

## ANSÖKAN OM INVESTERINGSMEDEL FÖR KLIMATÅTGÄRDER 2018

Nämnderna ska i sin ansökan redovisa projektets utformning genom att redogöra för följande punkter.

<b>Namn på projektet/åtgärden:</b>
Framkomlighetsåtgärder för stombusslinje 179 och 178

### Sökande

<b>Nämnd:</b>	<b>Kontaktperson:</b>
Trafiknämnden	Stina Airijoki
<b>Epost:</b>	<b>Telefon:</b>
stina.airijoki@stockholm.se	08-508 260 63

### Ansökan

<b>1. Grundläggande krav</b>
<b>A.</b> Av ansökan ska det framgå att det aktuella projektet kännetecknas av <i>nödvändiga åtgärder</i> . ( <i>beskriv vilka och varför</i> )
För att minska bilkörning och utsläpp av koldioxid krävs goda kollektivtrafikförbindelser, inte minst till stora arbetsområden som Kista. Stomlinjerna 178 och 179 binder ihop Stockholms norra förorter Vällingby, Spånga, Tensta, Rinkeby samt Kista och dess anslutningar till tunnelbana och pendeltåg samt med nya bostads- och arbetsplatsområden i framförallt Kista. Stomlinjerna 178 och 179 binder även ihop norra delen av Stockholms stad med Järfälla, Sollentuna och Danderyd. För att öka framkomligheten, minska restiderna och uppnå stombusstandard krävs fysiska åtgärder såsom ombyggnation av bytespunkter, nya sträckor med busskörfält och åtgärder i trafiksignalanläggningar och vid hållplatser. Åtgärderna förväntas minska restiderna och på så sätt göra stomlinjen till ett mer attraktivt färdmedelsalternativ.
<b>B.</b> Ansökan ska peka på ett av klimatinvesteringens övergripande mål. <u>Kryssa i</u> vilket eller vilka mål som är aktuell för denna ansökan:
<input checked="" type="checkbox"/> <i>nå stadens klimatmål och minska de klimatpåverkande växthusgasutsläppen</i>
<input type="checkbox"/> <i>bidra till en hög beredskap för kommande klimatförändringar</i>

**2. Projektbeskrivning (mål och syfte)** *Ansökan ska innehålla en tydlig beskrivning av den tänkta åtgärden med övergripande mål och syfte samt tänkt organisation för genomförande. Klimatmålet ska vara mätbart och i kommande projektplan ska där redovisas ett startmål.*

Målet med projektet är att genomföra åtgärder för att öka framkomligheten längs med stomlinjerna 178 och 179 i syfte att minska restiderna och på så sätt göra stomlinjerna till ett attraktivt sätt att resa. Detta förväntas leda till att boende och arbetande längs stomlinjernas upptagningsområde väljer kollektivtrafiken framför att köra bil.

**2.1 Projektets målgrupp**

Stomlinjerna kopplar till flera viktiga kollektivtrafikknutpunkter såsom Vällingby, Spånga, Jakobsberg, Kista, Helenelund och Danderyd. Stomlinjerna knyter samman med och möjliggör byten till och från Roslagsbanan, tunnelbana, pendeltåg och övrig busstrafik samt till stora arbetsplats- och bostadsområden.

Målgruppen är boende och arbetande längs med linjestäckningen, samt besökare till de stora arbetsplatser som nås av busstrafiken. Stomlinjerna 178 och 179 är dessutom viktiga tvärkopplingar i Norrort samt till Järfälla, Sollentuna och Danderyd, då det spårbundna kollektivtrafiknätet främst utgörs av ett radiellt nät från stadens centrala delar.

**2.2 Projektorganisationen**

Stina Airijoki, Trafikkontoret Stockholms stad  
Erik Lokka Hollander, Trafikkontoret Stockholms stad  
Tony Karlsson, Trafikkontoret Stockholms stad (Tyréns)  
Siri Brolén, Trafikförvaltningen  
Nezir Smajlovic, Arriva  
John Nilsson, Trafikverket  
Mats Ohlson, Structor

**2.3 Projektavgränsning**

De åtgärder som föreslås är relativt enkla, framkomlighetsförbättrande åtgärder inom befintligt vägutrymme. Åtgärderna utförs i samverkan med trafikförvaltningen, trafikverket och bussentreprenören Arriva. Målet är att förbättra stombussarnas framkomlighet, korta restiden, öka pålitligheten samt närma sig hastighetsmålet.

Respektive ingående part ansvarar för genomförandet och bekostande av åtgärder inom sitt ansvarsområde. Åtgärder utanför kommungränsen bekostas och genomförs av respektive kommun. Trafikförvaltningen (SLL) har samordningsansvar gentemot våra grannkommuner. Var part genomför åtgärder inom sitt ansvarsområde, så grannkommunerna ansvarar för åtgärder där de är väghållare, på samma sätt som trafikverket på statliga vägnätet. Majoriteten av linjestäckningen ligger inom Stockholms stad, så effekten väntas bli god, även om inte grannkommunerna har möjlighet att genomföra större åtgärder..

**3. Vilka relevanta styrdokument är projektet kopplat till** *(Ansökan ska ligga i linje med för sammahanget relevanta styrdokument som Stadens miljöprogram, Stadens åtgärdsplan*

*för klimat och energi, Färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm.*

*Ange även vilka punkter i programmen som åtgärden berör)*

- Stomnätsplanen (SLL och Stockholms stad).
- Översiktsplan 2030. (Stockholms stad)
- Framkomlighetsstrategin, där budskapet är att kapacitetsstarka färdmedel som gång-, cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras (Stockholms stad)
- Framkomlighetsprogrammet (Trafikverket)
- Stockholms stads miljöprogram, punkt 1.1 Staden ska verka för att utsläppen av växthusgaser minskar till högst 2,3 ton per invånare till år 2020 och punkt 2.1 Biltrafiken ska minska.
- Färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm, Kapitel 8 Transporter, punkt 1. Överflyttning av personresor från bil till kollektiva färdmedel.

**Fråga 4-6: Längst ner i dokumentet får du tips på hur du kan räkna ut minskade klimatutsläpp från energianvändning.** *(Fyll i under det mål/målen som är relevant för ansökan. Klimatmålet/en ska vara mätbara och det är viktigt att ha ett startmått så att totala effekter kan räknas hem. Finns inga siffror att ange så förklara varför och planen för hur utsläppseffekten och eller minskade klimatförändringar ska redovisas).*

#### **4. Utsläpp av CO2 ekv före och efter investeringen**

**FÖRE:**

Antalet påstigande för stomlinje 178 är idag drygt 11 000 resenärer per dygn, i båda riktningarna och för stomlinje 179 drygt 20 000 resenärer per dygn i båda riktningarna.

**EFTER:**

Baserat på erfarenheter från tidigare genomförda framkomlighetsåtgärder längs med andra stomlinjer i staden, ger åtgärder såsom busskörfält och prioritet i trafiksignaler restidsvinster. Uppskattningsvis antas att restiden minskar med 10 % vilket innebär en genomsnittlig tidsvinst på 1,5 minuter.

Med hjälp av en trafikförvaltningens modell för samhällsekonomiska beräkningar SAMS, förväntas antalet resenärer öka med 490 resenärer per dygn till följd av framkomlighetsåtgärderna. Av dessa uppskattar modellen att ca 120 resenärer är värvade från bil.

Om vi antar att en snittresa är ca 2 mil och att bilarna i snitt drar 0,8 liter per mil, blir det 1,6 liter per resa och med 120 resenärer blir det totalt 192 liter per dag. CO2 per liter bränsle är uppskattningsvis 2,5 kg CO2 per liter. **I detta fall blir det 480 kg CO2 per dag.**

#### **5. Förändrad beredskap för kommande klimatförändringar före och efter investeringen**

**FÖRE:** -

**EFTER:** -

#### **6. Andra övriga miljöeffekter före och efter investeringen**

**FÖRE:** -**EFTER:** -

**7. Tidplan, bilaga 2** *(Ansökan ska innehålla en övergripande tidplan per år och ska redovisa identifierade faser i projektet från start till slutredovisning. Tidplanen redovisas i bilaga 2 i tabellen "Åtgärdens aktiviteter/utgiftsposter"). Kompletterande kommentar kan lämnas här.*

Projektet sträcker sig över två år 2017-2018, här anges tidplanen för hela projektets genomförande för att ge en mer heltäckande bild:

**2017**

Juni- augusti: Probleminventering och åtgärdsförslag

Augusti - december: Projektering av åtgärder

September – november: Föremätning för uppföljning av resultat.

December: Genomförandebeslut i Trafiknämnden

**2018**

Januari- februari: Framtagande av bygghandling

Mars-september: Genomförande av åtgärder

September – November: Eftermätning för uppföljning av resultat

**8. Beskrivning av utgifter, ev inkomster och finansiering, bilaga 2** *(Ansökan ska redovisa projektets totala klimatinvestering per år och hur projektet ska finansieras. Eventuell egen medfinansiering redovisas och extern medfinansiering redovisas i förekommande fall. Redovisa även eventuella inkomster och vad de består av. Beskrivning av utgifterna ska utformas så att tilldelning av medel kan ske årligen. Detta innebär att projekten ska kunna beskrivas i delar.) Kompletterande kommentar kan lämnas här.*

Projektet löper över två år 2017 och 2018, men ansökan avser endast utgifter för 2018. Stadens utgifter för 2018 uppgår till 4 120 tkr, för uppgift om hur utgifter och kostnader fördelar sig, se nedan:

Utgifter:

Intern tid: 200 tkr

Konsultkostnad (utredning och uppföljning): 500 tkr

Byggledning: 250 Tkr

Genomförande av åtgärder: 4 500 tkr

Intäkter

Eccentric : 0

Stadsmiljöavtal: 1 000 tkr

Medfinansiering TrV, TF, Arriva: 330 tkr

**Summa Stadens utgifter för 2018: 4 120 tkr**

**9. Påverkan på framtida driftkostnader (exempelvis kapitalkostnader och hyrespåverkan m m)** *(Av ansökan ska det framgå om och eller hur projektet kan*

*förväntas påverka nämndens eller annan nämnd/styrelses framtida driftutgifter/kostnader och resursförbrukning.)*

Eftersom åtgärderna består av åtgärder inom befintligt vägområde och omprogrammering av befintliga signalanläggningar kommer driftkostnaderna inte påverkas i någon större utsträckning.

**10. Sökt projektmedel** *(Av ansökan ska det framgå hur mycket investeringsmedel som söks för projektet samt eventuell egen och eller extern medfinansiering. Fylls även i bilaga 2)*

Stadens nettokostnader i projektet för 2018 är 4 120 tkr. Projektet genom trafikförvaltningen har beviljats bidrag för investeringen i form av Stadsmiljöavtal till en summa av 1000 tkr under 2018, vilket dragits av från Stadens utgifter.

**11. Innovativitet och eller uppväxling** *(Ansökan får gärna visa på innovativitet och leda till att bryta gamla invanda mönster till nya och det ses med fördel om pågående åtgärder går att växla upp).*

Stomlinjerna kopplar till flera viktiga kollektivtrafikknutpunkter såsom Vällingby, Spånga, Jakobsberg, Kista, Helenelund och Danderyd. Stomlinjerna knyter samman med och möjliggör byten till och från Roslagsbanan, tunnelbana, pendeltåg och övrig busstrafik samt till stora arbetsplats- och bostadsområden. Detta, tillsammans med den ökade turtäthet och standardhöjning som trafikering med stombuss innebär, förväntas leda till att linjen i framtiden får ytterligare ca 500 resenärer per dygn.

Projektet drivs i samverkan med ingående parter: trafikförvaltningen, trafikverket samt bussentreprenören, som ett led i att nå närmre målen om kollektivtrafikens framkomlighet och attraktivitet som de uttrycks i Framkomlighetsstrategin och Stomnätplanen.

**Övriga upplysningar**

Projektet är del av ett EU projekt inom Eccentric.

**Att räkna ut minskade klimatutsläpp från energianvändning, exempel:**

**Åtgärder för el**

För en kilowattimme som inte används, släpps heller inte ut 83 gram CO<sub>2</sub>.

*Exempel:* om man minskar sin elanvändning med 3500 kWh på ett år, så minskar utsläppen av CO<sub>2</sub> med  $3500 \times 83 = 290\,500$  gram CO<sub>2</sub>.

Omvandla dessa till kilo = 290,5 kilo (eller 0,2905 ton) CO<sub>2</sub> på ett år.

Om livslängden för åtgärden är 15 år, blir den totala utsläppsminskningen  
 $290,5 \text{ kilo} \times 15 \text{ år} = 4357,5 \text{ kilo}$  (eller 4,3575 ton) CO<sub>2</sub>.

**Åtgärder för värme**

På samma sätt räknas den totala utsläppsminskningen med värdet 110 gram CO<sub>2</sub>  
för en kilowattimme”.