

Sverigeförhandlingen startar:

Spårvägar i Skåne och Göteborg, tunnelbanor i Stockholm

Sverigeförhandlingens storstadsdelar blev kända i början av februari. För Skåne och Göteborg ingår flera spårvägsprojekt, för

Stockholm överväger tunnelbanutbyggnader, med Spårväg syd och Roslagsbanan till Stockholms centrum som möjliga undantag.

Av Thomas Johansson

Sverigeförhandlingen förknippas förmodligen mest med planerna på höghastighetsjärnvägar.

En annan viktig del i förhandlingsuppgiften är dock att öka användning av kollektivtrafik, förbättra tillgänglighet och öka bostadsbyggande i Stockholm, Göteborg och Malmö.

Totalt ska infrastruktursatsningar runt om i Sverige möjliggöra byggande av cirka 100 000 nya bostäder. Förhandlingen har också i uppdrag att främja cykling.

Måndagen den 8 februari meddelades vilka kollektivtrafikprojekt som ingår i de inledande förhandlingarna, förutom så kallad Östlig förbindelse i Stockholm.

Kommuner och landsting har till Sverigeförhandlingen lämnat in förslag på objekt för vilka de söker medfinansiering. Ett antal av dessa har valts ut för att ingå i de inledande förhandlingarna.

Förhandlingarna avser vilka objekt staten kan medfinansiera för att skapa bättre kollektivtrafik och ökat bostadsbyggande i Stockholm, Göteborg och Skåne.

Kostnadseffektiva objekt som genererar stora nyttor och många bostäder i storstadsregionerna prioriteras. I urvalsprocessen granskas kommunernas bostadsåtaganden, kostnader, resenärnyttor, stadsutveckling och föreslagna cykelåtgärder.

De objekt som inledningsvis kommer att ingå i förhandlingarna är:

- Malmö, spårväg sträcka Lindängen–Västra Hamnen (2,8 miljarder kronor)
- Lund, spårväg Lund centralstation–Brunnshög–ESS (746 miljoner kronor)
- Helsingborg, spårväg sträcka Helsingborgs centralstation–Väla (tre miljarder kronor)
- Göteborg, spårväg Norra Älvstranden Centrala delen
- Göteborg, spårväg Operalänken
- Göteborg, spårväg Allélänken
- Mölndal, spårväg Mölndal–Åby/Åbro
- Stockholm, tunnelbana Ropsten–Lidingö centrum (2,9 miljarder kronor)
- Stockholm, tunnelbana Fridhemsplan–Älvsjö (11,6 miljarder kronor)
- Stockholm, tunnelbana Mörby centr-

um–Täby centrum alternativt Roslagsbanan till Stockholm city (5,6 miljarder, alternativt 7,1 miljarder kronor)

- Stockholm, spårväg Syd Älvsjö–Flemingsberg (4,2 miljarder kronor)
- Östlig förbindelse i Stockholm inklusive en förlängning av tvärspar* från Sickla till Värtahamnen. Östlig förbindelse är ett statligt vägprojekt som kommunerna medfinansierar.

Beloppen inom parentes har hämtats ur de dokument som gjordes tillgängliga den 8 februari.

Flera av dessa objekt knyter an till cykelåtgärder som förbättrar tillgänglighet, framkomlighet och trafiksäkerhet för cyklister.

I aktuella dokument från Sverigeförhandlingen finns ytterligare information beträffande vissa objekt i Stockholm, vilket återges på nästa uppslag.

* se kommentar sidan 15



Malmö, spårväg sträcka Lindängen–Västra Hamnen, 2,8 miljarder kronor.
Karta: Sverigeförhandlingen



Helsingborg, spårväg sträcka Helsingborgs centralstation–Väla, tre miljarder kronor.
Karta: Sverigeförhandlingen

Tunnelbana Fridhemsplan–Liljeholmen–Älvsjö

Tunnelbanan föreslås gå i bergtunnel under Riddarfjärden och Liljeholmsviken och när stationerna Fridhemsplan och Liljeholmen under befintliga spår. Dessa nya stationer hamnar då djupt under mark. Stationsläget i Fridhemsplan kan förläggas så att vidare utbyggnad möjliggörs.

Mellan Liljeholmen och Älvsjö går spåren i berg med stationer cirka 30 meter under marknivå. I Älvsjö placeras stationen under befintlig pendeltågsstation. Uppskattad längd för sträckan är 7,9 kilometer.

En ny förbindelse skapas över Saltsjö-Mälarsnittet som minskar sårbarheten i trafiksystemet. Tunnelbanans stationer blir djupt belägna och tunnelbanan får snarare regional än lokal funktion.

Stombusslinje 4 får fortsatt stor betydelse för resandet. I söderort får framför allt Östberga, som idag trafikförsörjs med buss, bättre tillgänglighet med den nya tunnelbanan. Tunnelbanan ansluts till övriga systemet vid Nybodadepån.

Tunnelbana Mörby centrum–Täby centrum

Förlängningen av befintlig röd tunnelbana mellan Mörby centrum och Täby Centrum föreslås gå i bergtunnel hela sträckan.

Förlängningen innebär totalt tre nya stationer. Stationen Norra Danderyd blir djupförlagd till följd av befintliga undermarksanläggningar och geologiska förhållanden.

Stationerna Roslags Näsby och Täby centrum förläggas yt nära under jord. Uppskattad längd för förlängningen är 5,5 kilometer. Förlängningen av befintlig röd tunnelbana till Täby Centrum ger en ny direktförbindelse mellan nordostsektorn och centrala Stockholm.

Alternativet kommer i huvudsak att påverka resande och tillgänglighet för dem som bor eller arbetar inom gångavstånd till de nya stationerna eftersom trafiken går parallellt med befintlig Roslagsbana på en lång sträcka. Förlängningen medför ökad trängsel på den högt belastade sträckan Tekniska högskolan–T-Centralen.

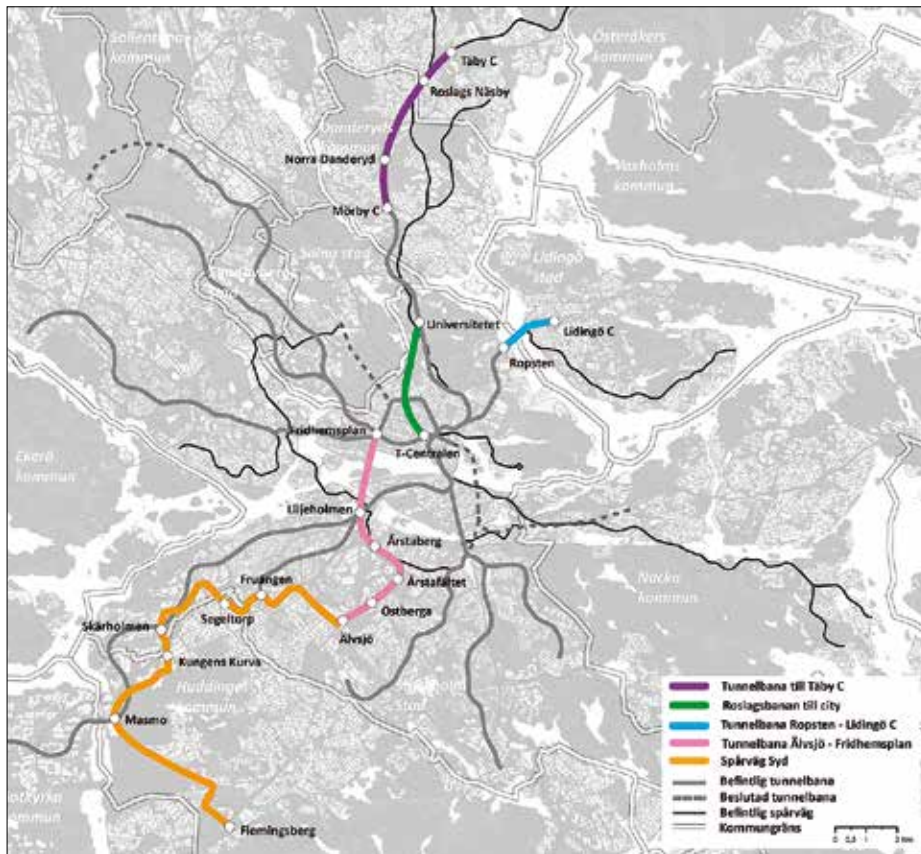
Roslagsbanan till Stockholm city

Förlängningen av Roslagsbanan mellan Universitetet och T-Centralen via Odenplan föreslås gå i bergtunnel hela sträckan.

Tunneln startar strax söder om befintlig station vid Universitetet och passerar bland annat under Norra länken och befintlig röd tunnelbana. Förlängningen innebär två nya stationer som placeras parallellt med Citybanan vid Odenplan och T-Centralen. Uppskattad längd för förlängningen är 3,5 kilometer.

En ny direktförbindelse skapas mellan Roslagsbanan, övriga spårssystem och centrala Stockholm.

Förlängningen till city bidrar till ett mer



Stockholm, tunnelbana Ropsten–Lidingö centrum (2,9 miljarder kronor), Fridhemsplan–Älvsjö (11,6 miljarder kronor), Mörby centrum–Täby centrum, alternativt Roslagsbanan till Stockholm city (5,6 miljarder, alternativt 7,1 miljarder kronor). Spårväg syd Älvsjö–Flemingsberg (4,2 miljarder kronor). Karta: Sverigeförhandling

robust trafiksystem genom ytterligare en koppling mellan Danderyd sjukhus/Mörby centrum och Odenplan/T-Centralen.

Förlängningen får betydelse för resande och tillgänglighet för hela nordostsektorn. Betydande reduceringar kan göras i parallellgående busstrafik och tunnelbanesträckan Tekniska högskolan–T-centralen kan avlastas.

Genom station Odenplan skapas en tvärförbindelse mellan nordostsektorn/ Universitet och Solna/Sundbyberg/Hagastaden. Genom att resenärer kan byta till pendeltåg och tunnelbana på Odenplan avlastas T-Centralen som bytespunkt.

Tunnelbana Ropsten–Lidingö centrum

Förlängningen av befintlig röd tunnelbana



Lund, spårväg Lunds centralstation–Brunshög–ESS (746 miljoner kronor).

Karta: Sverigeförhandlingen