

Bilaga 2: Kontorens synpunkter

Kontorens synpunkter

Nedan redovisas kontorets synpunkter på Länsstyrelsens frågor, A-B. I bilaga 1 sammanfattas åtgärderna som svar i den mall som Länsstyrelsen föreslagit. I bilagan har en prioritetsordning föreslagits baserad på när i tiden objekten/åtgärderna behöver komma till stånd.

A. lämna underlag om synpunkter och brister i transportsystemet och önskade åtgärder för länsplanen och nationell plan,

Stockholms stad utgår från att objekten i Stockholmsöverenskommelsen fullföljs enligt nuvarande planer. Om objekt i överenskommelsen på grund av brist i finansiering eller tid hamnar utanför planperioden som sträcker sig till 2021 innebär det att kommande objekt förskjuts ytterligare i tid med stora negativa konsekvenser som följd för hela regionen. Prioriteten nedan baserar sig på när i tiden staden önskar att de olika objekten ska vara utbyggda, alternativt påbörjade

Objekt utbyggda till 2021

Följande objekt finns med i nuvarande planer och ligger med byggstart efter 2015. Med erfarenhet av tidigare planperioder befarar staden att det kan finnas en risk att något eller några av dessa flyttas fram då andra objekt överskrider budget etc. Staden förutsätter att så inte sker, och vill särskilt lyfta fram vikten av att Tvärbana Kista och Mäljarbanan Tomtebodabarkaby genomförs enligt gällande plan.

Tvärbana Kista

En utbyggnad av tvärsparvägen från Ulvsunda via Bromma flygplats och Kista till Ostkustbanan vid Helenelund. Objektet är av stor betydelse för att förbättra tvärförbindelserna och ökar den regionala tillgängligheten till arbetsplatsområdet i Kista (utpekad som tyngdpunkt i översiktsplanen och regionkärna i RUFSS) samt försörjer 2 000 nya bostäder i Annedal (Stockholm) och 5 000 nya bostäder i Stora Ursvik (Sundbyberg). **Objektet är finansierat** (930 mkr från Länsplanen, 1 400 mkr från Stockholms stad och 2 330 mkr från Landstinget)

Investeringskostnad: 5 800 mkr, inkl. 2 300 för vagnar och depå, 3 500 mkr (2009 års prisnivå).

Nettonuvärdeskvot: -0,2 (Källa SL Förstudie 2011)

Mäljarbanan Tomtebodabarkarby

Ökad kapacitet, minskad sårbarhet och förbättrade restider för pendeltågs- och regionalstågsresenärer genom utbyggnad från två till fyra spår. Utbyggnaden ger mervärde för redan beslutade investeringar i Citybanan och Mäljarbanan sträckningen Barkarby – Kallhäll. **Investeringskostnad:** 2 200 – 5 700 mkr, kostnadsspannet gäller ytläge eller tunnel förbi Sundbyberg.

Nettonuvärdeskvot: 0,28 – -0,29

(Banverket förstudie 2005)

Bilaga 2: Kontorens synpunkter

E4/E20 Essingeleden – Södra Länken

Kopplingar för att förbättra framkomligheten och relationerna från Södra länken till Essingeleden där problem med vävning vid tunnelmynningen minskar befintlig kapacitet. En viktig åtgärd för att minska sårbarheten i vägsystemet då detta får konsekvenser för framförallt trafik från söder och öster.

Investeringskostnad: osäker totalkostnad (127 miljoner kr ligger i nuvarande plan)

Nettonuvärdeskvot: saknas f.n.

Objekt utbyggda till 2025

Följande objekt anser staden vara särskilt viktiga att genomföra inom planperioden t.o.m. 2025. Samtliga finns med som utblick i Stockholmsöverenskommelsen men är utanför nuvarande plan.

Tunnelbana till Karolinska/Hagastaden

En förgrening av tunnelbanans gröna linje från Odenplan till Hagastaden, som fullt utbyggd 2025 kommer att rymma 36 000 arbetsplatser och 5 000 bostäder. Projektet samverkar med och ökar nyttan av den nya pendeltågsstationen vid Odenplan. Utredning av en kollektivtrafiklösning pågår men samhällsekonomiska kalkyler pekar mot att tunnelbanan är lönsam. Den öppnar även för en eventuell förlängning mot Solna centrum och Täby (ej kostnadsberäknad).

Kostnadsberäkning: Storleksordning 2 000 mkr

Nettonuvärdeskvot: Ca 1,73 (*SL idéstudie 2007, OBS! baserad på en kostnad på 1 440 mkr*)

Tunnelbana till Nacka

Förlängning av tunnelbanans blå linje från Kungsträdgården via östra Södermalm och Hammarby Sjöstad till Nacka. Ett mycket viktig tillskott till den totala transportkapaciteten över Saltsjö-Mälarsnittet som kan avlasta det befintliga tunnelbanesystemets mest belastade snitt och samtidigt ge en ny kollektivtrafikkoppling till det snabbt växande inre Nacka, en del av regioncentrum.

Investeringskostnad: 11 000-16 500 mkr inkl. 4 000 mkr för vagnar och depå.

Kostnadsspannet gäller bergtunnel kontra sänktunnel under Saltsjön. Nya kalkyler genomförs för närvarande.

Nuvärdeskvot: ca 0,4 **OBS**, inte nettonuvärdeskvot utan N/K (nytta/kostnad där projektet alltså är lönsamt om kvoten är över 1,0). Ny kalkyl görs under 2013.

(Källa: *SL informations-PM om idéstudie*)

Tunnelbanan till Nacka möjliggör även för en förgrening mot Gullmarsplan för att koppla ihop Hagsätragrenen (eller Farsta/Skarpnäck) med den blå linjen. Detta skulle ytterligare avlasta befintlig tunnelbana, särskilt söder om Gullmarsplan vilket möjliggör upp till 80 000 nya bostäder samt en utökad exploatering av Söderstaden. Dessutom minskar sårbarheten över Saltsjö-Mälarsnittet vilket påverkar kollektivtrafiksystemet positivt i hela regionen. (En avgrensning är ej kostnadsberäknad).

Bilaga 2: Kontorens synpunkter

Östlig förbindelse över Saltsjö-Mälarsnittet

En förbindelse öster om innerstaden mellan Värtan och Sickla. En snabb kollektivtrafikförbindelse kan koppla ihop stadens stadsutvecklingsområden Hagastaden – Albano – Norra Djurgårdsstaden – Sickla/Hammarby Sjöstad med varandra, delvis på Värtabanans godsspår. En vägförbindelse skulle binda samman Norra och Södra länken till en ring runt innerstaden. Förbindelsen är viktig då kapaciteten över Saltsjö-Mälarsnittet förstärks vilket både skapar ökad möjlighet till bättre framkomlighet samt minskar sårbarheten i hela regionens trafiksystem.

Investeringskostnad: 9 000 – 12 000 mkr (*Vägverket förstudie 2006*) Avgiftsfinansiering har diskuterats.

Nettonuvärdeskvot: saknas f.n.

Södra Länken – Nynäsvägen

Kopplingar/rampanslutning för att förbättra framkomligheten och relationerna från Södra länken till Nynäsvägen där kapaciteten idag inte räcker till. Detta är mycket viktigt för att minska sårbarheten i vägsystemet och har stor betydelse för den tillkommande bebyggelse som planeras i närområdet och delar av söderort.

Investeringskostnad och nettonuvärdeskvot: saknas f.n.

Objekt påbörjade innan 2025

Objekten nedan är alla angelägna, men i tidiga planeringsskeden varför kostnader och nyttor är osäkra. Staden anser dock att flera av dem bör påbörjas före 2025 varför det är angeläget att de redan nu börjar utredas.

Tunnelbana Akalla-Barkarby

Innebär en förlängning av den blå linjen från Akalla till Barkarby. Förlängningen skulle förbättra tväresandet och koppla ihop tunnelbanan med pendeltåg och regionalståg. Innebär i sin tur att Kista lättare kan nås av regionalstågresenärer samt främjar resandet med kollektivtrafiken till och från området.

Investeringskostnad: 1,7 mkr (*Länsplanen 2010*)

Nettonuvärdeskvot: saknas f.n.

Tvåspårväg Ost/Saltsjöbanan (se även Tunnelbana Kungsträdgården – Nacka)

Har olika betydelse beroende på när och hur kollektivtrafikkopplingen till Nacka utformas i framtiden. Svårt att föregripa pågående utredning, men en långsiktig lösning med tunnelbana innebär förmodligen att Saltsjöbanan stannar vid Sickla. Detsamma gäller eventuellt även för tvärbanan/spårvägen. Här kan man dock tänka sig en framtida spårdragning/hopkoppling med stornätet (om delar av stornätet konverteras till spårväg).

Investeringskostnad och nettonuvärdeskvot: helt beroende av alternativ

Konvertering av stombusslinje 4 m.fl.

I Stomnässtrategin finns konverteringar av stombusslinjer till spårvagn med när kapaciteten inte räcker till. Stombusslinje 4 har idag klart flest resenärer per dag av stombussarna och på grund av den stora belastningen kan en konvertering till spårväg vara motiverad på sikt. Det skulle bidra till minskad trängsel, bättre framkomlighet och tidshållning längs med hela

Bilaga 2: Kontorens synpunkter

sträckan. En effektiv spårvagn avlastar även tunnelbanan i det trängsta snittet. Innan en konvertering blir aktuell kan stomtrafiken förbättras genom att effektivisera och förbättra för dagens bussar genom befintliga handlingsplaner.

Spårväg Syd

Förbinder Älvsjö, Skärholmen, Kungens Kurva och Flemingsberg med varandra och förbättrar därmed tvärresandet för kollektivtrafiken. Kopplar även samman tunnelbanan med pendeltåg och regionalståg. I SL:s förstudie är det tveksamt till om resandemängderna på medellång sikt motiverar spårvägsstandard. I ett första skede kan satsningen istället handla om en utökad och sammanhållen busstrafik i Spårväg Syds sträckning. Vid behov längre fram skulle då en spårvägssträckning vara möjlig.

Investeringskostnad: 6,8-8,1 mkr (*SL:s förstudie 2011*)

Nettonuvärdeskvot: -0,8 (*SL:s förstudie 2011*)

Kollektivtrafikkopplingar för vidare utredning

Kollektivtrafikstråk till Nordost

I en pågående utredning om Nordostsektorns kollektivtrafikförsörjning utreds som ett av flera alternativ en ny pendeltågslinje till Täby-Arninge via Solna-Bergshamra, med möjlig förlängning mot Åkersberga/Norrtälje. Man har även tittat på en tunnelbaneförlängning i denna sträckning (ex. grön linje via Hagastaden och Solna, men även förlängning av röd linje).

Kollektivtrafikstråk söderort

Ett stöd för stadsutvecklingen genom bättre kollektivtrafik i söderort. Kollektivtrafikstråket skulle sammanbinda Älvsjö med Högdalen och vidare till Norra Sköndal och Skarpnäck via Farsta. Finns med i översiktsplanen.

Kollektivtrafikstråk i västra innerstaden

Kollektivtrafikförbindelse för (Hagsätra)-Älvsjö-Liljeholmen-Fridhemsplan. Möjliggör snabba resor mellan några av de viktigaste knutpunkterna i Stockholm.

Finns med i RUFS som tunnelbana med syfte att bland annat förstärka kapaciteten över Saltsjö-Mälarsnittet. Ger en reell avlastning av Slussen. Kan vara tunnelbana, buss eller spårvagn. Finns med i översiktsplanen.

Kollektivtrafikstråk i östra innerstaden

Kollektivtrafikkoppling för Hammarby Sjöstad/Sickla-Värtan-Albano-Norra Station.

Komplettering till Öslig förbindelse. Ökar kapaciteten över Saltsjö-Mälarsnittet och minskar trycket på T-centralen. Finns med i översiktsplanen.

Bilaga 2: Kontorens synpunkter

B. lämna underlag för åtgärder berättigade till statlig medfinansiering under 2014-2025

Trimningsåtgärder i stomnätet och det primära vägnätet

Trimningsåtgärder handlar om att optimera det befintliga trafiksystemet för att skapa så bra framkomlighet och minimera sårbarheten i hela systemet, i huvudsak på det primära vägnätet samt stomnätet för kollektivtrafik. Nedan tas de för staden viktigaste trimningsåtgärderna upp.

Stomnätet

Stomnätsstrategin identifierar en stor potential att avlasta tunnelbanan genom ökad framkomlighet i stomnätet för innerstadsbussarna. Ett antal områden har identifierats: fler kollektivtrafikkörfält, förbättrade system för bussprioritering i signaler, förbättrad driftövervakning av systemet i trafiksignalerna och i bussarna för bussprioritering, förbättrad styrning av bussarna för bättre regularitet, förbättrad metodik för övervakning av illegal uppställning och färd i busskörfält mm. Samtidigt underlättas en eventuell konvertering till spårväg.

Primära vägnätet

Trimningsåtgärder för att förbättra kapacitet och pålitlighet på vägsidan innefattar bland annat utveckling av system kopplade till Trafik Stockholm för bättre trafikstyrning och bättre trafikantinformation, ombyggnad av trafikplatser mm.

Mobility management

För att hantera situationerna med stora ombyggnadsarbeten i de primära näten behöver bättre system utvecklas för Mobility Management i byggskedet.

Kostnadsberäkning: Gäller för samtliga ovanstående trimningsåtgärder. Saknas f.n. eftersom de enskilda trimningsåtgärderna är av ganska liten storlek medan det totala behovet är stort och delvis gemensamt för de stora aktörerna (Staden, Trafikverket och SL). Därför är det en fördel om en särskild regional pott för trimningsåtgärder kan skapas.

Nettonuvärdeskvot: behöver tas fram för enskilda objekt. Trimningsåtgärder har generellt god lönsamhet och det finns goda möjligheter att prioritera de mest lönsamma åtgärderna.

Reinvesteringar i det primära trafiksystemet

Nedan tas de för staden viktigaste reinvesteringarna upp.

Under perioden kommer en stor mängd arbeten, såväl nyinvesteringar som ombyggnader och underhåll/reinvesteringsarbeten, att behöva genomföras på vägar och spår i regionen. Framför allt kommer ett flertal äldre broar att behöva renoveras. Exempelvis tunnelbanebron vid Söderström, Klarastrandsleden, Västerbron, Norrströms- och Söderströmsbroarna (järnvägsbroar), Stockholm C, Essingeleden m.fl. Förutom omfattande kostnader är dessa reinvesteringar så pass omfattande och viktiga att de påverkar hela systemets funktion. Därför är det också angeläget att staten är med och delfinansierar.

Bilaga 2: Kontorens synpunkter

Alla dessa större arbeten på Trafikverkets, landstingets och stadens anläggningar kommer att samordnas i en gemensam huvudtidplan för att löpande optimera transportsystemets kapacitet och robusthet under perioden. Även traditionell trafikstyrning, t.ex. via Trafik Stockholm, samt beslut om ändrade eller nya ekonomiska styrmedel kan behöva kopplas till denna plan. Av dessa skäl kommer beräknade nettonuvärdeskvoter att behöva kompletteras med studier kopplade till den gemensamma huvudtidplanen för att avgöra vilka projekt som bör genomföras under olika tidsperioder.

För att under ombyggnadstiden bättre hantera frågor rörande operativ styrning av det primära väg- och spårnät som förvaltas av SL, Trafikverket, Stockholms stad och Solna stad skulle en årlig tilldelning av medel till berörda trafikhuvudmän behövas. Denna pott skulle användas för gemensam planering (inklusive gemensam huvudtidplan), trafikstyrning (med särskilt beaktande av stombusstrafikens framkomlighet), samordning av steg 1-3 åtgärder (inklusive mobility management/smarta val) och förbättrad störningshantering

Enskilda åtgärder

Nynäsvägen

Nynäsvägen är hårt belastad redan idag. Söderstaden och Farsta är stora exploaterings-/stadsbyggnadsområden som kommer att generera ytterligare trafik. Komplexa trafikflöden måste kunna hanteras, men framför allt buss- och godstrafikens framkomlighet måste kunna garanteras.

Investeringskostnad och nettonuvärdeskvot: saknas f.n.

Älvsjövägen

Vägen är i behov av miljöupprustning samt att öka kapaciteten. Kan komma att bli viktig för godstrafiken i och med Årsta kombiterminalens utvidgning. Spårväg Syd längst med Älvsjövägen ställer ytterligare krav på förändring.

Investeringskostnad och nettonuvärdeskvot: helt beroende på val av åtgärd.

Bytespunkt Gullmarsplan

Gullmarsplan är i högsta grad en regional knutpunkt med stor påverkan på hela kollektivtrafiksystemet, inte minst busstrafiken till grannkommunerna Tyresö och Haninge. Bussterminalen vid Gullmarsplan har med dagens utformning inte tillräcklig kapacitet för att ta emot framtidens prognostiserade resandevolymer. Staden ser dock ett större behov av utbyggnad kring Gullmarsplan än vad som rör bussterminalen. Det handlar om både buss och tunnelbanans funktion. Det är ett trångt snitt idag och framöver med stor framtida ökning av boende och arbetsplatser i båda Farsta och Söderstaden, vilket kommer skapa väsentligt högre tryck på hela Gullmarsplan.

Investeringskostnad och nettonuvärdeskvot: saknas f.n. och varierar kraftigt beroende på val av åtgärder.

Bytespunkt Brommaplan

Brommaplan är en regional knutpunkt med stor påverkan på hela kollektivtrafiksystemet, framförallt trafiken till och från Ekerö. Liksom för Gullmarsplan finns här kapacitetsbrister

Bilaga 2: Kontorens synpunkter

för kollektivtrafiken. Samtidigt kommer antal bostäder och verksamheter att öka i närområdet vilket innebär att hela bytespunkten behöver förändras.

Investeringskostnad och nettonuvärdeskvot: saknas f.n. och varierar kraftigt beroende på val av åtgärder.

Cykel

Regional Cykelplan

Det regionala cykelvägnätet sammanfaller med stadens pendlingsstråk. Pendlingsstråken är ett mer finmaskigt nätverk. Av pendlingsstråkens ca 350 km är 229 km också en del av det regionala cykelvägnätet. Förutom de regionala länkarna ger pendlingsstråken goda kopplingar mellan Stockholm och grannkommunerna. Till stor del gynnas mellankommunal cykling och hela länet får en förbättrad infrastruktur då länkarna i den inre kärnan och länets knutpunkt förbättras.

Staden anser att staten i egenskap av Trafikverket ska ta ett huvudansvar ekonomiskt för genomförandet av de regionala cykelstråken samt för större och kostsamma åtgärder där regionala vägar och spår har skapat barriärer som minskar möjligheten att genomföra billiga och gena cykelkopplingar. Det blir mycket kostsamt för den enskilda kommunen och projekten riskerar då att inte genomföras trots att de är samhällsekonomiskt försvarbara.

Stadens Cykelplan

Stockholm stad har tagit fram en cykelplan med genomförandetid fram till år 2030. I cykelplanen pekas stadens mest prioriterade cykelvägnät ut, se bilaga 3. Det utpekade cykelvägnätet är ett övergripande och sammanhängande cykelvägnät genom kommunen som ska underlätta för pendling och regional cykling. Pendlingsstråken utgörs av drygt 350 km cykelväg, -bana eller fält. Nätet är uppdelat i olika etapper för utbyggnad prioriterade efter angelägenhet av åtgärd. Röda stråk i bilaga 3 utgör prioritet ett-åtgärder och ska utredas och så långt som det är möjligt genomföras fram till 2018. De blåa stråken har prioritetklass två och ambitionen är att de ska utredas och byggas mellan 2018-2025. Prioritetklass tre, de grönmarkerade länkarna är i huvudsak breddningsåtgärder som blir mer och mer aktuella ju fler cyklister som kommer att använda cykelvägnätet. Ju snabbare ökning desto mer angeläget blir det att genomföra åtgärderna i prioriteringsklass tre. Utifrån dagens ökningstakt beräknas de här åtgärderna påbörjas efter 2020.

Prioriteringsklass (1-3)	Genomförandeperiod (år)	Omfattning (m)	Kostnader (mnkr)
Prio 1 (Röda länkar)	2012-2018	110 646	1238
Prio 2 (Blåa länkar)	2018-2025		
Prio 3 (Gröna länkar)	2020 och framåt		
<i>Totalt</i>	<i>2012-2030</i>	<i>356 842</i>	<i>1869</i>

Den årliga utbyggnadstakten beräknas i dagsläget till ca 100-200 miljoner kronor på pendlingsnätet, men kan komma att utökas vid medfinansiering. Stockholms stad har för avsikt att söka statlig medfinansiering för samtliga länkar som ingår i det utpekade

Bilaga 2: Kontorens synpunkter

pendlingsnätet. Medfinansiering med 50 procent i samtliga projekt motsvarar då ca 80 miljoner kronor årligen.

Utöver ovan nämnda stråk finns även delar av pendlingsnätet som utgör mer kostsamma investeringar. Det rör sig i första hand om nyinvestering i angelägna tunnlar och broar. Totalt finns förslag på 6 nya broar och en ny tunnel.

- Cykelbro i höjd med Söderleden som ska koppla ihop Tegelbacken med Gamla Stan. Bron avlastar Slussen och blir en gen förbindelse i ett av länets mest trafikerade cykelstråk.
- Tunnel på Botkyrkastråket vid Bredängsmotet
- Bro på Bellevystråket. Bellevybron planeras över Roslagsvägen söder om Hagasjön och ska koppla ihop och tillgängliggöra vetenskapsstaden.
- Ramp från Folkungagatan till Södermalms allé. Höjdskillnaderna är stora mot Medborgarplatsen. Södermalms allé utgör ett gent och bra cykelstråk men koppling mot Medborgarplatsen behöver ses över.

Trafiksäkerhetshöjande åtgärder

Säkra gång-, cykel- och mopedpassager och korsningar

I enlighet med stadens trafiksäkerhetsprogram fram till 2020 ligger stort fokus på arbete med säkra passager och korsningar.

Rätt hastighet på stadens vägar och gator

En erfarenhet från arbete med en översyn av hastighetsgränserna i tre pilotområden är att omfattande åtgärder kommer att krävas för ökad trafiksäkerhet och en god acceptans och efterlevnad av de nya hastighetsgränserna. Staden har 14 stadsdelar och kontoret bedömer att ett genomförande för ökad trafiksäkerhet och rätt hastighet kan ligga på mellan 15 och 50 miljoner kronor per stadsdel. Arbetet behöver därför läggas i en långsiktig plan.

Fysiska åtgärder vid prioriterade skolor

Kontoret har gjort en översiktlig genomgång av stadens 260 grundskolor med avseende på trafikmiljön och har identifierat skolor som är i behov av trafiksäkerhetsåtgärder. Kontoret ska de närmaste åren prioritera åtgärder vid de skolor som bedöms ha störst behov. Åtgärderna är både fysiska och beteendepåverkande. De fysiska åtgärder som är aktuella är exempelvis säkra korsningspunkter, separering och lägre hastighet. Kostnaderna för arbetet beräknas årligen uppgå till 10 miljoner kronor.

Trafiksäkerhetskameror (ATK)

På många av stadens större leder är gupp etc. inte lämpliga åtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden. Där är ATK en utmärkt åtgärd. Kostnad för att etablera en mätplats är cirka 500 000 kronor. En plats med ATK innebär en investering i minst två mätplatser, en i vardera riktningen, dvs. minst 1 miljon kronor.

Bilaga 2: Kontorens synpunkter

Nivåerna för kontorets ansökan statlig medfinansiering 2013

Område	2013 (mkr)
Tillgänglighet	8,6
Trafiksäkerhet	27,5
Cykel, inkl trafiksäkerhet	21,2
Bullerskyddsåtgärder	5,6
Summa	62,9

Slut