergsbron österut, år 2005 och 2020.

Samma effekt syns när Essingeleden studeras. Figur 4 visar hur den norrgående trafiken vid Gröndal beräknas ändras. Den utpräglade rusningstopp som kunde registreras under en kort stund på morgonen år 2005 (i ca 15-30 minuter runt kl. 7.30) beräknas 2020 bestå under ca en och en halv timme.



Figur 4 Beräknade trafikflöden på Essingeleden norrgående vid Gröndal, år 2005 och 2020.

## 4 BILISTERS RESTID

För att ytterligare illustrera vad förändringarna kan betyda för en Stockholmsbilist har restider för enskilda relationer studerats. I genomsnitt var varje bilresa i länet i rusningstid 2005 20 procent längre än restiden vid fritt flöde, dvs vid tider utan köbildning. Variationen är förstås stor – många resor är inte fördröjda alls, medan andra resor särskilt i länets centrala delar under rusningstid är kraftigt fördröjda.

Till 2020 beräknas den genomsnittliga fördröjningen fördubblas – se Tabell 1.

Tabell 1 Beräknad total restidsfördröjning

	2005	2010	2015	2020
Total restidsfördröjning	20 %	26 %	33 %	42 %

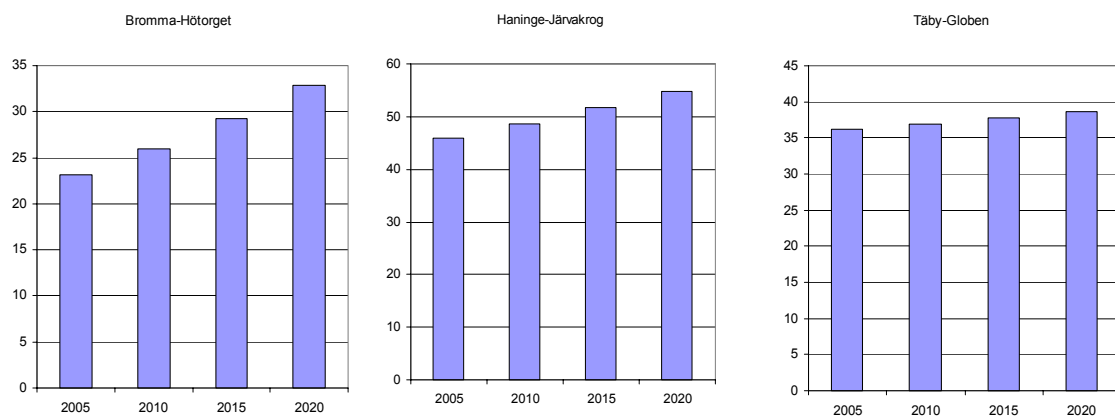
Fram till 2020 väntas alltså den genomsnittliga restidsförlängningen öka från 20 till drygt 40 procent – trots väg- och spårsatsningar. En sträcka som i dag tar 30 minuter att köra, kommer 2020 att ta 35 minuter. För vissa sträckor blir dock effekten betydligt större.

För att illustrera detta studeras några typiska reserelationer. Nedan visas hur restiden kan ändras för:

- En resa mellan närförort och city (här Brommaplan till Hötorget), eftersom det illustrerar situationen för en typisk arbetspendlare med bil till en centralt belägen arbetsplats.
- En resa mellan en söderförort och Solna (här Haninge till Järva Krog), eftersom det illustrerar situationen för en typisk arbetspendlare med bil mellan ett område med mycket bostäder och ett med mycket arbetsplatser. Det visar samtidigt hur den som kan köra runt centrum (via Essingeleden) påverkas.
- En resa mellan en norrförort och en söderförort (här Täby till Globen), eftersom det illustrerar situationen för den som exempelvis ska hälsa på någon på andra sidan centrum och då kör genom centrum.

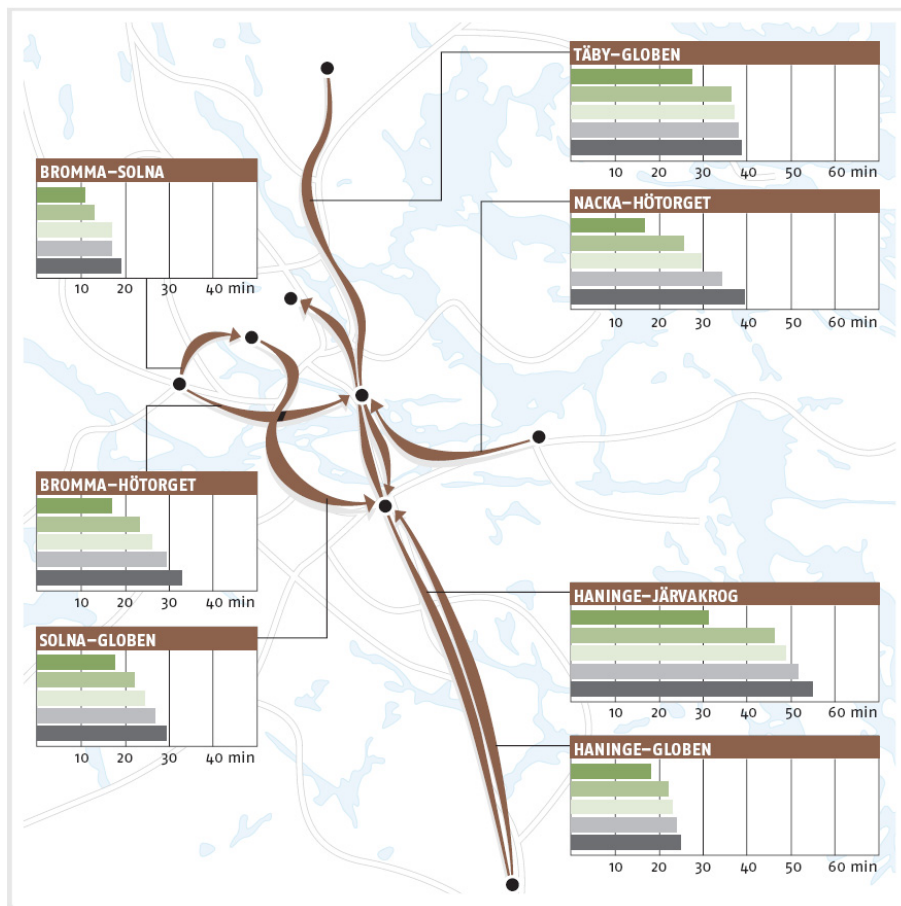
Mellan Brommaplan och Hötorget beräknas restiden i högtrafik öka, från 23 minuter år 2005 till 33 minuter år 2020 – se Figur 5. En stor del av resan kommer därmed att ske i kö. Mellan Haninge och Järva Krog beräknas restiden öka något mindre, eller från 46 till 55 minuter. Observera att det här är tänkbart med flera olika ruttval (exempelvis via Södra Länken och Essingeleden, via Centralbron eller via Älvsjövägen och Essingeleden). Den minsta restidsökningen syns för resor mellan Täby och Globen, från 36 till 39 minuter. Ett par förklaringar till de små skillnaderna kan här vara dels att trängseln redan i utgångsläget är stor på exempelvis Klarastrandsleden, dels att Norra Länken kan lösa upp en del köer.

## Vägtrafiken i Stockholm år 2020



Figur 5 Beräknade restider under rusningstid i några reserelationer.

I Figur 6 visas hur restiderna förändras i dessa och några andra relationer.



Figur 6 Exempel på hur restiderna förändras i några relationer. Illustration Jerker von Vegesack, Typoform

## 5 REGIONENS FUNKTIONSSÄTT

Vad betyder då de ovan redovisade indikatorerna sammantaget? Försämrad framkomlighet leder till en rad negativa konsekvenser för privatbilister, företag och bussresenärer. Utöver längre körtider, försämras tillförlitligheten i systemet. Alla som utnyttjar vägsystemet tvingas i större eller mindre utsträckning anpassa sig till ett allt sämre fungerande vägsystem. Från ekonomisk välfärdssynpunkt blir en viktig konsekvens att man avstår från att resa. Ju värre trafiken blir, desto mera begränsar människor det område inom vilket man lever sina liv. Hårddraget kan man

säga att Stockholm sönderfaller i ett antal överlappande småstäder. Detta är ett mera allvarligt problem än vad det kanske i förstone förefaller. Det innebär att Stockholm inte kan tillgodogöra sig de fördelar som det innebär att vara en storstad – en högt specialiserad arbetsmarknad, ett attraktivt företagsklimat samt ett rikt utbud av kultur- och fritidsaktiviteter. Detta begränsar i sin tur förutsättningarna för en fortsatt gynnsam ekonomisk utveckling.

Den största direkta effekten som bilister – men också bussresenärer, fotgängare, cyklister och de som vistas intill vägar – märker är antagligen att det är köigt under större delar av dagen. Det betyder att det blir allt svårare att välja att åka på udda tider (tidigt på morgonen, mitt på dagen eller sent på kvällen) för att på så sätt undvika kö. Det betyder också att restiden blir mer oförutsägbar vilket dels ökar risken för oförutsedda förseningar, dels gör att de som reser måste ta till en extra säkerhetsmarginal för att säkert hinna i tid till exempelvis möten. Denna oförutsägbarhet utgör en stor uppoffring.

Varför är det då så viktigt för en regions ekonomiska utveckling att man har god tillgänglighet? Det beror på att individer och företag anpassar sig till att en andel av dygnets timmar går till att resa till och från arbetet. Om restiden är lång gör det att individer arbetar mindre eller i mindre värlönlade arbeten. Anta att man funderar på att byta till ett bättre avlönat arbete som ligger längre bort. För att det ska vara någon idé, måste den nya lönen också uppväga de ökade totala reskostnaderna (inklusive att man kanske inte kan arbeta lika många timmar som förut). Om trängseln ökar, kommer färre att välja höglönlade arbeten långt bort från hemmet. Man brukar säga att matchningen på arbetsmarknaden försämras. Effekten blir att genomsnittslönerna sjunker och att antalet arbetade timmar minskar – därmed sjunker regionens produktion. Resultatet blir alltså att den totala välfärden minskar något. Ju större trängsel, desto större välfärdsförluster.

Ökad trängsel påverkar också människors hälsa och miljön negativt genom att utsläpp av partiklar och luftföroreningar ökar liksom trafikolyckor. I förlängningen kan det leda till att regionens attraktivitet minskar och att det blir svårare att spela en roll som ett internationellt tjänstecentrum.

## BILAGA 1: BERÄKNINGAR OCH FÖRUTSÄTTNINGAR

### Beräkningar

Kostnaderna för restidsfördröjningen<sup>6</sup> har beräknats som gängse restidvärdering multiplicerad med fördröjningen. Ökningen har beräknats såsom kostnaden 2005 multiplicerad med den årliga procentuella ökningstakten för antalet resor i länet.

Vid beräkningar av rusningstopparnas utseende har följande metodik använts. Uppmätta räkningar av volymer på Tranebergsbron och Essingeleden över dygnet för 2005 har använts. På dessa volymer har den procentuella ökningen av trafiken mellan 2005 och 2020 lagts på. I de segment där ökningen har gett toppar som är högre än vägarnas maxkapaciteter har den överskjutande mängden flyttats fram i tiden till tidpunkter där det ”finns plats”.

Restidsfördröjning är den procentuella ökningen av restiden från någon referenstid. I det här projektet har referensrestiden angivits såsom restiden i 2005 års trafiknät med fritt flöde. För enskilda sträckor är restidsfördröjningen rättfram att beräkna:

restidsfördröjning = (restid) / (restid i fritt flöde 2005) – 1. Beräkningen av den sammanlagda restidsfördröjningen för hela länet är lite mer komplicerad. Här måste antalet resor och deras restider ingå i beräkningen. Antar man att x står för år 20xx, l står för en länk i systemet, index 0 står för restid i det tomma 2005-nätet, T står för trafikflöde och t står för restid så ges den totala restidsfördröjningen år 20xx av formeln:

$$\frac{\sum_l T_{xx}^l (t_{xx}^l - t_0^l)}{\sum_l T_{xx}^l} / \frac{\sum_l T_{05}^l t_0^l}{\sum_l T_{05}^l}$$

---

<sup>6</sup> Se Figur 1



## Trafiknät

Hur trafiknäten ser ut – dvs. vilka vägar och spår som antas byggda – påverkar trafiksituationen. För analyserna av år 2005 har en modellkörning använts där det trafiknät som då fanns är inkodat. Det betyder att exempelvis Södra Länken finns med.

För år 2015 har ett trafiknät enligt den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län använts. I detta ingår på kollektivtrafiksidan exempelvis Citybanan genom centrala Stockholm och snabbspårväg till Slussen och Solna. På vägsidan ingår exempelvis breddningar på E4 och E18, Norrortsleden samt Norra Länken – däremot ingår inte några nya förbindelser över Saltsjö-Mälarsnittet (förbifart Stockholm/diagonal Ulvsunda eller Österleden). En fullständig lista över objekt finns på: [www.stockholmsregionen2030.nu/utvecklingsplanen/index.html](http://www.stockholmsregionen2030.nu/utvecklingsplanen/index.html) (underrubrik markanvändning/Investeringar i transportsystemet). De objekt som är markerade med tidsram 2000–2015 ingår i nätet för 2015<sup>7</sup>.

För år 2010 har samma trafiknät som för år 2005 använts och för år 2020 har samma trafiknät som för år 2015 använts (eftersom fullständiga prognoskörningar inte gjorts för dessa år). Ett par större vägprojekt som kan vara klara till år 2010 är Norrortsleden genom Täby och Nynäsvägen Älgviken-Fors. Av dessa kan främst Norrortsleden antas ha stor påverkan på trafiken i centrala Stockholm. Ett annat projekt som kan få stor påverkan är en breddning av Klarastrandsleden. Sedan länge finns planer på att bygga ut leden till fyra körfält, något som dock inte just nu är nära genomförande och därför inte ligger med i trafiknätet år 2015. Som en temporär lösning har Stockholms stad studerat om det går att utöka leden till tre körfält (Tjänsteutlåtande 2003, dnr 02-620-2787). För närvarande bedöms det dock inte som sannolikt att heller detta är klart till 2010 (enligt samtal med Trafikkontoret).

---

<sup>7</sup> Observera att det inte är säkert att dessa projekt i verkligheten är färdiga år 2015. Vägverket anger exempelvis på sin hemsida anger att norra Norra Länken kan öppnas "tidigast 2015", medan pendeltågstunnelns öppnande av Banverket anges till 2013-2016.