

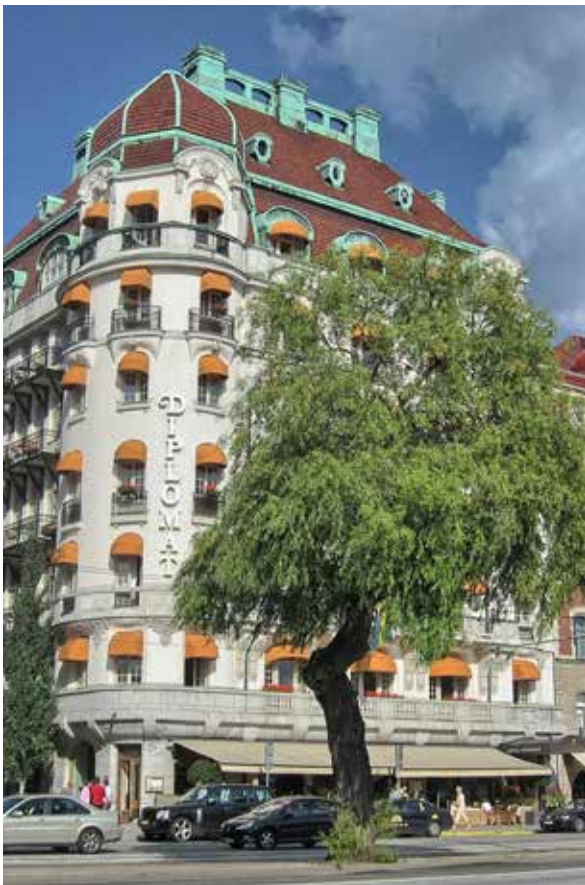
RAPPORT 2014:6

EN KOMPLETT RINGLED RUNT STOCKHOLM

ÖSTLIG FÖRBINDELSE - DEN SISTA VIKTIGA PUSSELBITEN



Stockholms Handelskammare



Stockholmsregionen är just nu en av de snabbast växande regionerna i Europa. En östlig förbindelse är en viktig pusselbit i den fortsatta utvecklingen av regionen.

Effektiva och miljövänliga person- och godstransporter är nödvändiga för huvudstadsregionens utveckling. Byggandet av en östlig förbindelse ger förutsättningar för regional utveckling och samtidigt möjlighet till fler bostäder och arbetsplatser i centrala lägen. En östlig förbindelse skulle innebära att Stockholm får en komplett ringled som avlastar innerstaden från trafik. Det skulle betyda mycket för det i dag överbelastade vägnätet och uppfattas som positivt av stockholmarna. Det visar vår nyligen genomförda opinionsundersökning. En majoritet av stockholmarna vill bygga både Förbifart Stockholm och en östlig förbindelse.

I denna rapport visar vi hur det skulle vara om en östlig förbindelse redan vore på plats. Hur många färre bilar skulle passera centrala lägen i Stockholms innerstad? Hur mycket trevligare skulle det vara att promenera i innerstaden? Hur skulle framkomligheten se ut för kollektiv- och yrkestrafiken? Hur skulle stadsmiljön ha utvecklats? Hur skulle kollektivtrafiken kunna förbättras?

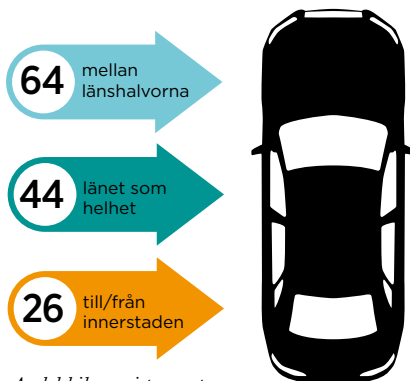
Vi har funnit att en östlig förbindelse, tillsammans med den snart färdigbyggda Norra länken, ger en stor och långsiktig trafikavlastning av Stockholms innerstad. Till exempel skulle halveringen av trafiken på Strandvägen och den stora trafikminskningen vid Stureplan kunna innebära stora vinster för stadsmiljön. En komplett ringled runt Stockholms innerstad och en utbyggd kollektivtrafik ger effektiva kommunikationer i hela huvudstadsregionen och främjar en levande stadsmiljö.

Stockholm, augusti 2014

MARIA RANKKA
VD, Stockholms Handelskammare

Ökande befolkning - ökat behov av resvägar

De senaste fem åren har Stockholms läns befolkning ökat med 164 400 invånare. Det är en historisk ökning som ställer stora krav på utbyggd infrastruktur, kollektivtrafik och ökat bostadsbyggande. Mellan åren 2014–2045 väntas Stockholms län stå för hälften av Sveriges totala befolkningsökning. Möjligheten för



Andel bilresor i procent

människor att smidigt kunna förflytta sig mellan de norra och södra länshalvorna kommer att vara avgörande för regionens och stadens utveckling.

För resor mellan länshalvorna är bilen viktig. Enligt Resvaneundersökningen 2011–2012¹ använder hela 64 procent bilen för resor mellan länshalvorna. För länet som helhet är andelen bilresor 44 procent, medan bilandelen är 26 procent för resor till/från innerstaden.

STOCKHOLM VÄRST TRAFIKDRABBADE STADEN I NORDEN

Trafikstockningarna i Stockholm är värre än i både Madrid och Berlin. Det visar och navigeringsföretaget TomToms ”Traffic Index” för år 2013.

Stockholm är, enligt rapporten, den värst trafikdrabbade staden i Norden och den tolfte mest trafikdrabbade storstaden i Europa, av 60 undersökta städer. Med cirka 30 minuters bilväg till jobbet satt stockholmarna fast i trafikköer nästan elva arbetsdagar under 2013. Det är klart högre än världsgenomsnittet på åtta arbetsdagar spenderade i trafikköer.²

Stora delar av Stockholms trafiksystem ligger i dag mycket nära kapacitetstaket. Det innebär att bara en liten ökning av trafikmängderna kan medföra att det inte längre går att ta sig fram. Trängseln är stor på vägarna i de centrala delarna av Stockholm, på samtliga infarter till innerstaden och på passagerna över Mälaren: Slussen, Centralbron, Västerbron och Essingeleden, (även kallat Saltsjö–Mälarsnittet).

De resor som görs till innerstaden samt de som görs mellan södra och norra länshalvan, och därmed passerar Saltsjö–Mälarsnittet, är särskilt utsatta för köbildning.



¹ Trafikanalys, nationell resvaneundersökning.

² TomTom European Traffic Index 2013.





Målet med en östlig förbindelse är att avlasta innerstaden och förbättra förbindelserna mellan norr och söder.

Östlig förbindelse – en bakgrund

När Norra länken tas i drift år 2015 saknas endast förbindelsen mellan Värtan och Sickla för att den länge eftertraktade ringleden runt Stockholm ska bli komplett. Den ofullständiga ringleden består i dag av Essingeleden, Södra länken och snart även Norra länken.

En östlig förbindelse finns med i den nationella transportplanen för 2014–2025. Två miljarder kronor är avsatta till projektet för att ett grundligt utredningsarbete, inklusive projektering, ska kunna genomföras.

Den östliga förbindelsen hanteras inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling. Målet med en östlig förbindelse är att skapa förutsättningar för regional utveckling samt för att fler bostäder och arbetsplatser ska kunna byggas i relativt centrala lägen. Den ska även förbättra möjligheterna att genom bättre tillgänglighet skapa en större arbetsmarknad och knyta samman stadsdelar och områden norr och söder om Saltsjön. Ett viktigt mål med den östliga förbindelsen är också att minska trafiken i innerstaden samt att åstadkomma bättre framkomlighet och trafiksäkerhet.

Nacka och Värmdö växer mest i Sverige

Ett av de mest expansiva områdena i Stockholmsregionen de kommande åren är Nacka och Värmdö där en kraftig befolkningsökning väntas. Enbart Nacka kommun kommer att växa med cirka 80 000 nya invånare fram till år 2045, vilket är nästan en fördubbling på 30 år. Det är invånare som måste kunna förflytta sig till och från arbetsplatser, skolor och fritidsaktiviteter i till exempel innerstaden och i norrort. Bara till år 2020 bedöms resandet från österort till innerstaden öka med 26 procent. Östlig förbindelse är en förutsättning för att Nacka och Värmdö ska kunna fortsätta att växa.

För att binda ihop de östra och norra delarna av Stockholmsregionen och samtidigt möjliggöra ett ökat utnyttjande av kollektivtrafiken behöver både tunnelbanan och vägnätet byggas ut. Den första sträckan på

Norra länken öppnas 2014 och det är dags att på allvar börja diskutera nästa steg för en komplett ringled runt staden. Stockholm är snart den enda huvudstaden i Europa som inte har en ringled. Påståendet att ”Stockholm tillsammans med Tirana är de enda huvudstäderna i Europa utan ringled” gäller snart inte längre. Albanien har under tio års tid arbetat efter ett ambitiöst infrastrukturprogram och investerar allt mer i ny och upprustad infrastruktur. En komplett ringled runt huvudstaden beräknas vara i drift år 2020.

Nacka kommun kommer att växa med ungefär 80 000 nya invånare fram till år 2045, vilket är nästan en fördubbling på 30 år



I praktiken går i dag Stockholms östliga förbindelse rakt igenom staden och passerar Stockholms mest historiskt känsliga och viktiga delar.

Kraftig trafikminskning med östlig förbindelse

Hur skulle då Stockholm se ut om en östlig förbindelse hade varit verklighet i dag? Effekterna på innerstadstrafiken hade varit mycket stora. Sammantaget skulle Norra länken och östlig förbindelse frigöra värdefull yta i innerstaden och ge en stor och långsiktig trafikavlastning i Stockholms innerstad. Med östlig förbindelse påverkas bilsternas val av resväg och länken öppnar nya möjligheter, främst för kommunerna nordost och sydost om Stockholm. I dagsläget måste personer bosatta i Nacka eller Värmdö åka in till centrala Stockholm eller ta omvägen via Essingeleden för att ta sig vidare norrut.

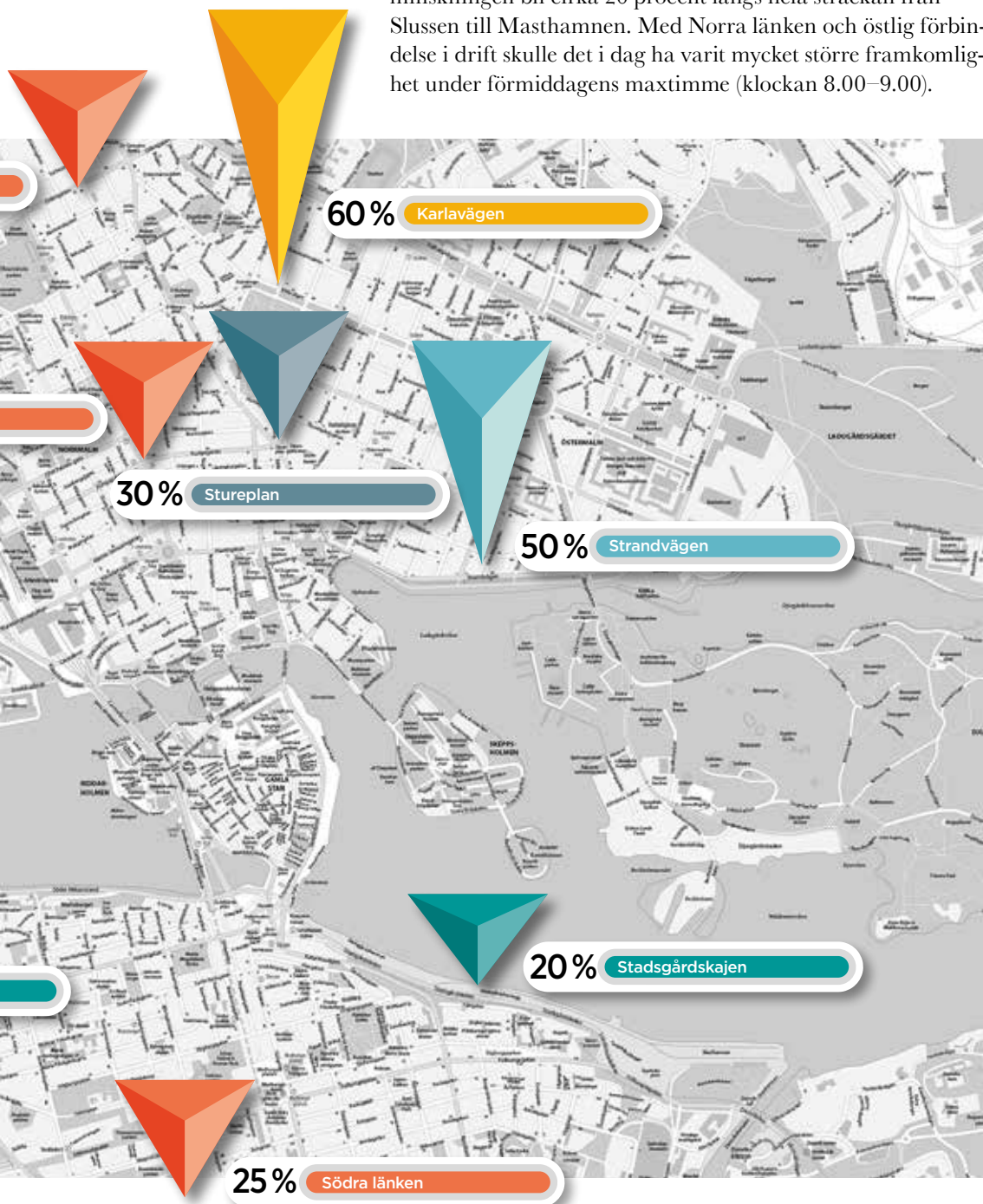
Om den östliga förbindelsen och Norra länken funnits i dag hade trafikmängden på Strandvägen varit cirka 50 procent lägre. På Karlavägen förbi Humlegården hade trafiken minskat med cirka 60 procent, på Odengatan och Kungsgatan cirka 25 procent. Stureplan skulle med Norra länken och en östlig



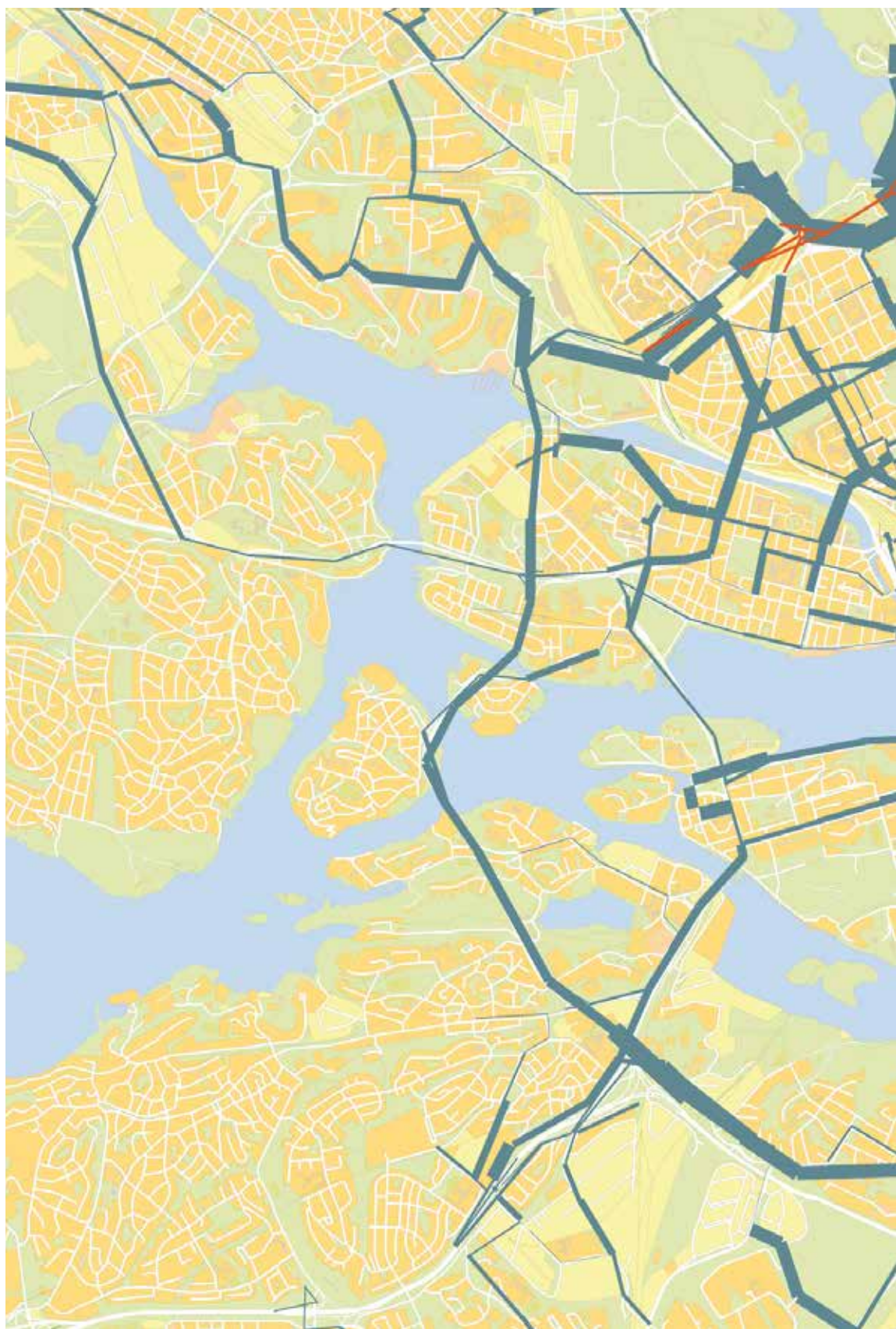
förbindelse på plats i dag ha fått en trafikminskning på cirka 30 procent. På Södermalm och Kungsholmen blir trafikminskningen cirka 20 procent.

Med en östlig förbindelse tillförs ny vägkapacitet vilket minskar den totala belastningen på passagera över Mälaren. Den sammantagna effekten av Norra länken och östlig förbindelse skulle innebära en minskning av trafiken i innerstaden med elva procent. Det skulle leda till bättre framkomlighet i hela innerstaden vilket skulle ge stora effekter på innerstadsmiljön och skapa en trevligare och mer fungerande stadsmiljö för både boende och trafikanter.

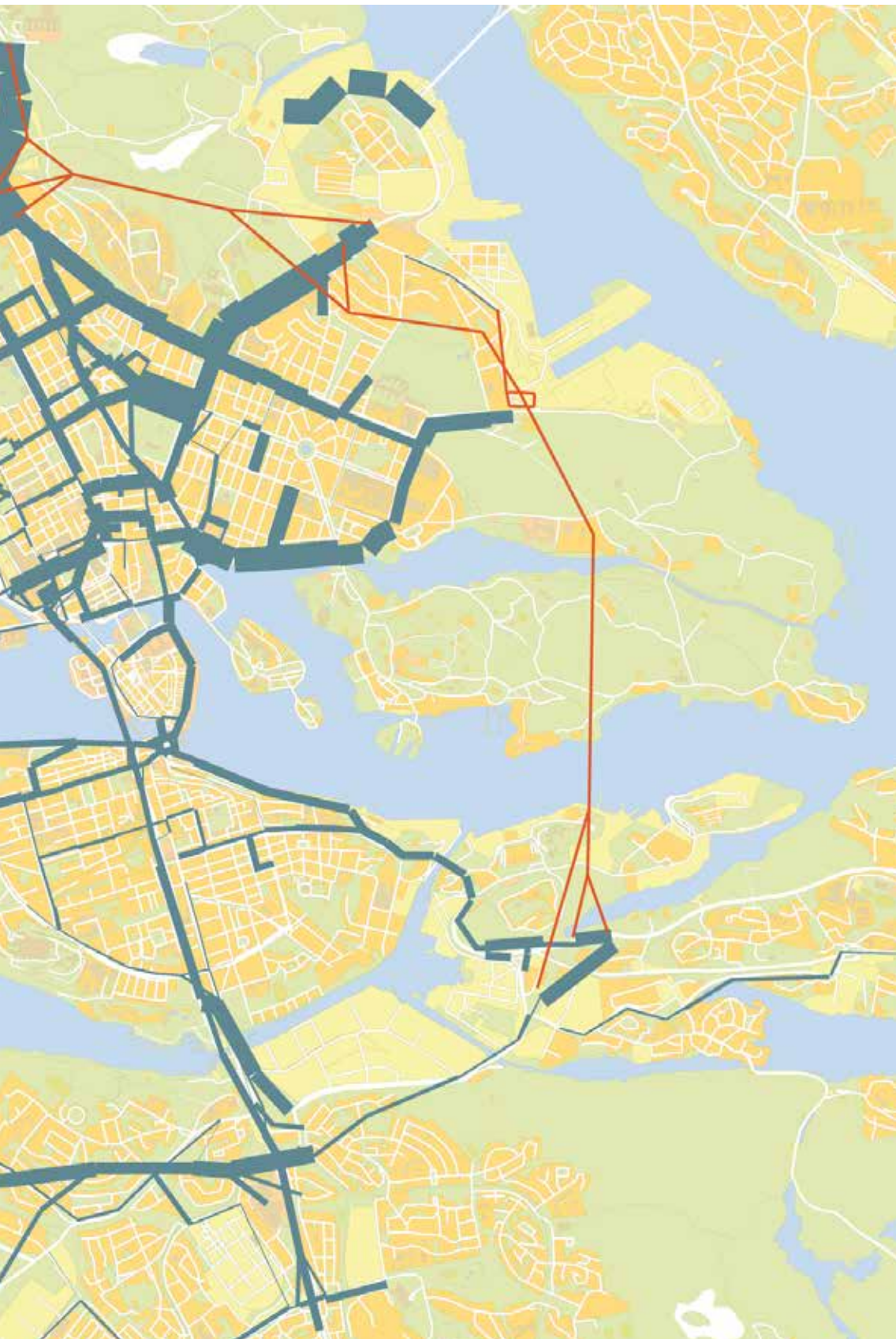
Essingeleden, som i dag är den hårdast belastade vägsträckan i Norden, skulle även den avlastas med cirka 15 procent av trafiken. Dessutom skulle Södra länken få en avlastning på cirka 25 procent mellan Gullmarsplan och Årsta. Detta skulle medföra ett mindre sårbart och störningskänsligt vägsystem i och runt innerstaden. På den i dag hårt trafikbelastade Stadsgårdsleden skulle trafikminskningen bli cirka 20 procent längs hela sträckan från Slussen till Masthamnen. Med Norra länken och östlig förbindelse i drift skulle det i dag ha varit mycket större framkomlighet under förmiddagens maxtimme (klockan 8.00–9.00).



Så mycket mindre trafik skulle det vara i innerstaden och på Essingeleden om Norra länken och Östlig förbindelse fanns i dag.



- Ju tjockare blå linje desto större trafikminskning i procent.
- Norra länken och östlig förbindelse.



Avlastning av kollektivtrafiknätet

Norra länken och östlig förbindelse tillsammans avlastar inte bara vägnätet. Beräkningarna visar dessutom att det sker en överföring av kollektivtrafikresenärer från tunnelbanans hårt belastade gröna och röda linjer till de tre nya busslinjerna på östlig förbindelse: Lidingö–Gullmarsplan, Barkarby–Bergshamra–Tyresö–Handen samt Nacka Forum–Danderyd. De två förstnämnda busslinjerna minskar trycket på såväl grön som röd linje medan den sistnämnda avlastar röd linje.

På gröna linjen över Södermalm är den beräknade minskningen ungefär 1 500 resenärer under morgonens maxtimme. För sträckan mellan T-centralen och Östermalmstorg beräknas minskningen till 2 000 resenärer. Det motsvarar nästan två fullastade tunnelbanetåg. Även buss-trafiken mellan Slussen och Henriksdal avlastas.

ÖKAD TILLGÄNGLIGHET TILL KOLLEKTIVTRAFIK

Eftersom östlig förbindelse möjliggör nya busslinjer påverkas även kollektivtrafiktillgängligheten. Det är främst områden i nordöstra innerstaden och Hammarby sjöstad som beräknas få påtagligt förbättrad kollektivtrafiktillgänglighet. Effekterna på kollektivtrafiksidan får inte samma geografiska yttäckning som för bil utan begränsas i stor utsträckning till vissa punkter där restiderna förbättras.

För sträckan mellan T-centralen och Östermalmstorg beräknas minskningen till 2 000 resenärer klockan 8.00–9.00



Hammarby sjöstad beräknas få påtagligt förbättrad kollektivtrafiktillgänglighet.

Hur påverkas stadsmiljön av en östlig förbindelse?

Vad skulle en halvering av trafiken på Strandvägen eller minskning med en tredjedel vid Stureplan innebära för stadsmiljön? Trafiken på många platser i Stockholms innerstad ligger i dag nära kapacitetstaket, vilket innebär att bara en liten minskning medför en stor skillnad när det gäller framkomlighet. Under skolloven upplever vi en påtaglig lättnad när det gäller köer och framkomlighet. Men den verkliga trafikminskningen är ofta inte mer än fyra till fem procent. En minskning med 30–50 procent innebär i verkligheten mycket mindre trafik.

Med en så kraftig trafikminskning som en östlig förbindelse skulle ge försvinner köerna helt på Strandvägen och luften och miljön där blir avsevärt mycket bättre. Förmodligen kan antalet körfält minskas till ett i vardera riktningen på hela Strandvägen med undantag av särskilda körfält för svängande trafik för ett fortsatt smidigt trafikflöde. Det öppnar helt nya möjligheter för etableringar på Strandvägskajen med kaféer och uteserveringar. Trafiken kommer både att ta mindre utrymme i anspråk och medföra mindre störningar i form av buller och avgaser.

Vid Stureplan har antalet körfält redan i dag dragits ner till ett minimum för att ge plats för cykelbanor och kollektivkörfält. Trafiklösningen fungerar dock inte särskilt bra för något trafikslag. Inte minst cyklisterna lever farligt vid Stureplan med smala och illa placerade cykelbanor. Med en 30-procentig trafikminskning blir trafikrytmen betydligt lugnare och köerna för biltrafiken försvinner. Det ökar också möjligheterna att ställa om trafiksignalerna för att öka framkomligheten och tryggheten för cyklister och gående. Med mindre biltrafik i anslutning till själva Stureplan blir platsen mer attraktiv för uteserveringar och andra vistelsezoner utomhus. Stureplan kan åter bli den attraktiva samlingsplats i City som den var en gång innan bilarna tog över.

Under skolloven upplever vi en påtaglig lättnad när det gäller köer, men trafikminskningen är ofta inte mer än fyra till fem procent



Med mindre biltrafik runt Stureplan skulle det skapas mer utrymme för trevliga uteserveringar.



Innovation, tillväxt och miljö hänger ihop

Antalet bilar fortsätter enligt Statistiska centralbyrån att öka i Sverige. Men även befolkningen ökar. Trafikverket gör i sin långsiktiga prognos bedömningen att biltrafiken kommer att fortsätta att öka. Det vore därför ett misstag att planera samhället utan att skapa plats för bilen och individuell mobilitet. Morgondagens bilar kommer med stor sannolikhet att innebära betydligt lägre miljöbelastning än dagens. Innovationstakten inom området är hög och Sverige är det land inom EU, som tillsammans med Nederländerna, snabbast sänkt koldioxidutsläppen för nya personbilar under perioden 2005–2012.

Utvecklingen av elbilar med batteri och hybridteknik har kommit långt, men även elektrifierade vägar kan komma att driva framtidens bilar. Sverige satsar i dagsläget mycket på utvecklingen av el i vägar som laddar elbilar medan de kör. Målet med det är att bryta beroendet av fossilt bränsle till år 2030. Vid Arlanda finns en testväg där en skena förser elbilar med el.

En vanlig uppfattning i debatten är att nya trafikleder leder till ökad biltrafik och därmed också till ökade koldioxidutsläpp. Med anledning av den stora befolkningsökningen i Stockholms län kommer vi inte undan en ökad volym av biltrafiken. En utbyggd infrastruktur är nödvändig för att vi ska få en bättre innerstadsmiljö trots befolkningsökningen. Vår analys visar att trafiken i framtiden ökar mer än utsläppen. Det beror på att den nya vägkapaciteten undanröjer en hel del stillastående och ryckig trafik. Bilar som kör i jämn hastighet påverkar miljön mindre än när de störs av rödlys och köer.

Utmaningen i växande städer är att täcka behovet för alla former av mobilitet. Tillväxt och utveckling behövs om vi ska komma fram med nya lösningar på de miljöproblem vi står inför, men också för att vi ska ha råd att investera i teknik som kan leda till förbättringar av miljön.



SÅ HÄR GJORDE VI UNDERSÖKNINGEN

Handelskammaren har gett konsultföretaget WSP i uppdrag att göra en analys utifrån scenariot att Norra länken och en östlig förbindelse vore en del av dagens trafiksystem. Detta för att beskriva hur trafikflöden sett ut i dag om projekten inte stött på patrull under tidigare decenniers planering.

I analysen antas att tre nya busslinjer använder den östliga förbindelsen:

Lidingö-Gullmarsplan

Nacka Forum-Danderyd

**Barkarby-Bergshamra-Tyresö-
Handen**



En utbyggd infrastruktur är nödvändig för att vi ska få en bättre innerstadsmiljö trots befolkningsökningen.

Privata aktörer finansierar gärna modern infrastruktur

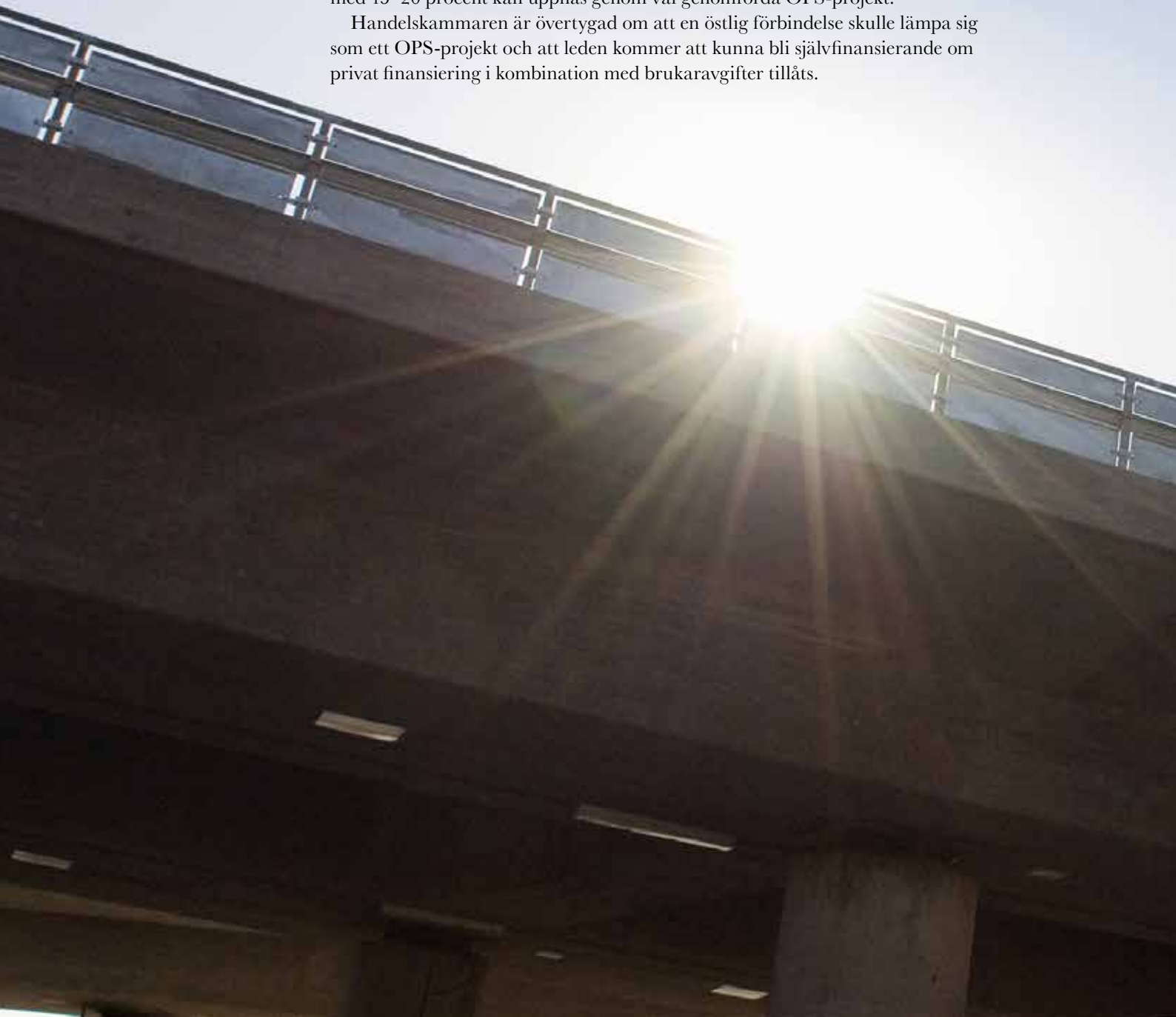
Finansiering av infrastruktur kan ske på olika sätt, direkt över offentliga budgetar, via brukaravgifter samt via offentlig-privat-samverkan, så kallad OPS. Det offentliga svarar för planprocessen och privata företag tar ansvar för genomförandet, finansieringen och driften under en fastställd tidsperiod. Under den tiden bör det ges möjlighet att ta ut avgifter direkt från trafikanterna som använder vägen.

Det finns en stark vilja från både svenskt och internationellt näringsliv att vara med och bygga det Stockholm som nu växer fram. Det gäller i alla delar, från planering och finansiering, till genomförande och förvaltning.

För Handelskammaren är det uppenbart att huvudstadsregionen och Sverige kommer att behöva infrastrukturlösningar där privata aktörer spelar en tydlig roll. Fördelarna med OPS är kända. Erfarenheter från internationella OPS-projekt är att de genomförs snabbare, med högre kvalitet och med tydligare ansvarsfördelning.

Undersökningar, bland annat från den brittiska regeringen och budgetkontoret i den amerikanska kongressen, visar att en total kostnadsminskning med 15–20 procent kan uppnås genom väl genomförda OPS-projekt.

Handelskammaren är övertygad om att en östlig förbindelse skulle lämpa sig som ett OPS-projekt och att leden kommer att kunna bli självfinansierande om privat finansiering i kombination med brukaravgifter tillåts.







70 %
positiva



Det händer mycket positivt på infrastrukturområdet i regionen med byggnationen av Citybanan, Norra länken och Förbifart Stockholm. De avlastningar i trafiksystemet som denna nya infrastruktur kommer att föra med sig är nödvändiga.

Dessa satsningar är dock inte tillräckliga. Vi har i dag har en trafiksituation med infäkt i alla system – vägar, järnvägar och tunnelbana. Dessutom finns ett av Sveriges mest expansiva områden i Stockholmsregionen i form av Nacka och Värmdö. Detta kräver ett utbyggt vägnät.

Stora delar av Stockholms trafiksystem ligger i dag mycket nära kapacitetstaket. Det innebär att bara en liten ökning av trafikmängderna kan medföra att det inte längre går att ta sig fram.

SJU AV TIO ÄR POSITIVA

Den östliga förbindelsen är den sista viktiga pusselbiten i ett fullbordande av den länge eftertraktade ringleden runt huvudstaden som skulle knyta ihop Norra länken och Södra länken. Den skapar förutsättningar för en fortsatt regional utveckling. Trafikleden möjliggör genom den förbättrade tillgängligheten, en större arbetsmarknad och därmed fortsatt utveckling och konkurrenskraft för Stockholmsregionen.

Vi har i den här rapporten visat hur byggandet av en östlig förbindelse ger en stor och långsiktig trafikavlastning av Stockholms innerstad och en möjlighet att bygga fler bostäder och arbetsplatser i relativt centrala lägen.

En nyligen genomförd Demoskop-undersökning som gjorts på uppdrag av Stockholms Handelskammare, visar att sju av tio stockholmare är positiva till en östlig förbindelse.

Promenadstaden är namnet på Stockholms översiktsplan. Den beskriver de strategier för stadens utveckling som gör det möjligt för Stockholm att fortsätta utvecklas.

Tanken med visionen om en promenadstad är bland annat att koppla samman stadens delar och bygga tätare samtidigt som de fina kvaliteterna som staden har ska värnas. Den nära, trygga och miljövänliga staden står i fokus. Strategierna för detta är att fortsätta stärka centrala Stockholm, att satsa på attraktiva tyngdpunkter, att koppla samman stadens olika delar och att främja en levande stadsmiljö i hela staden. Östlig förbindelse tillsammans med Norra länken avlastar ett stort antal gator i innerstaden från trafik och frigör värdefulla ytor. Det ger stora effekter på innerstadsmiljön och skapar en trevligare och mer fungerande stadsmiljö för både boende och trafikanter. Med en östlig förbindelse finns goda möjligheter att faktiskt realisera visionen om promenadstaden.



Stockholms Handelskammare

STOCKHOLMS HANDELSKAMMARE
Brunnsgatan 2
Box 160 50
103 21 Stockholm
Tel: 08 555 100 00
www.chamber.se

ISSN: 1654-1758

ANSVARIG ANALYS:
Lotta Andersson
lotta.andersson@chamber.se

ANSVARIG KOMMUNIKATION:
Andreas Åström
andreas.astrom@chamber.se