

# **E 4 Förbifart Stockholm**

## **Komplettering Tillåtlighet**

Fråga 9

**PM**

**Aktuella trafikprognoser**

2009-01-16



## Innehåll

|       |                                                                                                        |    |
|-------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1     | Kompletteringsuppgift 9 .....                                                                          | 4  |
| 2     | Prognos för arbetsplanen.....                                                                          | 4  |
| 2.1   | Motiv till varför en ny prognos tas fram för arbetsplanen .....                                        | 4  |
| 3     | Prognosens syfte och förutsättningar .....                                                             | 6  |
| 3.1   | Syfte.....                                                                                             | 6  |
| 3.2   | Metodik .....                                                                                          | 6  |
| 3.2.1 | Prognosmodell.....                                                                                     | 6  |
| 3.2.2 | Kontroll av prognosmodellen.....                                                                       | 6  |
| 3.2.3 | Kalibrering.....                                                                                       | 6  |
| 3.3   | Förutsättningar.....                                                                                   | 7  |
| 3.3.1 | Utveckling .....                                                                                       | 7  |
| 3.3.2 | Markanvändning.....                                                                                    | 7  |
| 3.3.3 | Transportsystem .....                                                                                  | 7  |
| 3.3.4 | Vägavgifter .....                                                                                      | 7  |
| 4     | Nollalternativ.....                                                                                    | 7  |
| 5     | Resultat.....                                                                                          | 8  |
| 5.1   | Trafikarbete .....                                                                                     | 8  |
| 5.1.1 | Fordonskilometer under vardagsmedeldygn .....                                                          | 8  |
| 5.1.2 | Fordonstimmar under förmiddagens maxtimme .....                                                        | 10 |
| 5.2   | Trafikflöden.....                                                                                      | 11 |
| 5.2.1 | Trafiksystemet .....                                                                                   | 11 |
| 5.2.2 | Förbifart Stockholm .....                                                                              | 12 |
| 5.2.3 | Essingeleden och infart Uppsalavägen.....                                                              | 13 |
| 5.2.4 | Förbifart Stockholm mellan Häggvik och Hjulsta samt Uppsalavägen mellan Häggvik och Norra Station..... | 14 |
| 5.2.5 | Södra infarten .....                                                                                   | 15 |
| 5.2.6 | Nollalternativet.....                                                                                  | 16 |
| 5.2.7 | Hastighet på infartsleder.....                                                                         | 18 |
| 6     | Fortsatt arbete .....                                                                                  | 19 |
| 7     | Jämförelse med prognoser som görs i åtgärdsplaneringen .....                                           | 19 |

## Bilaga Förutsättningar för trafikprognos 2035

## 1 Kompletteringsuppgift 9

### Departementets fråga:

En redovisning av aktuella trafikprognoser för Förbifart Stockholm och övrigt vägnät som påverkas om projektet genomförs. Det ska särskilt framgå hur innerstaden och infartslederna påverkas. Trängselskattens effekter ska beaktas.

## 2 Prognos för arbetsplanen

I det följande redovisas prognosmaterial som tas fram inför arbetsplanen. I den slutliga arbetsplanen kommer att ingå ett mer fullständigt material baserat på den valda utformningen i arbetsplanen och med känslighetsanalyser för vissa av de ingående prognosvariablerna.

En aktuell trafikprognos finns även framtagen inom ramen för åtgärdsplaneringen som underlag för en samhällsekonomisk kalkyl. Den samhällsekonomiska kalkylen redovisas i regeringens kompletteringsbegäran under fråga tretton. I den PM som redovisar den samhällsekonomiska kalkylen beskrivs kortfattat skillnaderna mellan arbetsplanens prognos och åtgärdsplaneringens prognos.

### 2.1 Motiv till varför en ny prognos tas fram för arbetsplanen

En betraktare kan gärna ställa sig frågan varför det behövs så många olika trafikprognoser. Precis som andra prognoser utgör trafikprognoserna underlag till beslut. Hur ofta prognoserna görs beror på vilka beslut som behöver tas. På samma sätt väljer man metod, noggrannhet och förutsättningar beroende på vilket syfte man har med prognosen. Prognoserna är också ett medel för att pröva känsligheten i ingående förutsättningar, t ex att svara på frågan hur oljepriset påverkar trafiktillväxten. En trafikprognos består därför ofta av flera prognoser och känslighetsanalyser. En prognos kan bestå av ett antal scenarion.

För trafikprognoser görs ofta prognoser för olika framtida tidpunkter eller horisontår samt prognoser för dygnstrafik och för trafik under dygnets mest belastade timmar. I Vägverkets processer ingår att göra prognoser i förstudier och i vägutredningsskedet där vägintrasset ska ställas mot andra allmänna intressen. I arbetsplaneskedet och bygghandlingskedet där enskilda intressen vägs mot vägintrasset görs prognoser för att säkerställa en ändamålsenlig trafiklösning.

Prognoser görs också av Vägverket som en del av den långsiktiga och kortsiktiga strategiska planeringen som underlag för hur olika investeringsobjekt ska prioriteras. Samma

modellsystem för trafikprognosen används för arbetsplanen, det av trafikverken utvecklade SAMPERS-systemet.

I vägutredningen Nord-sydliga förbindelser gjordes en prognos år 2003, i början av utredningen. Prognosen gjordes för två scenarion 2015 och för 2030. Det var då redan känt att prognosen gav för höga trafikflöden över Saltsjö – Mälarsnittet och 2015 betraktades därför som ett scenario som skulle inträffa efter 2015. Endast prognosen för 2015 redovisades i vägutredningen.

Efter att vägutredningen ställts ut gjordes 2006 en ny prognos i samband med att en mer fullständig samhällsekonomisk kalkyl togs fram. Prognosmodellen hade då utvecklats och kompletterats med en variabel specifikt för Stockholms län som på ett bättre sätt skulle återspegla hur man reser i länet. Den utvecklade modellen ger bättre precision på resandet över Saltsjö – Mälarsnittet.

Inför arbetsplanen diskuterades om en ny prognos är nödvändig. Om en ny prognos ska göras gäller också att bestämma vilka förutsättningar som ska gälla för denna. Vidare finns frågan om samordning med de prognoser som tas fram i åtgärdsplaneringen.

Det som talade för att göra en ny prognos var att flera viktiga nya förutsättningar gällde.

- Trängselskatter hade införts i Stockholms stad
- Den statliga utredningen ledd av Carl Cederskiöld rekommenderade Förbifart Stockholm och en avgift på Essingeleden som en del av finansieringen
- Markanvändningen hade utvecklats annorlunda än vad som antogs i den regionala utvecklingsplanen. Ny bebyggelse koncentreras nu till regionens centrala delar, Norra Station, Västra Kungsholmen, Värtan och Hjorthagen
- Prognosmodellen fanns inte kalibrerad mot trafikräkningar gjorda efter att trängselskatten hade införts

Det som talade mot en ny prognos var förutom tid och kostnad att alltför många prognoser gör det svårt att kommunicera resultaten.

Möjligheten att samordna arbetet med prognosen med åtgärdsplaneringen visade sig vara små inte bara beroende på att tidsplanerna inte var synkroniserade men också för att åtgärdsplaneringen har ett annat syfte. I denna ska olika objekt jämföras med varandra. Metodmässigt går man därför annorlunda tillväga. Man gör också förenklingar som för flertalet objekt kanske inte har stor betydelse men som kan ge skillnader i överbelastade system. En genomgång av några av skillnaderna görs i slutet på denna PM.

## **3 Prognosens syfte och förutsättningar**

### **3.1 Syfte**

Prognosen i arbetsplanen syftar till att ge underlag för dimensionering och projektering av väganläggningen. Den ska vidare ge underlag till miljökonsekvensbeskrivningen. Som prognosår har valts 2035.

### **3.2 Metodik**

#### **3.2.1 Prognosmodell**

Den prognosmodell som använts är den av trafikverken gemensamt framtagna Sampersmodellen för personresande med alla trafikslag. Modellen är nationell och i denna ingår Stockholmsregionen som en del. Modellen har använts under flera år och för många olika projekt. Modellen kompletteras med en modell för nyttotrafik, Nätra, speciellt framtagen för Stockholm samt med resor till och från Arlanda som bygger på resandeundersökningar från Arlanda.

De ingående variablerna i modellen har beräknats utifrån individers faktiska val som de kommer till uttryck i resvaneundersökningar. Resandet uppdelas på ärendetyperna arbetsresor, tjänsteresor och övriga resor. Beräkningarna av efterfrågan görs på dygnsbasis och bryts sedan ner till efterfrågan under morgonens och eftermiddagens maxtimmar. Efterfrågan beräknas för trafikslagen bil, kollektivtrafik, cykel och gående. För att hantera inverkan av avgifter tar man hänsyn till att olika grupper har olika betalningsvilja.

#### **3.2.2 Kontroll av prognosmodellen**

Ett sätt att beskriva modellens förmåga att efterlikna verkligheten är att göra en prognos för dagens förhållanden samt att jämföra resultaten i modellen med räknad trafik på större trafikleder. För arbetsplanen görs en sådan nulägesanalys baserad på 2001 års markanvändningsdata (senare finns ej att tillgå) och dagens trafiknät och avgiftssystem. Modellresultatet jämförs med räknad trafik företrädesvis från hösten 2007 men i perifera delar godtogs också tidigare räkningar. Modellen speglar väl den verkliga trafiken men ger för lite trafik centralt framförallt på Essingeleden.

Den etablerade prognostekniken ger möjlighet att använda sig av dessa skillnader för att förbättra modellen genom att fånga då upp faktorer som inte kunnat inlemmas i modellens uppbyggnad genom att modellen kalibreras.

#### **3.2.3 Kalibrering**

Kalibreringen innebär att trafikefterfrågan modifieras så att modellresultat bättre överensstämmer med räknad trafik. Skillnaden i efterfrågan överförs sedan till prognossteget. Prognosåret 2035 nås genom att utgå från RUFS 2001 data för 2030 samt applicera

kalibreringsmatrisen som i sig får med sig skillnaden i markanvändning mellan 2001 och 2007. Det motiverar att prognosen benämns 2035.

### 3.3 Förutsättningar

De förutsättningar som gällt för prognosen finns beskrivet i bilaga, *Förutsättningar för trafikprognos 2035* som bifogas och som sammanfattas här.

#### 3.3.1 Utveckling

Utgångspunkten har varit den regionala utvecklingsplanen RUFS 2001. I det pågående arbetet med en ny regionplan RUFS 2010 återfinns denna benämnd RUFS 2010 *uppdaterad*<sup>1</sup>. I den finns makroekonomiska antaganden om ekonomisk tillväxt. Scenario *uppdaterad* som utgår från en ekonomisk tillväxt på 2,5% per år. Arbetet med en ny regionplan pågår och flera nya alternativ undersöks men det bedömdes inte vara möjligt att samordna prognosarbetet tidsmässigt varför den tidigare antagna regionplanen fast i scenario *uppdaterad* fått ligga till grund för prognosarbetet i arbetsplanen. I det pågående arbetet med regionplanen provas också lägre tillväxtfaktorer mot bakgrund av den annalkande lågkonjunkturen.

#### 3.3.2 Markanvändning

Markanvändningen baseras på RUFS 2001 men har justerats så att en mer central utbyggnad förutses. Det är en anpassning till den faktiska händelseutvecklingen där bl a Stockholms stad planerar flera stora centralt belägna bostads- och verksamhetsområden.

#### 3.3.3 Transportsystem

Grunden är de i RUFS 2010 utpekade objekten med en justering som beror på att ny kunskap har kommit fram i Vägverkets planeringsprocesser. Österleden är inte med 2035.

#### 3.3.4 Vägavgifter

I regeringsuppdraget om stockholmsregionens framtida infrastruktur som leddes av Carl Cederskiöld redovisas ett förslag med Förbifart Stockholm och med Essingeleden avgiftsbelagd. Prognosen är därför utformad så att dagens avgiftssystem kompletteras med en avgiftsring kring Essingeleden mellan Karlberg och Gröndal. In- respektive utpassage genom ringen kostar vardera 10 kr vilket innebär en kostnad på 20 kr under maximitrafik. Att passera innerstadens avgiftsring kostar som jämförelse 20+20 kr, dvs dubbelt så dyrt.

## 4 Nollalternativ

För att beskriva miljökonsekvenser måste dessa ofta relatera till något. Nollalternativet ska spegla ett scenario där Förbifart Stockholm inte byggs. En prognos finns därför framtagen med samma förutsättningar som i prognosen 2035 men där Förbifart Stockholm inte finns med. I nollalternativet finns då inte heller någon avgift på Essingeleden. Logiken är att det måste finnas en passage förbi Stockholm som inte är avgiftsbelagd, så har den politiska

<sup>1</sup> Arbetet med regionplanen är löpande och namn och omfattning av olika scenario kommer att växla. Med stor sannolikhet kommer andra namn på scenarierna förekomma i den slutliga versionen.

diskussionen hittills förts. I prognosen för nollalternativet är markanvändningen samma som i prognosen för Förbifart Stockholm.

## 5 Resultat

Resultaten av trafikprognoserna kommer i arbetsplanen att sammanställas i en PM trafikprognos. Den färdigställs när man i projekteringen har fastlagt exakt hur anläggningen ska se ut och baseras på den då bästa kunskapen. Det kan därför ske smärre förändringar av de nedan redovisade trafiksiffrorna när arbetsplanen presenteras. Nedan presenteras viktigare data. Vi har valt att presentera trafikflöden på dygnsnivå vilket är mest intressant när alternativ ska jämföras. Maxtimtrafiken är intressant för dimensioneringen. De trafiksiffror som redovisas för Förbifart Stockholm i det följande är cirka tio procent mer än vad man idag av säkerhets- och effektivitetsskäl vill tillåta. För att inte få köer i tunnlarna kommer vägavgiftssystemet att regelbundet ses över och tunneln projekteras med ett trafikstyrningssystem som säkerställer framkomligheten. Under dessa förutsättningar kan trafiksiffrorna ge ett bra underlag för dimensioneringen.

### 5.1 Trafikarbete

Trafikarbetet beskriver omfattningen av trafiken och är en summering av trafiken på alla länkar. Det är då inte lämpligt att ta med hela Sverige som omfattas av modellen utan vi har valt att se på Stockholms län samt Stockholms innerstad. Måttet är vanligtvis fordonskm men kan också vara fordonstimmar. Kvoten mellan dessa beskriver på en övergripande nivå en medelhastighet som ett mycket grovt mått på framkomligheten.

#### 5.1.1 Fordonskilometer under vardagsmedeldygn

Totalt sett i Stockholms län leder Förbifart Stockholm till att trafikarbetet i fordonskilometer ökar med drygt tre procent medan trafikarbetet i Stockholms innerstad minskar med nio procent. Notera då i figuren nedan att en del av Essingeleden räknas med i Stockholms innerstad enligt den definition som tillämpas i åtgärdsplaneringen.



Figur 1. Innerstadens vägnät som ingår i trafikmodellen

Tabell 1: Trafikarbete i 1000-tal fordonskilometer vardagsmedeldygn 2035

| Område                | 0-alt  | Förbifarten | Skillnad |
|-----------------------|--------|-------------|----------|
| Innerstad             | 4 273  | 3 892       | -8.9%    |
| Övriga Stockholms län | 42 574 | 44 569      | 4.7%     |
| Totalt Stockholms Län | 46 848 | 48 462      | 3.4%     |

### 5.1.2 Fordonstimmar under förmiddagens maxtimme

Mätt i antalet fordonstimmar minskar trafikarbetet med Förbifart Stockholm med drygt en procent. Även här är skillnaden påtaglig i innerstaden

Tabell 2 nedan visar trafikarbetet i fordonstimmar under förmiddagens maxtimme. Innerstaden utgör då en sjundedel av länets trafikarbete jämfört med en tolfedel av trafikarbetet mätt över dygnet som fordonskilometer, se tabell 1. Det visar att hastigheterna är lägre i innerstaden. Med Förbifart Stockholm kommer man att köra längre sträckor men tidsåtgången blir lägre som ett resultat av lägre trafikbelastning på vägnätet.

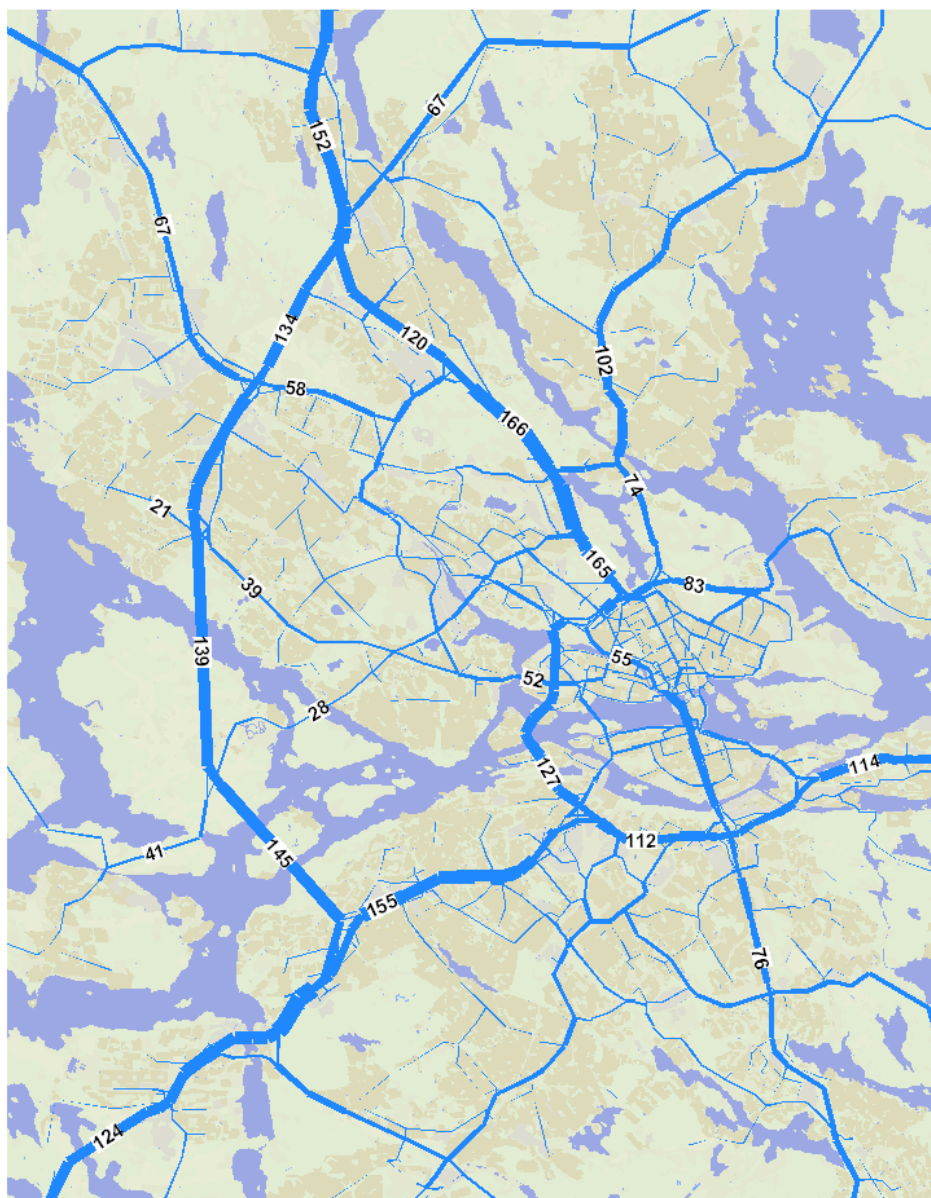
Tabell 2: Trafikarbete i fordonstimmar förmiddags maxtimme 2035

| Område                | Nollalternativ | Förbifarten | Skillnad |
|-----------------------|----------------|-------------|----------|
| Innerstad             | 12 831         | 11 002      | -14,2%   |
| Övriga Stockholms län | 66 171         | 66 831      | +0,9%    |
| Totalt Stockholms Län | 79 002         | 77 833      | -1,4%    |

## 5.2 Trafikflöden

Nedan redovisas de trafikflöden som modellen beräknar för scenariot 2035. Siffrorna avser vardagsmedeldygn. De presenteras i större upplösning i figur 2-5 för att vara läsbara i tryckt form.

### 5.2.1 Trafiksystemet



Figur 1: Översikt - Dygnsflöden (vmd) prognos 2035, 1000-tal fordon

### 5.2.2 Förbifart Stockholm

Förbifart Stockholm får över 140 000 f/d i denna prognos. Norr om Hjulsta trafikplats är trafikbelastningen något mindre. Förbi Drottningholm passerar 28 000 f/d vilket är mer än idag men mindre än i Nollalternativet, se följande sidor.



Figur 2: Dygnsflöden (vmd<sup>2</sup>) 2035, 1000-tal fordon

---

<sup>2</sup> Vardagsmedeldygn.

### 5.2.3 Essingeleden och infart Uppsalavägen

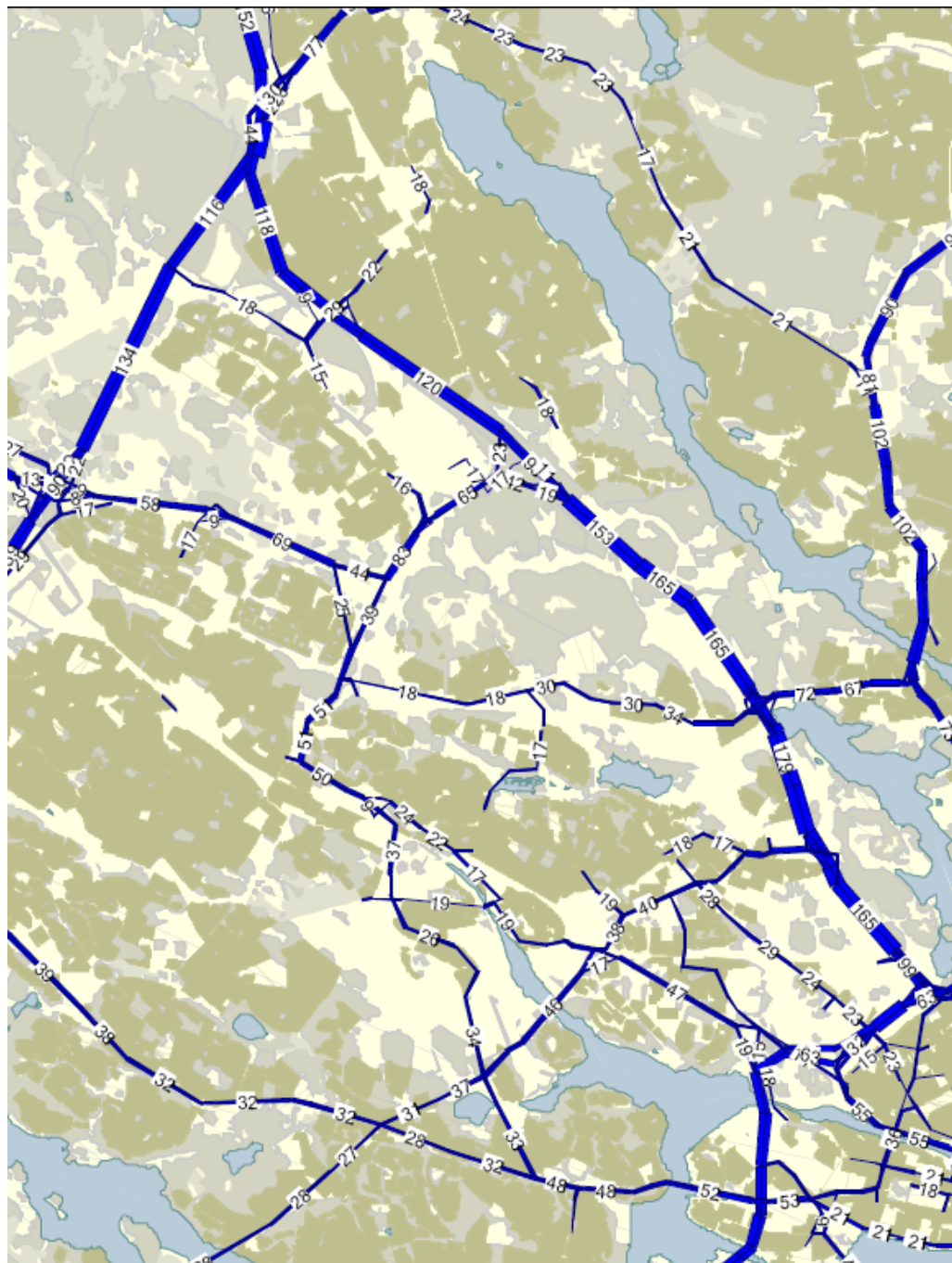
Essingeleden vid Gröndalsbron får mindre trafik än idag med cirka 130 000 f/d (fordon/dygn) vilket också är mindre än den framtida trafiken på Förbifart Stockholm. Orsaken är att Essingeleden belastas med en avgift medan Förbifart Stockholm är avgiftsfri. En lägre avgift på Essingeleden eller en avgift även på Förbifart Stockholm ändrar förhållandet så att Essingeleden får ta mer trafik än Förbifart Stockholm. Det hårdast belastade snittet är vid Norrtull där infartsleden Uppsalavägen har mer än 160 000 f/d. Trafikflödena är beroende av var stationerna för vägavgifter placeras.



Figur 3: Dygnsflöden (vmd) prognos 2035, 1000-tal fordon

## 5.2.4 Förbifart Stockholm mellan Häggvik och Hjulsta samt Uppsalavägen mellan Häggvik och Norra Station

Trafik från Norrortsleden och E 4 fördelas här på Förbifart Stockholm och Uppsalavägen in mot Stockholm som vardera får cirka 120 000 f/d. Med tillskottet från E 18 får Uppsalavägen mycket trafik. I prognosen finns en utökning med fler körfält än idag.



Figur 4:Dygnsflöden (vmd) 2035, 1000-tal fordon

### 5.2.5 Södra infarten

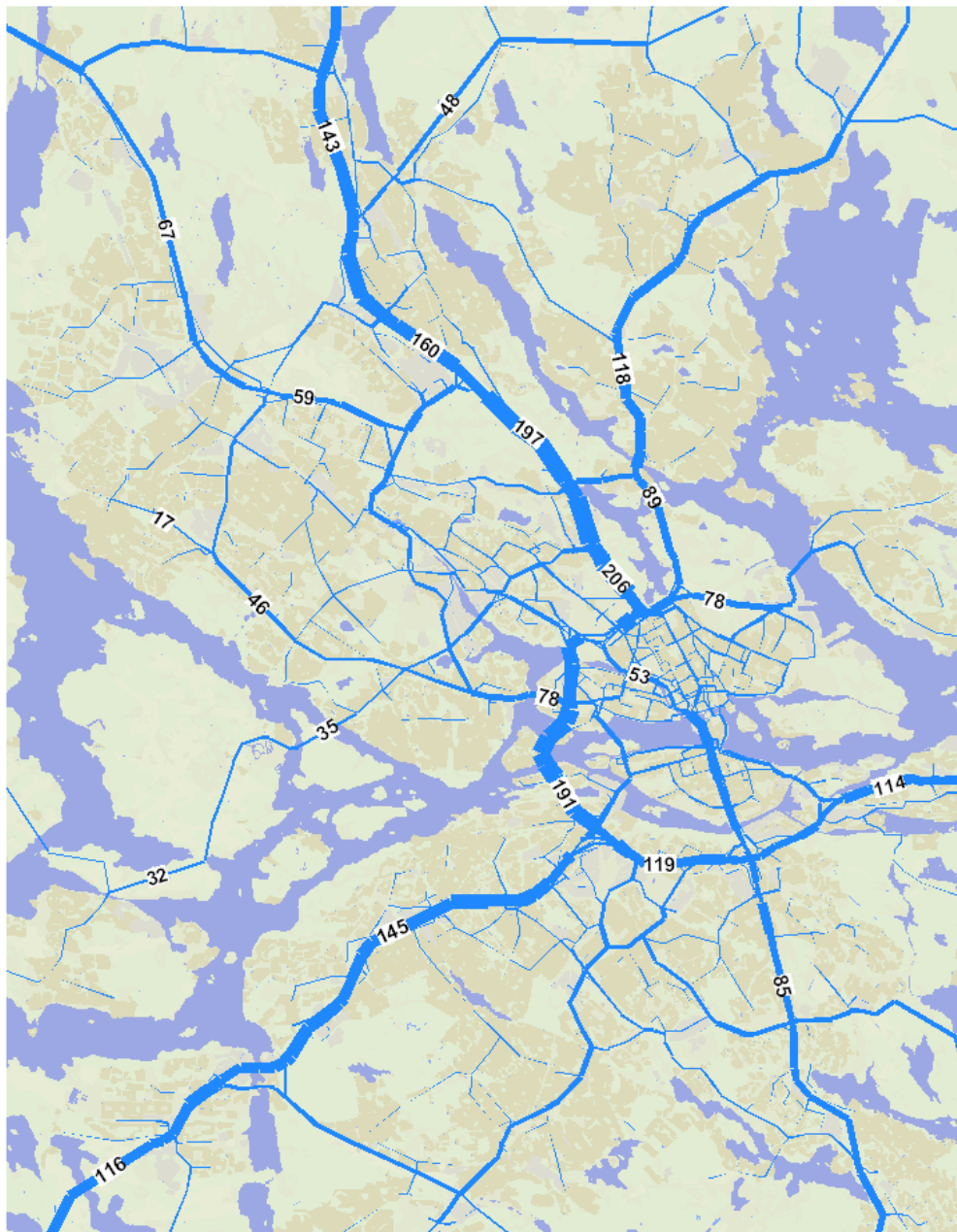
Infartsleden söder om Stockholms innerstad får nästan lika mycket trafik som infarten vid Norrtull. Ca 160 000 f/d fördelas på Essingeleden och Södra Länken. Till skillnad från idag så blir trafiken mindre snedbelastad på infarten söderifrån eftersom Förbifart Stockholm ger en alternativ möjlighet att nå den norra regionhalvan genom att först åka söderut på E 20 och sedan norrut på Förbifart Stockholm. Vid Kungens Kurva finns ett avsnitt med nära 200 000 fordon per dygn. Sträckan ingår i arbetsplanen.



Figur 5: Dygnsflöden (vmd) 2035, 1000-tal fordon

### 5.2.6 Nollalternativet

Ifall inte Förbifart Stockholm byggs belastas regionens centrala vägnät av mer trafik. Utan Förbifart Stockholm antas att det inte finns någon avgift på Essingeleden. Essingeleden får nära nog 200 000 fordon per dygn vilket innebär kösituationer under stora delar av dygnet. Trafiken förbi Drottningholm ökar till 35 000 fordon per dygn, dvs trafiken flyter sällan fritt.



Figur 6: Dygnslöden (vmd) nollalternativ 2035, 1000-tal fordon

Figuren nedan visar effekten av att Förbifart Stockholm byggs med trafikflöden från trafikprognosen 2035. Den skulle då avlasta ett mycket hårt belastat vägnät. Blå färg innebär att trafiken avlastas av leden. Ekeröborna kommer att åka mer bil än idag men trots det så avlastas vägen förbi Drottningholm med 8 000 f/d. Av kartan framgår att regionens vägnät i de centrala delarna avlastas med Förbifart Stockholm.



Figur 7: Skillnadsbild. Effekter av att Förbifart Stockholm byggs 2035. Dygnsflöden (vmd) prognos 2035 - Nollalternativet, 1000-tal fordon (röd färg innebär ökat flöde och blå färg ett minskat flöde)

### 5.2.7 Hastighet på infartsleder

Infartsleder har markerats på kartan nedan. I modellen har beräkningar gjorts av hastigheterna för morgonens maxtimme för att beskriva hur framkomligheten påverkas av infrastrukturutbyggnaderna.



Figur 8: Infartsleder, rött västerifrån, gult norrifrån, grönt söderifrån

Utan Förbifart Stockholm men med alla övriga infrastrukturinvesteringar fram till 2035 så tar det allt längre tid att pendla med bil in mot city. Undantaget är norrifrån där breddningar av väg E 4 motsvarar trafikökningarna. Största försämringen är västerifrån, speciellt från Ekerö.

Med Förbifart Stockholm får vissa infartsleder en bättre framkomlighet än idag. Undantaget är söderifrån där det fortsätter att vara begränsat med framkomlighet. Även här ger Förbifart Stockholm dock en förbättring jämfört med nollalternativet.

Tabell 3: Modellberäkande restider på infartsleder förmiddag-max

| Infartsled               | 2007         | Nollalternativ | 2035 Förbifart |
|--------------------------|--------------|----------------|----------------|
| Västerifrån <sup>3</sup> | 17,1 minuter | 21,3 minuter   | 16,3 minuter   |
| Norrifrån <sup>4</sup>   | 16,9 minuter | 16,4 minuter   | 14,5 minuter   |
| Söderifrån <sup>5</sup>  | 11,8 minuter | 13,9 minuter   | 12,9 minuter   |

<sup>3</sup> Medelvärde av restiderna: Bergslagsplan – trafikplats Fredhäll, Tappström – trafikplats Fredhäll, trafikplats Hjulsta – Norrtull via Kymplingelänken.

<sup>4</sup> Medelvärde av restiderna: Rosenkälla – Roslagstull, Häggvik – Norrtull.

<sup>5</sup> Medelvärde av restiderna: Jordbro – Södra Länken, Huddingevägen – Södra Länken, trafikplats Vårby – trafikplats Nyboda.

## 6 Fortsatt arbete

I det fortsatta arbetet ligger trafikprognosen till grund för beräkningar av trafikens framkomlighet kring trafikplatserna. I det syftet görs mer detaljerade modeller av hur trafiken kommer att fördelas på vägnätet i trafikplatsernas närhet för en viss korsningsutformning och trafiknätsutformning.

Vidare kommer känslighetsanalyser att göras avseende faktorer som har stor betydelse för resandet över Saltsjö-Mälarsnittet och den framtida trafiktillväxten. Bland dessa finns bränsleprisets utveckling och kostnaden för att köra bil. Vidare prövas hur vägavgiften på Essingeleden påverkar vägvalet och vidare belyses konsekvenserna av en eventuell avgift på Förbifart Stockholm. Även hur handelsområden i Förbifart Stockholms närhet utvecklas har betydelse för prognosbilden.

Trafikprognosen kommer också att användas för att analysera vad som händer ifall det inträffar incidenter som blockerar ett eller flera körfält.

## 7 Jämförelse med prognoser som görs i åtgärdsplaneringen

För åtgärdsplaneringen görs en särskild prognos som ligger till grund för en samhällsekonomisk analys av Förbifart Stockholm. Dessa analyser ska göras av trafikverken på ett likartat sätt för alla större väg- och järnvägsprojekt. Syftet med dessa är att ge möjlighet att jämföra olika objekt som en del av långtidsplaneringen där objekt prioriteras och omfattningen av investeringarna anpassas till det ekonomiska utrymmet. Det viktiga i denna analys är att göra objekten jämförbara.

Prognosen i åtgärdsplaneringen skiljer sig därför på många punkter från den som görs i arbetsplanen och som beskrivits ovan. Skillnaderna grundas i att åtgärdsplaneringen har ett annat syfte och skillnaderna finns dels i förutsättningarna, dels i metodval.

Vad det gäller skillnad i förutsättningar så utgår åtgärdsplaneringen från mer konservativa antaganden. Utgångspunkten är ett nationellt perspektiv. Stockholmsregionen har historiskt en mycket högre tillväxttakt än övriga landet vilket är viktigt att fånga upp i arbetsplanens trafikprognos. För dimensioneringen i arbetsplanen vill man gärna utgå från en högsta möjliga nivå medan åtgärdsplaneringen speglar en medelnivå.

I arbetsplanen görs justeringar i vägnätet och även i markanvändningen som innebär en uppdatering med hänsyn till den utveckling som skett sedan den regionala utvecklingsplanen 2001 fram till nuläget. Åtgärdsplaneringen som omfattar ett stort antal objekt kan inte lägga ner samma detaljarbete på varje objekt utan där har man valt att utnyttja befintliga databaser.

För den tunga trafiken har man i åtgärdsplaneringen valt den godstrafikmodell som finns för alla vägverksregioner, SAMGODS medan man i arbetsplanen utnyttjar den kalibrerade godstrafikmodell, NÄTRA som av tradition används i stockholmsregionen.

Metodmässigt är en avgörande skillnad att åtgärdsplaneringen utgår från i princip dagens biltrafiknät och kollektivtrafiknät och undersöker sedan effekten av att ett nytt objekt läggs till. Metoden ger en rättvis jämförelse mellan objekt men också en sämre prognos. I arbetsplanens trafikprognos är utgångspunkten att infrastrukturprojekten genomförs i den takt som anges i den regionala utvecklingsplanen, dvs vid prognosåret finns inte bara Förbifart Stockholm utan även en rad andra nya väg- och spårprojekt har genomförts.