



PM 2013:48 RII (Dnr 314-77/2013)

Inventering av brister och behov av åtgärder i transportinfrastrukturen under planperioden 2014-2025 samt avgränsningssamråd för miljöbedömning av länsplanen

Remiss från Länsstyrelsen i Stockholms län

Remisstid den 18 mars 2013

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen av ”Inventering av brister och behov av åtgärder i transportinfrastrukturen under planperioden 2014-2025 samt avgränsningssamråd för miljöbedömning av länsplanen” hänvisas till vad som sägs i promemorian.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

Den 20 december 2012 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att upprätta ett förslag till en nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2014-2025. Regeringen gav även respektive län i uppdrag att ta fram en länsplan för regional transportinfrastruktur. Beslut om en ny nationell plan och nya länsplaner kommer att fattas under våren 2014 efter remittering under sommaren och tidig höst 2013.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden. Kontoren har svarat med ett gemensamt kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret anser att utgångspunkten för det fortsatta arbetet med infrastrukturinvesteringar i Stockholmsregionen har sin utgångspunkt i att Stockholmsöverenskommelsen fullföljs. Åtgärder som särskilt lyfts fram är tunnelbana till Hagastaden/Nya Karolinska, tunnelbana till Nacka, östlig förbindelse över Saltsjö-Mälarsnittet, samt kopplingar/rampanslutningar Södra Länken – Nynäsvägen. Därutöver framhålls trimningsåtgärder i stomnätet och det primära vägnätet, reinvesteringar i det primära vägnätet, vissa enskilda åtgärder, cykelåtgärder samt trafiksäkerhetshöjande åtgärder som åtgärder som är berättigade till statlig medfinansiering. Kontoren har inga synpunkter på avgränsningen för miljöbedömning av kommande länsplan.

Mina synpunkter

Stockholm och Stockholmsregionen fortsätter att växa i hög takt. Redan idag, ett antal år efter Stockholmsöverenskommelsen från 2007, framgår det att ytterligare infrastrukturinvesteringar behövs inom kort för att infrastrukturen i Stockholmsregionen ska svara upp mot den tillväxt och utveckling som vi ser och räknar med i regionen. Länsstyrelsens remiss ”Inventering av brister och behov av åtgärder i transportinfrastrukturen under planperioden 2014-2025 samt avgränsningssamråd för miljöbedömning av länsplanen” är ett viktigt första steg i det fortsatta arbetet med att utveckla Stockholms och Stockholmsregionens infrastruktur.

Stockholms stad har flera synpunkter på brister i transportsystemet och önskade åtgärder för länsplan samt nationell plan för perioden 2014-2025. Bland dem kan nämnas tunnelbana till Hagastaden/Nya Karolinska, tunnelbana till Nacka samt en östlig förbindelse över Saltsjö-Mälarsnittet.

Stockholms stad planerar också flera åtgärder under perioden 2014-2025 som är berättigade till statlig medfinansiering. Här kan nämnas trimningsåtgärder i stomnätet och det primära vägnätet, reinvesteringar i det primära vägnätet, enskilda åtgärder så som bytespunkterna Gullmarsplan och Brommaplan, cykelåtgärder i linje med cykelplanen samt olika trafiksäkerhetshöjande åtgärder.

Stockholm och Stockholmsregionen har lidit av eftersatta nyinvesteringar och re-investeringar under en längre period. Stockholmsöverenskommelsen var ett första steg för att åtgärda detta. Stockholms höga tillväxttakt gör det viktigt att fortsätta det arbetet för att inte infrastrukturen ska bli en begränsning för regionens utveckling. Utifrån kontorens gemensamma tjänsteutlåtande går det tydligt att utläsa att Stockholm har ett fortsatt stort behov av infrastrukturinvesteringar redan under nuvarande planperiod och inför framtiden.

I övrigt hänvisar jag till stadsledningskontoret och de övriga förvaltningarnas gemensamma tjänsteutlåtande.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen av ” Inventering av brister och behov av åtgärder i transportinfrastrukturen under planperioden 2014-2025 samt avgränsningssamråd för miljöbedömning av länsplanen” hänvisas till vad som sägs i promemorian.
3. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Stockholm den 13 mars 2013

ULLA HAMILTON

Bilagor

1. Inventering av brister och behov av åtgärder i transportinfrastrukturen under planperioden 2014-2025 samt avgränsningssamråd för miljöbedömning av länsplanen. Remiss från Länsstyrelsen.
2. Stadsledningskontorets m.fl. tjänsteutlåtande – bilaga 1 – Av staden prioriterade projekt

3. Stadsledningskontorets m.fl. tjänsteutlåtande – bilaga 2 - Kontorens synpunkter
4. Stadsledningskontorets m.fl. tjänsteutlåtande – bilaga 3 - Prioritering av åtgärder, Cykelplan 2012

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden Karin Wanngård och Roger Mogert (båda S) enligt följande.

Vi föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta

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” delvis hänvisa till vad som sägs i promemorian
2. Utöver detta anföras

Stockholm och Stockholmsregionen har lidit av eftersatta nyinvesteringar och reinvesteringar under en längre period. Stockholmsöverenskommelsen var ett första steg för att åtgärda detta. Stockholms höga tillväxttakt gör det viktigt att fortsätta det arbetet för att inte infrastrukturen ska bli en begränsning för regionens utveckling. Utifrån kontorens gemensamma tjänsteutlåtande går det tydligt att utläsa att Stockholm har ett fortsatt stort behov av infrastrukturinvesteringar redan under nuvarande planperiod och inför framtiden.

Stockholms stad har flera synpunkter på brister i transportsystemet och önskade åtgärder för länsplan samt nationell plan för perioden 2014-2025. Det står klart att den spårbundna kollektivtrafikens utveckling och tunnelbanans utbyggnad är prioriterat. För regionen är tunnelbana till Hagastaden/Nya Karolinska och tunnelbana till Nacka helt avgörande. Möjligheter till en ny tunnelbanelinje mellan Hagsätra och Hagastaden, via Liljeholmen och Fridhemsplan, ska också prioriteras.

Reservation anfördes av borgarrådet Daniel Helldén (MP) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta

1. Som svar på Länsstyrelsens remiss av ”Inventering av brister och behov av åtgärder i transportinfrastrukturen under planperioden 2014-2025 föreslå att planering av ny länsplan tar fram åtgärdsförslag som leder till att framkomligheten i regionen förbättras, de transportpolitiska målen sammantaget kan uppnås och att klimatutmaningen genomsyrar transportpolitiken,
2. Att föreslå Länsplanen att avbryta de vägåtgärder enligt Stockholmsöverenskommelsen som finansieras genom intäkterna från trängselskatten fram till år 2053.
3. Att föreslå Länsplanen att intäkterna från trängselskatten ska investeras i kollektivtrafik.
4. Som svar på Länsstyrelsens avgränsningssamråd för miljöbedömning av länsplanen fullt ut beakta kap 6, 11 § - 18 § miljöbalken om miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivningar av planer och program, samt ta fram ett alternativ som leder till att framkomligheten i regionen förbättras, de transportpolitiska målen sammantaget kan uppnås och att klimatutmaningen genomsyrar transportpolitiken,
5. Att i övrigt anföras följande
6. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Synpunkter och brister i transportsystemet och önskade åtgärder för länsplanen och nationell plan

Regional inriktning för transportsystemets utveckling i Stockholms län anger att målet för transportsystemet är att med beaktande av Stockholms utveckling och tillväxt erbjuda tillgänglighet som:

- Stödjer och utvecklar en fungerande bostads- och arbetsmarknad
- Tillgodoser de behov av kapacitet och tillförlitlighet som är nödvändiga för den växande storstadsregionens utveckling
- Aktivt bidrar till en hållbar utveckling socialt, miljömässigt och ekonomiskt. I denna utgångspunkt vilar klimatutmaningen tungt.

Inriktningsarbetet klargjorde med största tydlighet att målen inte kommer att nås, utvecklingen går till och med i motsatt riktning. Måluppfyllelsen av klimatmålet med en minskning av vägtrafikarbetets koldioxidutsläpp med 80 procent går inte att uppnå utan en kraftigt minskad vägtrafik. Då är den tekniska utvecklingen av fordonsparken inräknad. Planeringen av länets transportinfrastruktur står därmed vid ett avgörande vägval där ett genomförande av Stockholmsöverenskommelsen även innebär ett tydligt avståndstagande från målet att klara klimatutmaningen. Efter att åtgärdsvalen i Stockholmsöverenskommelsen och RUFS 2010 har tagits fram har dessutom ny kunskap genom Trafikverkets kapacitetsutredning och Riksrevisionens granskning av transportsektorns arbete med klimatmålen framkommit. Båda dessa anger att den nuvarande trenden inte kan fortgå. Trots en förväntad teknikutveckling måste transportsektorn minska vägtrafiken för att nå klimatmålen.

Med anledning av att klimatmålen uttrycks särskilt av regeringen och riksdagen, inte minst genom de transportpolitiska målen och miljökvalitetsmålen, samt av regionen genom RUFS 2010, Stockholmsöverenskommelsen samt i innevarande inriktningsplanering och genom Länsstyrelsen och Trafikverket är det inte möjligt att genomföra väginvesteringarna i Stockholmsöverenskommelsen. Inriktningsplaneringen visar att det ökade vägtrafikarbetet och köerna leder till allvarliga miljö- och hälsoproblem i tätbefolkade områden. Prognosen visar på en trafikökning som inte är i linje med Stockholms stads framkomlighetsstrategi. Med utgångspunkt från detta är inriktningsplaneringens intentioner inte heller överensstämmande med målet om god hälsa.

Tillgängligheten (*mätt som framkomligheten i vägnätet år 2030*) förvärras enligt prognoserna. Samtliga infartsleder, lederna som matar in till Förbifart Stockholm och tvärresor i regioncentrum utmärker sig särskilt. De ”moderna” trafiklösningarna Södra länken respektive Norra länken får så allvarliga problem att de leder till säkerhetsproblem och avstängningsproblematik. Målet om att öka andelen kollektivtrafikresor med fem procentenheter uppnås inte, utvecklingen leder till en minskning av andelen kollektivtrafikresor. Istället ökar antalet bilresor med 1 miljon resor per vardagsdygn. Trängseln i vägsystemet riskerar dessutom att skapa problem för det växande bussresandet.

Det är därför välkommet att nya åtgärder i länsplanen i högre grad än tidigare är åtgärder för en förbättrad kollektivtrafik. Ambitionsnivån har höjts men förutsättningarna att finansiera nödvändiga åtgärder inom kollektivtrafiken begränsas av Stockholmsöverenskommelsens beslut att intäkterna från trängselskatten fram till år 2053 ska finansiera Förbifart Stockholm och en rad andra vägåtgärder. Överenskommelsen innebär i sitt innehåll att transporternas fortsatta bidrag till klimatutsläppen lämnas utan en lösning och att finansieringsmöjligheterna som utgör grunden för den nödvändiga omställningen försvåras bortom det årtal då klimatförändringarna eventuellt redan kan ha hunnit ikapp oss. Det är nödvändigt att trängselskatten behöver utvecklas för att fortsättningsvis uppnå syftet att minska trängsel, samt att inkomster från trängselskatten ska finansiera utbyggnaden av kollektivtrafiken i Stockholmsregionen.

Vägprojekten Förbifart Stockholm och Östlig förbindelse ska stoppas. Investeringar i vägnätet ska fortsättningsvis fokusera på underhåll, reinvesteringar, trafiksäkerhet och trimningsåtgärder i det befintliga vägsystemet. Vägtrafiken behöver enligt Trafikverkets klimatut-

redning minska med cirka 25 procent i Stockholms län och därmed är det inte längre nödvändigt att investera i kapacitetshöjande åtgärder i vägnätet.

Kollektivtrafikförbindelsen mellan Älvsjö – Liljeholmen – Fridhemsplan ska utredas och tidigare läggas till objekt utbyggda senast till 2025. SL har skissat på en tunnelbanelösning med förlängning norrut och söderut. I denna förlängning är det lämpligt att sträckan Odenplan – Hagastaden finns med. En förgrening av tunnelbanans gröna linje är en sämre lösning som ger sänkt kapacitet västerut i det befintliga tunnelbanesystemet. Hela förbindelsen Älvsjö – Fridhemsplan – Hagastaden – Universitet bör studeras samlat som en tunnelbanelinje, samt att en förgrening kan förbättra kapaciteten till västerort. För Västerort och norrort behövs även en tydlig yttre koppling som binder ihop ytterstadens radiella spårssystem till en effektiv och ändamålsenlig tvärförbindelse.

Vi är även positiva till de föreslagna åtgärderna:

- tunnelbana till Nacka via Södermalm och Hammarby Sjöstad, samt till detta lämplig sammankoppling mellan Tvärbanan och Saltsjöbanan och vidare utreda möjligheten att koppla blå linjen till grön linje.

- tunnelbana mellan Akalla-Barkarby,
- Spårväg syd som även omfattar sträckningen vidare från Älvsjö till Skarpnäck,
- förlängningen av Tvärbanan till Kista,
- fyra spår på Mälarbanan,
- konvertering av stombusslinje 4 m.fl,
- kollektivtrafikstråk till Nordost,
- cykelåtgärder i linje med cykelplanen. Regional eller statlig medfinansiering bör kunna ske för regionala snabbcykelleder.
- Förbättrade bytespunkter vid Gullmarsplan och Brommaplan

För att kunna genomföra dessa och ytterligare åtgärder för en attraktiv kollektivtrafik krävs en långsiktig och stabil finansiering som syftar till att säkerställa det nödvändiga behovet av klimat- och energieffektiva transporter med ändamålsenlig kapacitet. Den nuvarande Stockholmsöverenskommelsen motverkar detta genom att intäkterna från trängselskatten fram till år 2053 ska finansiera Förbifart Stockholm och en rad andra vägåtgärder, paradoxalt nog samtidigt som vägtrafiken måste minska för att klara klimatmålen.

Synpunkter på avgränsning för miljöbedömning av kommande länsplan

Miljöbedömningarna för nationell plan och Stockholms läns länsplan (*övriga här exkluderade från resonemanget*) för innevarande åtgärdsplanering visade på svårigheten att följa gällande lagstiftning. Enligt miljöbalken kap 6 12§ skall det upprättas *en miljökonsekvensbeskrivning där den betydande miljöpåverkan som planens eller programmets genomförande kan antas medföra identifieras, beskrivs och bedöms. Rimliga alternativ med hänsyn till planens eller programmets syfte och geografiska räckvidd skall också identifieras, beskrivas och bedömas*. Trots detta togs inte alternativa planer fram och i den mån resonemang kring alternativa möjligheter fördes uppfyllde de inte kraven för rimliga alternativ. Det är av helt avgörande vikt att miljöbedömningen omfattar ett tydligt klimatalternativ som visar på transportsystemets utveckling med syfte att uppnå de transportpolitiska målen sammantaget, där klimatutmaningen genomsyrar transportpolitiken.

Miljöbedömningen avgränsning med fokus på klimat, hälsa och landskap är rimlig. Det är dock samma fokus som i förra åtgärdsplaneringen och tyvärr lyckades inte miljöbedömningen att integrera miljöaspekter i planen eller programmet så att en hållbar utveckling främjas. Det beskrivs inte på något sätt hur lärdomar har dragit från tidigare och hur miljöbedömningen till denna gång bättre ska kunna svara mot sitt syfte. Det är märkligt att kontoret inte hade några synpunkter på avgränsningen av miljöbedömningen då bristerna från förra åtgärdsplaneringen är kända, bland annat genom Naturvårdsverket.

Kommunstyrelsen

Reservation anfördes av Karin Wanngård, Roger Mogert och Tomas Rudin (alla S) med hänvisning till reservationen av (S) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av Åsa Jernberg och Stefan Nilsson (båda MP) med hänvisning till reservationen av (MP) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av Ann-Margarethe Livh (V) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen besluta

1. Delvis bifall förslag till remissvar
2. Att inte bygga den föreslagna Förbifart Stockholm
3. Att inte bygga någon Österled
4. Samt därutöver anförda

All vetenskaplig forskning pekar på att för varje stort vägprojekt som byggs ökar antalet bilister och med dem ökad trängsel. Utsläppen av koldioxid ökar och det blir snart omöjligt för Stockholm att klara utsläppsmålen fram till 2030 resp. 2050 varför vi säger nej till nya stora vägprojektet för att istället satsa på ökad kollektivtrafik

Det antecknades till protokollet att ordföranden Sten Nordin (M) inte deltog i handläggning och beslut på grund av jäv.

ÄRENDET

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 har Länsstyrelsen i Stockholms län inbjudit länets kommuner, den regionala kollektivtrafik-myndigheten 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

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, samt trafik- och renhållningsnämnden. På grund av kort remisstid har kontoren svarat med ett gemensamt kontorsyttande.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets, exploateringskontorets, trafikkontorets, stadsbyggnadskontorets och miljöförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 6 februari 2013 har i huvudsak följande lydelse.

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 befärrar 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.

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 Hagsätragen (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 stamnätsstrategin.
- 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 stamnätet 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 trafikmyndigheter 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 bytestpunkterna 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 hastighets-
efterlevnaden genom att utöka antalet hastighetskameror (ATK).

Kontoren anser att det bör tillskapas en årlig pott för statlig medfinansiering av trafiksä-
kerhetshöjande 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 läns-
plan utan anser att Länsstyrelsens förslag att utgå från Trafikverkets ramar för Nationell plan
är bra.