

Sverigeförhandlingen – Övergripande

Detta dokument är Stockholms stads samlade inspel till Sverigeförhandlingen.

Dokumentet är en tjänstemannaprodukt och inte beslutad av någon politisk församling. Dokumentet ska ses som ett förhandlingsinspel inom ramen för Sverigeförhandlingen och de formella förhandlingar som påbörjas under februari 2016.

Dokumentet innehåller fyra PM:

1. Höghastighetsjärnväg
2. Storstadsåtgärder
3. Östlig förbindelse
4. Cykelåtgärder

Gällande de nyttoanalyser som Sverigeförhandlingen bett om hänvisar staden till landstingets och Trafikverkets analyser samt till detta dokument.

Stadsledningskontoret förutsätter att redan beslutade trafikinfrastrukturinvesteringar som berör staden kommer genomföras till de kostnader, tidplaner etcetera som avtalats. Projekt inom Sverigeförhandlingen ska vara ny finansiering och inte tas från redan överenskomna projekt i länet.

PM 1

Sverigeförhandlingen – Höghastighetsjärnväg

Inledning

Syftet med höghastighetsjärnvägar är, enligt Sverigeförhandlingen, att:

- Öka kapaciteten i järnvägssystemet
- Avlasta befintlig stambana (södra och västra)
- Knyta samman storstadsregionerna med kortare restider
 - Stockholm-Göteborg på 2 timmar
 - Stockholm-Malmö på 2,5 timmar

De sträckor som studeras är Ostlänken (Järna-Linköping), Linköping-Borås, Borås-Göteborg, Jönköping-Malmö.

Trafikverket studerar även inom ramen för Sverigeförhandlingen vidare dragning från Järna till Stockholm Central och eventuellt vidare mot Arlanda.

Stadens synpunkter

Staden har i detta skede valt att främst fokusera på kollektivtrafik-utbyggnader inom ramen för Sverigeförhandlingen och mindre på utbyggnad av höghastighetsjärnväg. Detta grundar sig på flera orsaker, exempelvis möjlig bostadspotential samt att staden anser att det främst är en statlig angelägenhet.

Staden anser att utbyggnaden av nya stambanor är en statlig angelägenhet som ska finansieras av staten. Staden kan eventuellt vara beredd att förhandla om anslutande infrastruktur, stationer m.m., oavsett huvudmannaskap, om det blir aktuellt inom stadens gränser.

Sverigeförhandlingen, och då framförallt satsningen på utbyggd höghastighetsjärnväg, innebär en stor satsning på infrastrukturen i landet. Resultatet av denna förhandling får inte inkräkta på redan beslutade åtgärder i nuvarande nationell plan eller på nödvändiga prioriteringar i framtida nationella planer, vilket även gäller för

åtgärder inom länsplanen. Det ska vara nya pengar som används till denna finansiering.

Sverigeförhandlingens uppdrag är bara en del av det framtida höghastighetsnätet i Sverige. Internationella kopplingar till Arlanda, Oslo och Köpenhamn är en självklar del av det framtida nätet och planeringen måste redan nu inriktas på att inkludera dessa kopplingar. Att stärka Arlandas internationella konkurrenskraft är viktigt ur flera aspekter såväl för Stockholmsregionen som för resten av landet. Att sluta höghastighetsjärnvägen vid Järna är enligt staden inte ett acceptabelt alternativ.

De nya stambanorna ska vara öppna även för storstadens regionala trafik. Det är viktigt att planeringen för höghastighetståg görs så att inte den nödvändiga lokala och regionala trafiken trängs ut. En garanti för tåglägen bör i någon form kunna vara en del av förhandlingen. Med detta menas att höghastighetstågen inte ska kunna ta kapacitet från befintlig järnväg då det på sikt leder till kapacitetsproblem för pendel- och regionaltågen. Staden har tillsammans med delar av regionen medfinansierat stora belopp till Citybanan för att möjliggöra en effektiv pendeltågstrafik. Om den nya kapaciteten används även till höghastighetståg innebär det enligt staden ett avsteg från den finansieringsöverenskommelsen som ligger till grund för Citybanan.

Överenskommelser för storstädernas trafiksystem är en viktig del av Sverigeförhandlingen och de båda delarna i förhandlingen stödjer varandra. Besluten kring avtal för storstadsregionerna bör dock inte vara beroende av beslut om överenskommelser kring utbygganden av nya stambanor. Det innebär att staden anser att det ska vara separata avtal samt beslut för höghastighetsjärnvägen och de kollektivtrafikutbyggnader som kommer att bli aktuella inom ramen för storstadsåtgärder. Om beslut eller tidplaner rörande höghastighetsjärnväg av någon anledning förskjuts ska det inte påverka utbygganden av kollektivtrafikåtgärder inom Stockholms län.

Gällande nyttoanalyser som Sverigeförhandlingen bett om hänvisar staden till Trafikverkets analyser och kommer inte att genomföra några egna.

**Bostadspotential som möjliggörs av utbyggd
höghastighetsjärnväg**

Utbyggnad av en höghastighetsjärnväg bedöms av staden inte ge några direkta möjligheter till ett ökat bostadsbyggande. Beroende på val av dragning, utformning etc. kan det istället få motsatt verkan där mark istället för exploatering till bostäder och verksamheter tas till utbyggnad av nya spår och eller perronger.

Ett utbyggt höghastighetsjärnvägsnät skapar däremot andra nyttor för staden.

PM 2

Sverigeförhandlingen - Storstadsåtgärder

Inledning

Denna PM inkluderar spårutbyggnader som staden studerat inom ramen för Sverigeförhandlingen. Fokus har varit att se vilka spårbundna kollektivtrafikutbygganden som genererar störst nytta och som möjliggör ett utökat bostadsbyggande i staden. Gällande Stockholmsregionen har Sverigeförhandlingen varit tydlig med att det i första hand handlar om utbyggnad av tunnelbanan som är aktuellt att gå vidare med inom förhandlingen.

Det innebär att det finns andra intressanta objekt som berör staden som inte kommer att tas upp i denna PM.

Stadsledningskontoret förutsätter även att redan beslutade trafikinfrastrukturinvesteringar som berör staden kommer genomföras till de kostnader, tidplaner etcetera som avtalats. Projekt inom Sverigeförhandlingen ska vara ny finansiering och inte tas från redan överenskomna projekt i länet.

Denna PM innehåller:

- utbyggnad av tunnelbanan mellan Hagsätra/Älvsjö och Fridhemsplan
- utbyggnad av en västlig tunnelbana mellan Alvik och Vällingby via Bromma flygplats
- förlängning av tunnelbanan från Ropsten till Lidingö
- förlängning av tunnelbanan från Hjulsta till Barkarby

samt:

- ny pendeltågsstation vid Högdalen/Rågsved
- förlängning av Roslagsbanan till City/Odenplan

Bakgrund

Sverigeförhandlingen har regeringens uppdrag att utreda utbyggnad av nya stambanor för höghastighetståg, samt åtgärder för fler bostäder och ökad tillgänglighet i form av ny infrastruktur främst i

storstadsregionerna. De av regeringen utsedda förhandlingspersonerna, H.G. Wessberg och Catharina Håkansson Boman, ska ta fram förslag till principer för finansiering samt till en utbyggnadsstrategi.

Inom ramen för uppdraget ska förhandlingspersonerna identifiera och analysera behoven av åtgärder i infrastrukturen i bl.a. Stockholms län, åtgärder som i huvudsak ska kunna genomföras till 2035. Tunnelbanans och annan spårtrafiks utveckling ska ingå, tillsammans med möjliga finansieringslösningar för en Östlig förbindelse. Behovet av justeringar i trängselskatten ska också analyseras.

Totalt ska infrastruktursatsningarna runt om i Sverige möjliggöra byggandet av cirka 100 000 nya bostäder.

Sverigeförhandlingens uppdrag är att:

1. Studera höghastighetsjärnvägar
2. Åtgärder i storstäderna
3. Cykelåtgärder
4. Östlig förbindelse
5. 100 000 nya bostäder
6. Lagförslag om värdeåterföring
7. Järnväg i norr
8. Danmarksförbindelse

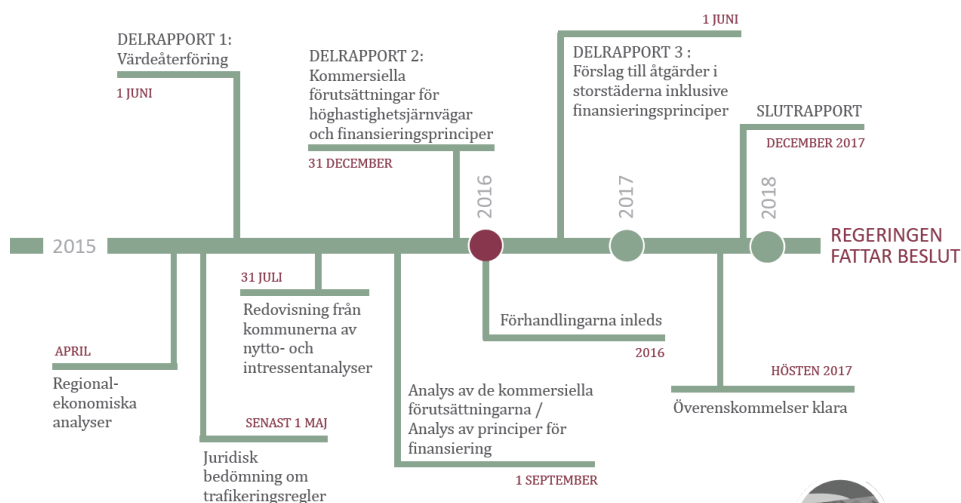
Mål och syfte med uppdraget är att:

- Effektivare och snabbare färdigställande av höghastighetsjärnvägar och bostäder
- Skapa nyttor, hållbarhet och förtätning
- Kraftigt ökat bostadsbyggande
- Förbättrad tillgänglighet och kapacitet i storstäderna
- Förbättrad arbetsmarknad

Målbilden 2035 är att:

- 2 timmar Stockholm – Göteborg
- 2,5 timmar Stockholm – Malmö
- Bättre kollektivtrafik i storstäderna
- 100 000 nya bostäder
- Utbyggd järnväg i norr
- Förbättrad tillgänglighet, framkomlighet och trafiksäkerhet för cyklister

I figuren nedan visas tidplanen för Sverigeförhandlingen.



Staden har framfört att det är mycket viktigt att diskussionen om kommande infrastruktursatsningar tar ett strategiskt grepp på hela regionens utveckling av trafiksystemet, och vilka nyttor olika kombinationer av satsningar kan ge.

Därför initierades ett arbete där företrädare för staden och landstinget tillsammans med expertis i form av forskare på KTH och konsulter studerade ett antal möjliga objekt/kombinationer ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Resultatet av dessa analyser beskrivs närmare under de olika objekten.

Kommunerna i Stockholms län lämnade in sina preliminära inspel i augusti 2015. Den 1 oktober 2015 ska samtligt material inför förhandlingarna 2016 ha kommit Sverigeförhandlingen tillhanda.

Staden har i nuläget främst fokuserat på kollektivtrafikutbyggnader inom ramen för Sverigeförhandlingen och mindre på höghastighetsjärnväg. Detta då kollektivtrafiken och framförallt satsningar i spårtrafiken bedöms generera mer bostäder. Nationell järnväg är en statlig angelägenhet som ska bekostas av staten och inte av kommuner.

När det gäller nya bostäder i Sverigeförhandlingen ska det vara nya bostäder vars detaljplaner inte antagits innan avtal skrivits inom Sverigeförhandlingen (ca 2017) och som ska vara färdigställda till och med år 2035.

Studerade spårinfrastrukturobjekt

I Stockholm har flera idéer på tunnelbanesträckningar och andra objekt studerats översiktligt. De mest intressanta av dessa har sedan KTH/WSP gjort ytterligare analyser på. Nedan beskrivs de objekt

som staden i nuläget anser vara mest intressanta och gynnsamma för staden att gå in i fortsatt förhandling om.

Gällande nyttoanalyser som Sverigeförhandlingen bett om hänvisar staden till landstingets och Trafikverkets analyser samt till denna PM.

Tunnelbana Älvsjö – Liljeholmen – Fridhemsplan

En spårbunden förbindelse mellan Kungsholmen och Liljeholmen har diskuterats under en längre tid. Den finns exempelvis med i översiktsplanen från 2010. Förbindelsen skulle innebära ett kraftfullt kapacitetstillskott över Saltsjö-Mälarsnittet samt minska belastningen på T-centralen och befintlig tunnelbana. Även sårbarheten i systemet skulle förbättras väsentligt.

Fyra olika varianter och sträckningar har studerats:

1. Älvsjö – Liljeholmen – Fridhemsplan – Stadshagen – Västra Skogen
2. Älvsjö – Liljeholmen – Fridhemsplan – Stadshagen – Barkarby/Hjulsta
3. Hagsätra – Älvsjö – Liljeholmen – Fridhemsplan – Stadshagen – Barkarby/Hjulsta
4. Älvsjö – Liljeholmen – Fridhemsplan – Odenplan – Hagastaden – Arenastaden (djupt alternativ vid Odenplan):

Alternativ 1-2 ovan är samma fysiska utbyggnad men med olika trafikeringsupplägg. Det innebär en fysisk utbyggnad från Fridhemsplans blå linjer till Älvsjö. Trafikeringen avgörs i ett senare skede av landstinget men är ändå viktig att ha med och visa på skillnader då det påverkar den samhällsekonomiska bedömningen.

Alternativ 3 är samma fysiska utbyggnad som 1 och 2 men med skillnaden att utbyggnaden nu dras vidare från Älvsjö till Hagsätra och kopplas ihop med dagens station vid Hagsätra.

Alternativ 4 innebär en utbyggnad mellan Älvsjö och Odenplan med hopkoppling av tunnelbanans gula linje med djup station vid Odenplan.

Nedan presenteras alternativ 3 mer utförligt då det är den utbyggnaden som staden anser vara mest intressant av de ovanstående. Alternativ 4 via Odenplan anses av flera skäl inte intressant att gå vidare med.

Hagsätra – Älvsjö – Liljeholmen – Fridhemsplan – Stadshagen – Barkarby/Hjulsta

Denna dragning innebär en fysisk utbyggnad från Fridhemsplans blå linjer till Hagsätra och hopkoppling med den då blå linjen (efter utbyggnaden i enlighet med 2030 års Stockholmsförhandling).

Trafikeringsmässigt har det studerats att trafikera tågen till slutstationerna antingen vid Hjulsta eller vid Barkarby (som blir ny slutstation på Akallalijnen i enlighet med 2030 års

Stockholmsförhandling). Trafikeringen avgörs i ett senare skede av landstinget men är ändå viktig att ha med och visa på skillnader då det påverkar den samhällsekonomiska bedömningen.

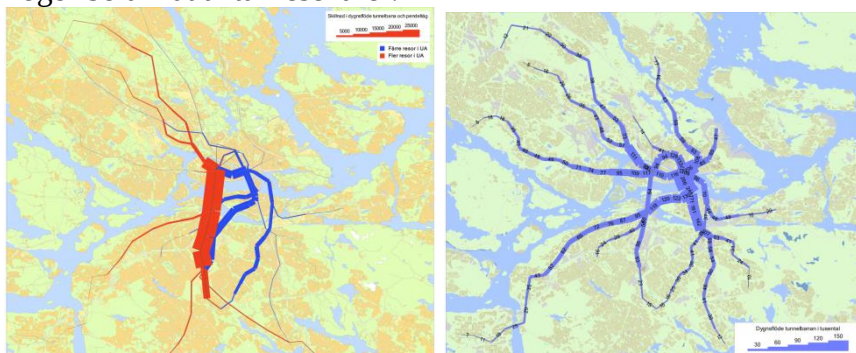
På sträckningen mellan Älvsjö och Liljeholmen finns flera alternativa dragningar och därmed stationslägen. Det som har studerats och analyserats av KTH/WSP innebär stationer i Solberga och Västberga. Det är detta alternativ som siffrorna nedan är kopplade till. Alternativet är den genaste vägen mellan Älvsjö och Liljeholmen. Västberga är dock ett industriområde som staden avser behålla som industriområde.

En alternativ dragning är att stället gå från Älvsjö till Liljeholmen via Östberga – Årstafältet – Årstaberg, se figur nedan. Då täcks den befintliga bebyggelsen i Östberga och den planerade på Årstafältet in. Dragningen skulle innebära en behövlig förbättring av kollektivtrafikförsörjningen i dessa områden samt även underlätta den sociala integrationen mellan berörda områden.



Fler utredningar behövs för att kunna fastslå vilken sträckning som kan komma att bli aktuell.

Nedan visas till vänster vilka delar som avlastas (blått) samt till höger beräknat antal resenärer.



Avlastningen för befintlig tunnelbana över Saltsjö-Mälarsnittet uppskattas till ca 10 procent. Den nya tunnelbanedragningen får ungefär samma resandemängder som dagens linjer, vilket indikerar att det är en intressant koppling att gå vidare med.

Figuren nedan visar på den samhällsekonomiska bedömningen som KTH/WSP genomfört på stadsledningskontorets och landstingets uppdrag.

	Älvsjö- Västra skogen	Fortsättning till Hjulsta- Barkarby	Starta i Hagsätra	Älvsjö-...- Odenplan- Arenastaden
KÖ/år	103	149	197	116
KÖ nuvärde	7207	10410	13785	8065
+skatteeffekt 1.6	11531	16657	22056	12904
Driftskostnad/år	-33	283	337	304
Driftskostnad nuvärde	-810	7060	8400	7570
Investeringskostnad	11700	11700	13700	15300
Total kostnad	10890	18760	22100	22870
NNK	-0.34	-0.45	-0.38	-0.65
NNK inkl. skatteeffekt	0.06	-0.11	0.00	-0.44
Multiplikator för lönsamhet	1.5	1.8	1.6	2.8

Som kommentar på figur ovan kan nämnas att alternativ 3 (start i Hagsätra) har analyserats med samma trafikering i väster som i alt 2. Med vändning i Västra Skogen (som i alt 1) skulle NNK se bäst ut för detta alternativ.

Investeringskostnaden mellan Älvsjö till Fridhemsplan uppskattas till 11 700 mkr. En utbyggnad mellan Älvsjö och Hagsätra till 2 000 mkr. Den samhällsekonomiska analysen pekar på att en utbyggnad i enlighet med detta är lönsam, om skatteeffekter, exploateringsnyttor etc. räknas in. Staden anser att det är intressant att gå vidare med fortsatta studier för sträckan Hagsätra – Älvsjö – Fridhemsplan.

Områden som direkt berörs av utbyggnaden

Liljeholmen ingår i området som ÖP 2010 utpekat som centrala stadsens utvidgning samt har pekats ut som stadsutvecklingsområde och nod med tunnelbana, Tvärbanan och bussar. Det är även viktigt att stärka sambanden och kopplingarna mellan omgivande stadsdelar.

Årstaberg är viktig knutpunkt där både pendeltåget och tvärbanan möts. Trafikverket utreder hur knutpunkten kan förbättras och även trafikförvaltningen studerar detta.

Årstafältet ingår i området som ÖP 2010 utpekat som centrala stadsens utvidgning och ska bli en ny nod i centrala Stockholm. Det är därmed viktigt att förbättra kollektivtrafiken, inte minst till Östberga. En del av arbetet med Årstafältet har därför varit att bygga ihop det nya området med Östberga. Att bygga ihop områdena och förse dem med en tunnelbana borde ge stora vinster för hela området.

Älvsjö är en viktig knutpunkt och i ÖP 2010 ska Älvsjö stärkas som tyngdpunkt både i regionen och lokalt i söderort. Älvsjö nämns som en möjlig regionalstågsstation när Citybanan är klar och det nya trafikupplägget för Stockholm Mälardalen studeras på kort och lång sikt. Om detta skulle bli verklighet får Älvsjö och södra Stockholm bättre tillgänglighet och därmed stärks möjligheter till stadsutveckling och etableringar av arbetsplatser. Arbetsmarknadsnyttan med denna utbyggnad torde därmed vara förhållandevis stor.

I Älvsjö och Liljeholmen pågår planering och delvis byggande av stora stadsutvecklingsprojekt.

Nya bostäder som möjliggörs utefter sträckningen
Siffrorna som presenteras nedan visar på en mycket grov uppskattning av hur mycket bostäder som kan antas inom detaljplaner fr.o.m. 2018 och som är färdigbyggda 2035.

Totalt utefter berörd sträcknings influensområde möjliggörs mellan 10 000 – 20 000 nya bostäder. En rimlig bedömning just i dagsläget är ca 16 000 bostäder.

Det stora spannet i bostadspotentialen för denna utbyggnad kommer sig av flera orsaker. Alternativa sträckningar möjliggör olika potential för utbyggnad av bostäder. Då det är för tidigt att i nuläget avgöra exakt sträckning är det inte möjligt att bli mer exakt i bostadspotentialen. En del av sträckningen överlappas även med

influensoområdet för 2030 års Stockholmsförhandling, vilket kan innebära att dessa bostäder dubbelräknas alternativt redan är in-tecknade i den tidigare överenskommelsen. Om och på vilket sätt dessa bostäder kan räknas med eller inte inom ramen för Sverigeförhandlingen behöver utredas vidare.

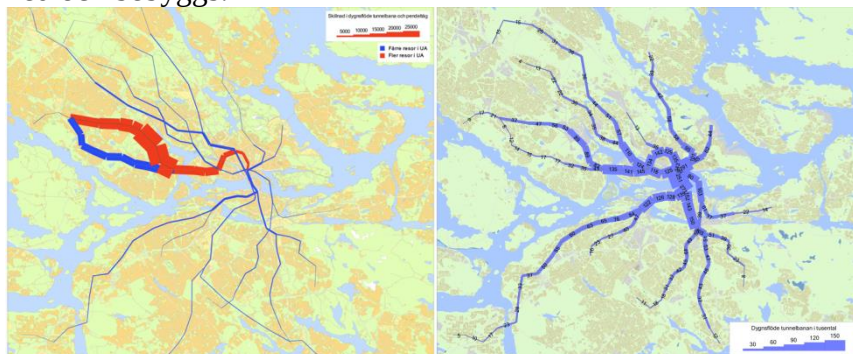
De områden som har störst bostadspotential längst med denna sträckning är Älvsjö, Årstafältet, Liljeholmen och Kungsholmen.

Tunnelbana Alvik – Bromma – Vällingby – Hässelby

Alternativet innebär en utbyggnad av tunnelbanan från Alvik till Vällingby via Bromma flygplats. Det finns olika alternativa dragningar samt stationslägen för denna sträcka. Det som studerats av KTH/WSP innebär en dragning mellan Alvik och Vällingby med stationer vid Ulvsunda, Bromma flygplats, Bällstavägen och Beckomberga. Vinsten med denna dragning är att restiderna mellan Vällingby och Alvik minskas avsevärt, vilket innebär att kommande bostadsutbygganden i Vällingby och Hässelby hamnar mer ”centralt” än idag sett till restid.

Dragningen har studerats utifrån förutsättningen att Bromma flygplats är kvar som flygplats respektive om flygplatsen läggs ner och området istället bebyggs med bostäder och lokaler. Staden konstaterar att denna utbyggnad enbart är intressant om flygplatsen på sikt läggs ned och bebyggs, vilket resultaten tydligt visar.

Nedan visas till vänster vilka delar som avlastas (blått) samt till höger beräknat antal resenärer. Bägge om Bromma flygplats läggs ned och bebyggs.



Resultaten visar att en majoritet av resenärerna skulle välja den nya genare sträckningen.

Figuren nedan visar på den samhällsekonomiska bedömningen som KTH/WSP genomfört på stadsledningskontorets och landstingets uppdrag.

	Alvik-Bromma fpl-Vällingby-Hässelby			
	Fpl kvar	Fpl bebyggd	Fpl kvar (lägre traf.)	Fpl bebyggd (lägre traf.)
KÖ/år	84	186	81	179
KÖ nuvärde	5892	12984	5663	12470
+skatteeffekt 1.6	9427	20775	9060	19951
Driftskostnad/år	399	399	168	168
Driftskostnad nuvärde	9940	9940	4200	4200
Investeringskostnad	8000	8000	8000	8000
Total kostnad	17940	17940	12200	12200
NNK	-0.67	-0.28	-0.54	0.02
NNK inkl. skatteeffekt	-0.47	0.16	-0.26	0.64
Multiplikator för lönsamhet	3.05	1.38	2.15	0.98

Investeringskostnaden beräknas översiktligt till 8 000 mkr. Om flygplatsen läggs ned och bebyggs visar den samhällsekonomiska beräkningen på att utbyggnaden är samhällsekonomisk lönsam, om skatteeffekter, exploateringsnyttor etc. räknas in. Med ett anpassat trafikeringsupplägg blir utbyggnaden än mer intressant.

Sträckan Alvik – Bromma kan vara svår att genomföra på grund av planerad exploateringen i Alvik och spårgeometrisk svårigheter. Detta behöver utredas mer i detalj framöver.

Områden som direkt berörs av utbyggnaden

Om flygplatsen läggs ner och marken istället bebyggs med bostäder och lokaler så behöver kollektivtrafiken förstärkas med ytterligare spårförbindelser (pendeltåg eller tunnelbana). Kapaciteten på nuvarande grön linje kommer då inte att räcka till.

Alvik har ett strategiskt läge med mycket god kollektivtrafik och utpekats i ÖP 2010 som ett stadsutvecklingsområde och planering pågår. Alvik är en urban länk mellan Kungsholmen och områdena längre västerut. Tvärbanans förlängning mot Kista och Solna förstärker dess roll som länk mellan södra och nordvästra Stockholm.

Enligt ÖP 2010 ska Vällingby stärkas som tyngdpunkt genom bättre regional tillgänglighet mellan regionens norra och södra delar, bl.a. genom planerad stombuss i Förbifart Stockholm.

I Beckomberga har under en längre tid exploatering pågått. Denna stadsdel är idag försörjd med bussar som matar till det spårbundna kollektivtrafiksystemet.

Nya bostäder som möjliggörs utefter sträckningen

Siffrorna som presenteras nedan visar på en mycket grov uppskattning av hur mycket bostäder som kan antas inom detaljplaner fr.o.m. 2018 och som är färdigbyggda 2035. Alternativa sträckningar möjliggör olika potential för utbyggnad av bostäder. Då det är för tidigt att i nuläget avgöra exakt sträckning är det inte möjligt att bli mer exakt i bostadspotentialen.

Totalt utefter berörd sträcknings influensområde möjliggörs mellan 10 000 - 20 000 nya bostäder med Bromma flygplats kvar. En rimlig bedömning just i dagsläget är ca 18 000 bostäder.

Om Bromma flygplats på sikt läggs ned och bebyggs med bostäder möjliggörs istället mellan 30 000 - 50 000 nya bostäder.

Tunnelbana Ropsten-Lidingö

Förlängning av tunnelbanan till Lidingö har studerats tidigare (WSP 2006). Nedan visas en skiss på hur tunnelbanan skulle kunna dras vidare från Ropsten till Lidingö, antingen på bro eller i tunnel.



Lidingö stad är positivt till denna utbyggnad vilken möjliggör bostadsutbyggnad på Lidingö. Totalt bedömer Lidingö att mellan 4 200 – 5 600 bostäder kan detaljplanläggas efter att avtal tecknats med Sverigeförhandlingen år 2017 och färdigställas senast år 2035.

En utbyggnad av tunnelbanan till Lidingö centrum skulle innebära att funktionerna bussterminal och infartsparkering kan flyttas till Lidingö från Ropsten. Detta innebär möjligheter till fler bostäder och verksamheter i området runt Ropsten i Stockholms stad. Det skulle även utöver stärkt regional tillgänglighet också medge ett nytt effektivare busslinjenät på Lidingö samt lokal infartsparkering. Pågående stadsplanering underlättas om hänsyn inte behöver tas till anslutande bussar till och från Lidingö, vilket ger nyttor för området runt Ropsten.

Inga samhällsekonomiska bedömningar har i nuläget gjorts för denna sträckning. Utbyggnaden är ändå intressant för staden då det skapar möjligheter till förbättringar av stadsutvecklingen vid Ropsten samt förbättrar kollektivtrafikresandet till och från Lidingö. Utbyggnaden ger ökade nyttor i form av en förbättrad kollektivtrafikförsörjning av resenärer framförallt till och från Lidingö samt förmodligen även arbetsmarknadsnyttor. Utbyggnaden underlättar för att skapa en paketalösning vid Lidingö Centrum med byte mellan tunnelbana, spårväg och bussar.

Nya bostäder som möjliggörs utefter sträckningen

Siffrorna som presenteras nedan visar på en mycket grov uppskattning av hur mycket bostäder som kan antas inom detaljplaner fr.o.m. 2018 och som är färdigbyggda 2035.

Totalt utefter berörd sträcknings influensområde möjliggörs ca 2 000 nya bostäder inom Stockholms stad.

Tunnelbana Hjulsta – Barkarby

Utbygganden innebär en dragning från Hjulsta till Barkarby som efter utbyggnad i enlighet med 2030 års Stockholmsförhandling blir ny slutstation på Akallagrenen.



Figuren visar en tänkbar sträckning för att koppla ihop Hjulsta med tunnelbanan vid Barkarby station.

En dragning från Barkarby till Hjulsta har funnits med i flera utredningar genom åren och är intressant för staden. En stor nytta med objektet är att resandet mellan stadsdelarna på Järvafältet underlättas med detta förslag, vilket möjliggör att dessa stadsdelar knyts ihop på ett bättre sätt. Detta för med sig att stadsdelarna kan bli mer attraktiva för husbyggare att exploatera och för arbetsplatser att vilja etablera sig i. Dessutom ger det ökad tillgänglighet för södra Järvafältet att nå pendeltåg och regionaltåg vid Barkarby

station. Objektet ger även arbetsmarknadsnyttor då exempelvis kopplingen till Kista och Barkarby förstärks från flera områden.

Förlängningen blir än mer intressant om den blå linjen får en ny västlig gren till Hagsätra via Älvsjö. Sammantaget skulle förlängningarna innebära att blå linjen blev en ringlinje, vilket skulle ge trafiktekniska fördelar och göra det totala tunnelbanenätet mindre känsligt för störningar.

I projektet för nya tunnelbanesträckningen Akalla-Barkarby har en översiktlig studie gjorts om en hopkoppling till Hjulsta. Stationsläget i Barkarby har därefter anpassats för att inte omöjliggöra en sådan lösning i framtiden.

Nya bostäder som möjliggörs utefter sträckningen

Bedömningen är att bostadspotentialen i och med denna utbyggnad är begränsad. Det beror framförallt på att den aktuella marken idag och framöver innehåller komplicerad trafikinfrastruktur, exempelvis vid Hjulsta trafikplats.

Pendeltågstation Högdalen/Rågsved

Sträckan mellan Älvsjö och Farsta strand är cirka 7,5 km. På sträckan passeras områden med stora möjligheter till framtida bostadsbyggande. Flera av dessa finns dock redan medräknade i 2030 års Stockholmsförhandling.

Utbyggnaden innebär att en pendeltågsstation placeras där pendeltågsspåren mellan Älvsjö och Nynäshamn passerar tunnelbanan till Hagsätra. Tanken är det byggs en smidig passage för gående och cyklister mellan Högdalens tunnelbanestation och pendeltågstationen.

Stationen beräknas få cirka 2 500 påstigande per dygn, vilket är i paritet med stationerna Trångsund och Farsta Strand. Investeringskostnaden uppskattas till mellan 100-300 mkr beroende på utformning.

Figuren nedan visar på den samhällsekonomiska bedömningen som KTH/WSP genomfört på stadsledningskontorets och landstingets uppdrag.

	P-station Högdalen
KÖ/år	1.9
KÖ nuvärde	132
+skatteeffekt 1.6	210
Driftskostnad/år	0
Driftskostnad nuvärde	0
Investeringskostnad	150
Total kostnad	150
NNK	-0.12
NNK inkl. skatteeffekt	0.40
Multiplikator för lönsamhet	1.14

Den samhällsekonomiska bedömningen visar på att utbyggnaden är samhällsekonomisk lönsam, om skatteeffekter och exploateringsnyttor etc. räknas in.

En station mellan Högdalen och Rågsved skulle vara bra för de boende i de aktuella stadsdelarna och skapa sociala nyttor. Det följer väl stadens satsning på att knyta ihop stadsdelar med varandra och i och med det stärka integrationen mellan berörda områden. En ny pendeltågsstation i detta läge möjliggör även en bättre koppling mellan tunnelbanan och pendeltågen vilket bland annat ger ökade arbetsmarknadsnyttor.

Bedömningen är att förtätningsmöjligheterna och nyexploateringsmöjligheterna just här är något begränsade.

Nya bostäder som möjliggörs utefter sträckningen

Området är en del av en grön kil (Hanvedenkilen) in mot Stockholm. Den bebyggelse som finns där idag består av lättare industri med långa tomträttsavtal. Möjligheterna för bostadsbebyggelse kring denna plats bedöms därför vara små. Viss förtätning inom Rågsved och Högdalen bedöms ändå kunna ske.

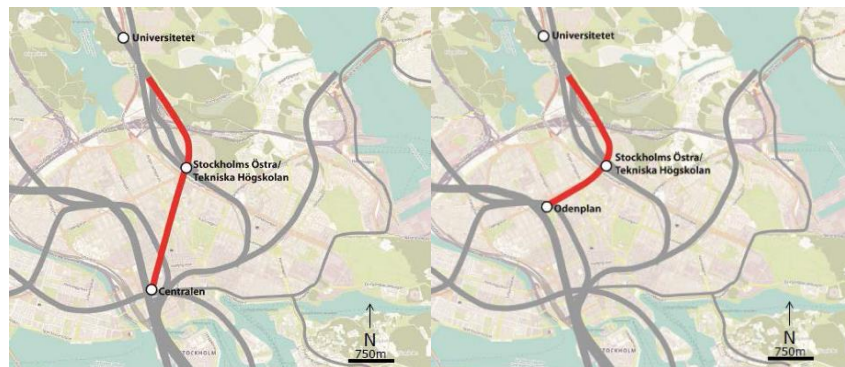
Uppskattningsvis möjliggörs cirka 1 000 bostäder.

Övriga spårinfrastrukturobjekt

Roslagsbanans förlängning till City/Odenplan

Landstinget och Trafikverket har tillsammans studerat flera olika möjligheter att öka kapaciteten för kollektivtrafiken i nordost i en åtgärdsvalsstudie. Ett av dessa alternativ är en förlängning av Roslagsbanan.

Exakt hur sträckningen mellan den befintliga Roslagsbanan och City eller Odenplan skulle se ut och om nya stopp då skulle införas är inte klargjort. En nedgrävning vid Östra Station skulle också innebära restidsvinster vid byte till tunnelbanan. Förslaget innebär att mark frigörs, framför allt kring Östra Station där landstinget idag har både spår och depåområde. Landstinget äger själva den aktuella marken.



Exempel på dragning direkt till centralen (vänster) alternativt till Odenplan (höger)

Landstingets trafikförvaltning har studerat dessa förslag tidigare i ”Åtgärdsvals- och idéstudie av regional kapacitetsstark kollektivtrafik till Nordostsektorn i Stockholms län (2014)”. Resultatet då visade att restidseffekterna blev positiva och även mycket positiva vid förlängning till City (Centralen). Nettonuvärdeskvoten (NNK) blev dock negativ för båda alternativen. Dock har exempelvis inte exploateringsintäkter tagits med.

Staden inser att Roslagsbanan är ett intressant alternativ att studera vidare för landstinget då det skapar en mer robust kollektivtrafikförsörjning åt nordost. Om utbyggnaden genomförs bör staden medverka till att området vid Östra Station kan bebyggas med bostäder.

Nya bostäder som möjliggörs utefter sträckningen

Dagens spårområde vid Östra Station och vidare mot Albano skulle i och med detta projekt kunna bebyggas. Marken ägs av landstinget. Bostadsutbyggnaden som möjliggörs uppskattas ungefärligt till drygt 1 000 lägenheter.

PM 3

Sverigeförhandlingen - Östlig förbindelse

Inledning

Befolknings- och sysselsättningsökningen är snabb i regionens östra delar. En östlig förbindelse har i olika former funnits med i planeringen av Stockholms trafikinfrastruktur sedan 1960-talet. Den var även en del av den så kallade Dennisöverenskommelsen på 90-talet under benämningen Österleden.

En östlig förbindelse ökar kapaciteten över Saltsjö-Mälarsnittet och sammanbinder Norra och Södra länken till en ring runt innerstaden. Trafikverket har tagit fram en preliminär sammanfattande rapport som underlag till Sverigeförhandlingen;

http://media.sverigeforhandlingen.se/2015/03/Ostlig-forbindelse-Preliminar-rapport_20150306.pdf

I den hänvisar Trafikverket till åtgärdsvalsstudie från 2013 då följande effekter redovisas:

En östlig förbindelse binder samman regionen över Saltsjö-Mälarsnittet för bil- och kollektivtrafik.

Östlig förbindelse skapar en gen förbindelse mellan regionens olika delar, ökar kapaciteten i trafiksystemet och minskar sårbarheten i befintligt system.

Med en alternativ väg över Saltsjö-Mälarsnittet kommer Stockholms innerstad avlastas på biltrafik t.ex. på Centralbron och Essingeleden. På sås sätt bidrar den positivt till funktionsmålen, men bara delvis till hänsynmålen då bilens konkurrenskraft stärks och koldioxidutsläppen ökar.

Trafikverket tar för närvarande fram underlagsmaterial till Sverigeförhandlingen kring Östlig förbindelse. Detta består bland annat av succesiva kostnadskalkyler, fördjupningar kring trafikplatser, nyttoberäkningar med mera. Staden deltar i detta

arbete för att se om och hur projektet kan integreras i stadens egen planering av berörda områden.

Kollektivtrafik på Östlig förbindelse

En kollektivtrafikförbindelse i eller i direkt anslutning till Östlig förbindelse ska vara högt prioriterat inom projektet och finnas med som en förutsättning. Hur en sådan koppling kommer att se ut och vilket trafikslag som är mest lämpligt är dock inte klarlagt i detta skede.

På landstingets trafikförvaltning pågår för närvarande en studie om spårväglösningar är möjliga i eller i anslutning till Östlig förbindelse. Spårväglösningarna som studeras är antingen i separat tunnel eller i gemensam tunnel med övrig trafik. Var spårvägen ansluter i ändarna på Östlig förbindelse är i nuläget osäkert beroende på att rampernas placering ännu inte är definierade och inte heller hur spårvägen ska ansluta till befintliga spårvägsnät. Exempel på närliggande spårtrafik är Spårväg city, Saltsjöbanan, Tvärbanan, Roslagsbanan samt godsspåret till Värtahamnen.

Detsamma gäller för en eventuell busstrafiklösning, där finns dock flera möjligheter till trafikering. Exempel på linjer skulle kunna vara Östra Station till Gustavsberg eller Ropsten till Orminge Centrum, för att nämna några exempel.

Enligt Trafikverkets tidigare bedömning verkar enbart busstrafik vara aktuellt i Östlig förbindelse. Detta på grund av lutningar, skarp geometri med mera. Det kommer dock landstingets studie att kunna visa tydligare.

Stadsledningskontorets synpunkter

Övergripande

Trafikverket kan förutsättningslöst studera förutsättningarna för en Östlig förbindelse där en kapacitetsstark kollektivtrafikförbindelse är prioriterad i eller i direkt anslutning till projektet. Staden tar i nuläget inte slutgiltig ställning till projektets genomförande.

Den regionala obalansen av arbetsplatser och bostadsbebyggelse mellan norr- och söderort är problematisk ur flera aspekter. Inte minst för att det skapar en ökad belastning av trafikinfrastrukturen. Dock har ett antal stora infrastrukturprojekt tillkommit eller är under byggnation för att bidra till en minskning av detta problem –

exempelvis Citybanan, Förbifart Stockholm och förlängingen av tunnelbanan från Kungsträdgården.

Ostsektorn är en av regionens snabbast växande delar vilket skapar stora utmaningar för såväl regionens som stadens trafiksystem, något som kommer att förstärkas än mer över tiden.

En Östlig förbindelse i olika former har funnits med under en lång tid i den regionala planeringen och ger enligt prognoser stora nyttor för staden liksom för regionen. Detta då den avlastar delar av innerstaden samt även Södra länken och Essingeleden från trafik, samt ger stora restidsnyttor. En Östlig förbindelse möjliggör för staden att förändra stadsmiljön i delar av innerstaden.

Samtidigt innebär en utbyggd Östlig förbindelse att biltrafiken i regionen totalt ökar, vilket går emot de klimatmål som satts upp kring trafiken både lokalt och nationellt. Stadsledningskontoret anser med utgångspunkt från detta att projektet Östlig förbindelse inom ramen för Sverigeförhandlingen behöver hantera frågan om negativ klimatpåverkan. Ett förslag på hur dettas skulle kunna ske behöver kunna presenteras inom ramen för Sverigeförhandlingen. Detta betyder att projektet förutom ett starkt inslag av kollektivtrafiklösningar också behöver hantera förslag till andra åtgärder som leder till uteblivna negativa effekterna av regionens trafikarbete.

Östlig förbindelse bör om den blir av utformas för att utgöra en god kollektivtrafikkoppling. Kollektivtrafik med buss på förbindelsen verkar preliminärt ge förhållandevis stora restidsvinster för resenärerna. Östlig förbindelse öppnar upp för snabbare resväg för busstrafiken mellan regionens och stadens nordöstra och sydöstra stadsdelar. Detta gäller även för en eventuell spårväg men där behöver ytterligare studier göras för att se hur en kapacitetsstark spårväg genom Östlig förbindelse på bästa sätt ansluter till övrigt spårvägsnät.

När det gäller nyttor, konsekvenser och samhällsekonomiska beräkningar för Östlig förbindelse hänvisar staden till Trafikverkets pågående arbete. Det materialet kommer sedan av Trafikverket att lämnas över till Sverigeförhandlingen som underlag för fortsatt förhandling.

Norra Djurgårdsstaden

Norra Djurgårdsstaden är det område i staden som påverkas mest påtagligt av en utbyggd Östlig förbindelse. Förbindelsen har stora

möjligheter att medföra att Norra Djurgårdsstaden kan avlastas från trafik, främst genomfartstrafik och tung trafik från färjorna, och ge staden möjlighet att planera stadsgator utan att behöva ta lika stor hänsyn till de periodvis stora trafikmängder som alstras till och från hamnen. Samtidigt pågår utveckling av ny hamn i Norvik vilket kommer innebära att delar av den tunga trafiken avsett Östlig förbindelse kommer försvinna från området. För att ändå avlasta krävs dock att ramperna samt trafikplatserna placeras på för ändamålet rätt plats. Oavsett trafikslag är det helt avgörande för en effektiv kollektivtrafik att ramper och anslutningar planeras med omsorg om kollektivtrafikens särskilda förutsättningar och behov av framkomlighet och att minimera omvägar.

Även transporter av farligt gods av olika slag som förekommer till och från Frihamnen skulle kunna ledas via Östlig förbindelse istället för i Norra Djurgårdsstadens gatunät. Om farligt gods behöver ledas genom Norra Djurgårdsstaden finns risk att sektionerna på gatorna där farligt gods behöver transporteras behöver göras bredare än vad som nu planeras. Detta kan påverka exploateringsgraden i främst stadsdelarna Värtan och Frihamnen negativt. Även detta är beroende av att ramperna samt trafikplatserna placeras på för ändamålet rätt plats.

Östlig förbindelse med ramper placerade på strategiskt bra ställen i eller vid Norra Djurgårdsstaden är med hänvisning till ovan positivt för den tänkta stadsbebyggelsen i Norra Djurgårdsstaden. Om hänsyn inte tas till stadsutvecklingen kring Norra Djurgårdsstaden kan istället resultatet bli det motsatta.

För fortsatt planering av Norra Djurgårdsstaden är ett beslut om huruvida Östlig förbindelse byggs eller inte mycket viktig. Det påverkar bl.a. dimensionering av gator och anslutningar till och från förbindelsen samt påverkar utformningen av området. Om ett beslut kommer att Östlig förbindelse ska byggas långt fram i tiden är det viktigt att klargöra förutsättningar för kommande anslutningar till och från Östlig förbindelse redan i ett tidigt skede.

Östlig förbindelse kommer vid ett eventuellt genomförande att byggas genom eller i direkt anslutning till flera komplexa områden. Hit hör förutom Nationalstadsparken exempelvis området runt Fortums anläggning vid Hjorthagen. En Östlig förbindelse kommer att behöva använda berget under Hjorthagen för ramper etc. I detta område bedriver Fortum verksamhet med stadens energiförsörjning som planeras att utvecklas och utökas. Denna verksamhet får inte störas eller påverkas negativt i och med Östlig förbindelse utan ska

finnas med som en planeringsförutsättning för projektet Östlig förbindelse. Även hamnen och dess komplexitet behöver tas med i beaktande.

Bostadspotential i området som berörs av Östlig förbindelse
Bostadspotentialen i och runt Norra Djurgårdsstaden är framförallt beroende av Länsstyrelsen i Stockholms läns hantering av riksintresset Loudden och den oljehantering som pågår där i nuläget. Utifrån detta är det svårt att bedöma hur många bostäder som verkligen kan byggas inom denna tidplan, d.v.s. till och med år 2035. Siffran varierar mellan ett par tusen och upp till ca 9 000 lägenheter beroende på kommande beslut.

PM 4

Sverigeförhandlingen - Cykel

Inledning

Stadsledningskontoret har listat åtgärder på stadens cykelpendlingsstråk som bidrar till att öka nyttan av de objekt som staden spelat in till Sverigeförhandlingens investeringar i storstadsåtgärder.

Listan är indelad i tre delar som återknyter till antingen tunnelbana i sträckningen Älvsjö – Liljeholmen – Fridhemsplan, tunnelbana i sträckningen Alvik – Bromma flygplats – Vällingby och slutligen höghastighetsjärnväg. För den senare har staden antagit att stationen är Stockholm Central.

Komplett samhällsekonomisk kalkyl för cykelåtgärderna enligt verktyget GC-kalk redovisas i Excelbilagor.

Cykelåtgärder på stadens pendlingstråk som kan kopplas till tunnelbaneutbyggnaden Älvsjö – Liljeholmen – Fridhemsplan

- Påsundsbacken och del av Söder Mälarstrand

Denna sträcka är en viktig så kallad ”missing link” och ingår som del i de cykelpendlingsstråk som i nord-sydlig riktning förbinder samma områden i innerstadens västra delar som den planerade tunnelbaneutbyggnaden.

Genom tunnelbaneutbyggnaden finns möjligheter för fler resenärer i relationerna att välja kollektivtrafik istället för bil. Cykelåtgärderna kan öka överflyttningen från biltrafik till kollektivtrafik, men även till cykeltrafik i relationerna genom att yta omfördelas till gång- och cykeltrafik när tunnelbanan avlastar bilnätet. Det förväntas ge bättre tillgänglighet, framkomlighet och trafiksäkerhet för cykling både i det regionala perspektivet men även i närområdet till och från de nya och befintliga stationerna. Därmed kan cykelåtgärderna bidra till en ökad nytta av investeringen i tunnelbanan.

Cykelåtgärder kring tunnelbaneutbyggnaden Älvsjö – Liljeholmen - Fridhemsplan	
Total samhällsekonomisk kalkyl (Beräknad med gc-kalk v.20150615)	
Bedömd kostnad:	17 000 000 kr
Nettonuvärdekvoter (NNK-i)	-0,58
Summa nyttor:	10 000 000 kr

Cykelåtgärder på stadens pendlingsstråk som kan kopplas till tunnelbaneutbyggnaden Alvik – Bromma flygplats – Vällingby

- G:a Bromstensvägen
- Bromstensvägen

Dessa sträckor ingår som delar i de cykelpendlingsstråk som förbinder området kring Bromma flygplats med samma områden som den planerade tunnelbaneutbyggnaden. Sträckorna ingår även i de regionala cykelstråken Kungsängen- och Vällingbystråket som ger förbindelser till områden i angränsande kommuner.

Genom tunnelbaneutbyggnaden finns möjligheter för fler resenärer i relationerna att välja kollektivtrafik istället för bil. Cykelåtgärderna kan öka överflyttningen från biltrafik till kollektivtrafik, men även till cykeltrafik i relationerna genom att yta omfördelas till gång- och cykeltrafik när tunnelbanan avlastar bilnätet. Det förväntas ge bättre tillgänglighet, framkomlighet och trafiksäkerhet för cykling både i det regionala perspektivet men även i närområdet till och från de nya och befintliga stationerna. Därmed kan cykelåtgärderna bidra till en ökad nytta av investeringen i tunnelbanan.

Cykelåtgärder kring tunnelbaneutbyggnaden Alvik – Bromma flygplats - Vällingby	
Total samhällsekonomisk kalkyl (Beräknad med gc-kalk v.20150615)	
Bedömd kostnad:	65 000 000 kr
Nettonuvärdekvoter (NNK-i)	Varierar mellan -0,47 och -0,24
Summa nyttor:	59 000 000 kr

3.4 Cykelåtgärder på stadens pendlingsstråk som kan knytas till höghastighetsjärnväg (förutsätter att stationen är Stockholm Central)

- GC-bro Norrström
- Götgatan
- Skanstullsbron

Dessa tre sträckor ingår som delar i det nord-sydliga cykelpendlingsstråk som förbinder Stockholms centralstation med stadens södra stadsdelar. Sträckorna ingår även i de regionala cykelstråken Solnastråket och Västerhaningestråket som ger förbindelser till angränsande kommuner. Genom utbyggnaden av höghastighetsjärnvägarna finns möjligheter för fler resenärer på höghastighetsjärnvägen istället för bil, men det förutsätter en god tillgänglighet till Stockholms centralstation. Cykelåtgärderna kan öka överflyttningen från biltrafik till järnvägen då de förväntas ge bättre tillgänglighet, framkomlighet och trafiksäkerhet för cykling till Stockholms centralstation både i det regionala och lokala perspektivet. Därmed kan cykelåtgärderna bidra till en ökad nytta av investeringen i höghastighetsjärnvägarna.

Cykelåtgärder kring Höghastighetsjärnvägarna	
Total samhällsekonomisk kalkyl (Beräknad med gc-kalk v.20150615)	
Bedömd kostnad:	162 000 000 kr
Nettonuvärdekvote (NNK-i)	Varierar mellan -0,24 och -0,80
Summa nyttor:	146 000 000 kr