



STADSLEDNINGSKONTORET  
EXPLOATERINGSKONTORET  
TRAFIKKONTORET  
STADSBYGGNADSKONTORET  
MILJÖFÖRVALTNINGEN

2013-02-06  
GEMENSAMT TJÄNSTEUTLÅTANDE  
SLK DNR 314-0077/2013  
EXP DNR E2013-313-00059:1  
TK DNR T2013-000-00331:1  
SBK DNR 2013-00979  
MF DNR 2013-000775

Kontaktperson stadsledningskontoret

Staffan Forsell

Telefon: 08-508 292 92

staffan.forsell@stockholm.se

Kontaktperson exploateringskontoret

Patrik Berglin

Telefon: 08-508 264 79

patrik.berglin@stockholm.se

Kontaktperson trafikkontoret

Anton Västberg

Telefon: 08-508 262 59

anton.vastberg@stockholm.se

Kontaktperson stadsbyggnadskontoret

Eric Tedesjö

Telefon: 08 508 275 69

eric.tedesjo@stockholm.se

Kontaktperson miljöförvaltningen

Per Enarsson

Telefon: 08-508 289 44

per.enarsson@stockholm.se

Till

Kommunstyrelsen

---

Bilaga 1: Av staden prioriterade objekt

Bilaga 2: Kontorens synpunkter

Bilaga 3: Prioritering av åtgärder, Cykelplan 2012



## **Inventering av brister och behov av åtgärder i transportinfrastrukturen under planperioden 2014-2025 samt avgränsningssamråd för miljöbedömning av länsplanen. Svar på remiss från Länsstyrelsen**

### **Stadsledningskontorets förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på Länsstyrelsens remiss av ” Inventering av brister och behov av åtgärder i transportinfrastrukturen under planperioden 2014-2025 samt avgränsningssamråd för miljöbedömning av länsplanen” hänvisas till vad som sagts i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, trafikkontorets, stadsbyggnadskontorets och miljöförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Irene Lundquist Svenonius  
Stadsdirektör

Krister Schultz  
Förvaltningschef  
Exploateringskontoret

Per Anders Hedkvist  
Trafikkontoret  
Förvaltningschef

Susanne Lind  
Förvaltningschef  
Stadsbyggnadskontoret

Gunnar Söderholm  
Förvaltningschef  
Miljöförvaltningen

## Sammanfattning

Med anledning av uppdraget att ta fram nya investeringsplaner för infrastruktur inbjuder Länsstyrelsen länets kommuner, den regionala kollektivtrafikmyndigheten samt berörda myndigheter att:

- A. lämna underlag om synpunkter och brister i transportsystemet och önskade åtgärder för länsplanen och nationell plan,
- B. lämna underlag för åtgärder berättigade till statlig medfinansiering under 2014-2025,
- C. lämna synpunkter på avgränsning för miljöbedömning av kommande länsplan

Ärendet har remitterats till Stockholms stad från Länsstyrelsen i Stockholms län för svar senast den 18 mars 2013. Stadsledningskontoret, Exploateringsnämnden, Miljö- och hälsoskyddsnämnden, Stadsbyggnadsnämnden samt Trafik- och renhållningsnämnden har fått ärendet för intern remiss inom staden.

Stockholms stad utgår från att objekten i Stockholmsöverenskommelsen fullföljs enligt nuvarande planer. Staden vill särskilt lyfta fram vikten av att Tvärbana Kista och Mäljarbanan Tomtebodav-Barkaby genomförs enligt gällande plan. Av staden prioriterade objekt att genomföra är även tunnelbana till Karolinska/Hagastaden, tunnelbana till Nacka och Östlig förbindelse. Dessutom behöver särskilda pottor avsättas för cykelåtgärder, trafiksäkerhetshöjande åtgärder, trimningsåtgärder och reinvesteringar.

Kontoren har inga invändningar på avgränsning för miljöbedömning av kommande länsplan utan anser att Länsstyrelsens förslag att utgå från Trafikverkets ramar för Nationell plan är bra.

## Remissen

Ärendet har remitterats till Stockholms stad från Länsstyrelsen i Stockholms län för svar senast den 18 mars 2013. Stadsledningskontoret, Exploateringsnämnden, Miljö- och hälsoskyddsnämnden, Stadsbyggnadsnämnden samt Trafik- och renhållningsnämnden har fått ärendet för intern remiss inom staden.

## Bakgrund

Den 20 december gav regeringen i uppdrag åt Trafikverket att upprätta ett förslag till en nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2014-2025 samt åt länsplaneupprättarna för respektive län att ta fram en länsplan för regional transportinfrastruktur. Beslut om en ny nationell plan och



ny länsplan kommer att fattas under våren 2014 efter remittering under sommaren och tidig höst 2013.

Med anledning av uppdraget att ta fram nya investeringsplaner för infrastruktur inbjuder Länsstyrelsen länets kommuner, den regionala kollektivtrafikmyndigheten samt berörda myndigheter att:

- A. lämna underlag om synpunkter och brister i transportsystemet och önskade åtgärder för länsplanen och nationell plan,
- B. lämna underlag för åtgärder berättigade till statlig medfinansiering under 2014-2025,
- C. lämna synpunkter på avgränsning för miljöbedömning av kommande länsplan

A handlar i första hand om att lämna önskemål på prioriterade objekt på statligt vägnät samt statligt och landstingsägt spår som remissinstanserna tycker är särskilt angelägna att utföra under planperioden.

B handlar om att Länsstyrelsen vill ha in underlag för åtgärder på det kommunala vägnätet berättigade till statlig medfinansiering under perioden. Det kan vara såväl enskilda objekt som cykelvägutbyggnader och trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Länsstyrelsen önskar typ av åtgärdspaket inom ovanstående samt uppskattade volymer per år.

C handlar om att Länsstyrelsen önskar få synpunkter på förslag till avgränsning av miljöbedömning av länsplanen i Stockholms län 2014-2025. I remissen föreslås att miljöbedömningen av länsplanen utgår från de av Trafikverket utpekade bedömningsgrunderna som används för Nationell plan för transportsystemet.

### **Kontorens synpunkter**

Nedan redovisas kontorets synpunkter på Länsstyrelsens frågor, A-C. 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 befäras 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 Mälarbanan Tomtebodabarkaby genomförs enligt gällande plan samt att anslutningen från Södra länken till Essingeleden byggs om. Samtliga finns mer beskrivna i bilaga 2.

### **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.

**Nettonuvärdeskvot:** 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 avgrening är ej kostnadsberäknad).

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**

Dessa objekt 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. Samtliga finns mer beskrivna i bilaga 2.

- Tunnelbana Akalla-Barkarby innebär en förlängning av den blå linjen från Akalla till Barkarby.
- Tvärspårväg Ost/Saltsjöbanan har olika betydelse beroende på när och hur kollektivtrafikkopplingen till Nacka utformas i framtiden.
- Konvertering av stombusslinje 4 m.fl. till spårvagn när kapaciteten inte räcker till i enlighet med stommätstrategin.
- Spårväg Syd som ska koppla Älvsjö, Skärholmen, Kungens Kurva och Flemingsberg med varandra. Kan i ett första skede handla om en utökad och sammanhållen busstrafik.

### **Kollektivtrafikkopplingar för vidare utredning**

För att kunna möta kommande kapacitetsproblem, framförallt för kollektivtrafiken, anser kontoren att det även är viktigt att starta upp och genomföra ett antal strategiska utredningar. Kontoren anser följande som särskilt betydelsefulla: kollektivtrafikstråk till Nordost, kollektivtrafikstråk söderort, kollektivtrafikstråk i västra innerstaden, kollektivtrafikförbindelse för Älvsjö-Liljeholmen-Fridhemsplan samt kollektivtrafikstråk i östra innerstaden. Samtliga finns mer beskrivna i bilaga 2.

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

Nedan tas de enligt kontoren viktigaste åtgärderna för statlig medfinansiering upp. Detta utvecklas mer detaljerat i bilaga 2.

### **Trimningsåtgärder i stommätet och det primära vägnätet**

Trimningsåtgärder handlar om att optimera det befintliga trafiksystemet för att skapa så bra framkomlighet och minimera sårbarheten i hela systemet. 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 anser kontoren att en särskild regional pott för trimningsåtgärder bör skapas.

### **Reinvesteringar i det primära trafiksystemet**

Under perioden kommer en stor mängd arbeten, såväl nyinvesteringar som ombyggnader och underhåll/reinvesteringsarbeten, att behöva genomföras på vägar och spår i regionen. Det är angeläget att staten är med och delfinansierar och en årlig tilldelning av medel till berörda trafikhuvudmän kommer att behövas.



### **Enskilda åtgärder**

Som enskilda åtgärder som ska vara berättigade till statlig medfinansiering under perioden fram till 2025 anser staden att upprustning av Nynäsvägen och Älvsjövägen samt bytespunkterna Gullmarsplan och Brommaplan är av särskild betydelse.

### **Cykel**

I stadens cykelplan pekas det mest prioriterade cykelvägnät ut. 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 pendlingsnätet. Medfinansiering med 50 procent i samtliga projekt motsvarar då ca 80 miljoner kronor årligen. Kontoren anser även att staten i egenskap av Trafikverket ska ta ett huvudansvar ekonomiskt för genomförandet av de regionala cykelstråken samt för större och kostsamma åtgärder.

Kontoren anser att det bör tillskapas en årlig pott för statlig medfinansiering av cykelinfrastruktur till kommunalt vägnät på 300 miljoner kronor.

### **Trafiksäkerhetshöjande åtgärder**

Kontoren anser det särskilt viktigt att inom trafiksäkerhetsarbetet fokusera på arbetet med säkra passager och korsningar, på åtgärder för att hastighetsanpassa stadens vägar och gator, fysiska och beteendepåverkande åtgärder vid prioriterade skolor, samt att se över hastighetsefterlevnaden genom att utöka antalet hastighetskameror (ATK).

Kontoren anser att det bör tillskapas en årlig pott för statlig medfinansiering av trafiksäkerhetshöjande åtgärder till kommunalt vägnät på 200 miljoner kronor.

### ***C. lämna synpunkter på avgränsning för miljöbedömning av kommande länsplan***

Kontoren har inga invändningar på avgränsning för miljöbedömning av kommande länsplan utan anser att Länsstyrelsens förslag att utgå från Trafikverkets ramar för Nationell plan är bra.





## **Kontorens förslag**

Kontoret föreslår att kommunstyrelsen överlämnar och åberopar detta tjänsteutlåtande som svar på remissen samt förklarar ärendet för omedelbart justerat.

**Slut**