



Handläggare: Marie Broberg
Telefon: 08 508 14 050

Till
Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd

Spårvägs- och stomnätsstrategi etapp 1, centrala delen av Stockholmsregionen - remissvar

Förvaltningens förslag till beslut

Förvaltningens tjänsteutlåtande åberopas som yttrande till AB Storstockholms Lokaltrafik.

Leif Sjöholm
Stadsdelsdirektör

Sammanfattning

En spårvägs- och stomnätsstrategi har tagits fram på uppdrag av SL:s styrelse och Stockholms Trafik- och renhållningsnämnd. Strategin avser den centrala delen av Stockholmsregionen och är den första etappen av en strategi för kollektivtrafikens stomnät. Syftet med strategin är att fastställa principer för stomtrafik, identifiera lämpliga stråk för spårvägs- och stomtrafik i den centrala delen av Stockholmsregionen samt utarbeta underlag för trafikering av stomnätet. Bland annat föreslås att stomlinje 4 ska kunna försörja utbyggnadsområdet Söderstaden och förlängas söderut från Gullmarsplan samt att Tvärbanans sträckning förlängs till södra Årstafältet. På så vis förstärks stomtrafikförsörjningen av Årstafältets västra delar. Förvaltningen anser att det är bra att strategin för stomnätet kunnat samordnas med stadens planering för Söderstaden och Årstafältet. En förlängd stomlinje kan avlasta tunnelbanan vid stora evenemang vid den nya Stockholmsarenan. Förvaltningen anser också att det är bra att Årstafältet i närheten av Östberga kan försörjas med trafik som ingår i stomlinjenätet.



Ärendets beredning

Detta ärende har beretts av staben.

Bakgrund

En spårvägs- och stomnässtrategi har tagits fram på uppdrag av SL:s styrelse och Stockholms Trafik- och renhållningsnämnd. Remissversionen sänds ut till kommunerna i Stockholms län, Stockholms stads förvaltningar och stadsdelsnämnderna samt ett flertal andra aktörer i regionen. Remisstiden sträcker sig till den 20 december.

Ärendet

Strategin är den första etappen i en strategi för långsiktig satsning på kollektivtrafik i länet. Den har sin utgångspunkt i regionens starka tillväxt samt i Stockholms stads och SL:s gemensamma mål att kollektivtrafikens marknadsandel måste öka. Etapp 1 avser den centrala delen av Stockholmsregionen. Etapp 2 ska innefatta hela länet.

Måläret för strategin är 2030 och syftet är att:

- Fastställa principer för stomtrafik
- Identifiera lämpliga stråk för spårvägs- och stomtrafik i den centrala delen av Stockholmsregionen
- Utarbeta underlag för trafikering av stomnätet avseende linjer, trafikslag och utbud

Strategin visar inte vad som kommer att byggas till år 2030, utan vad som utifrån ett kundperspektiv vore önskvärt. Den ska utgöra ett viktigt underlag för en framtida samplanering av utbyggnadsområden och infrastrukturen. Strategin visar hur ett effektivare utnyttjande av tillgänglig och ny infrastruktur kan förbättra förutsättningarna för en fortsatt utbyggnad av Stockholm. Den första etappen av strategin avgränsas till området inom Tvärbanans utbredning inklusive pågående utbyggnad till Solna.

Stomnätet täcker genom ett grovmaskigt nät av spår- och stombusslinjer in hela länet med radiella och tvärgående förbindelser. Stomtrafiken planeras utifrån följande tre huvudprinciper:

- God regional tillgänglighet
- Attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik
- Integrerad planering för en attraktiv stadsmiljö

Förutom att stomlinjerna ska uppfylla huvudprinciperna ska de utformas så att de blir ekonomiskt effektiva. Det kräver en snabb kollektivtrafik med hög framkomlighet. Val av trafikslag för olika linjer och sträckor ska grundas på vilket resandeunderlag som finns och vad som lämpar sig i trafiksystemet. Det förutsätter att nyttan med ett kapacitetsstarkare trafikslag vägs mot:

- Möjlighet att tillgodose krav på hög framkomlighet så att kapaciteten kan nyttjas fullt ut
- Möjlighet att identifiera depålägen
- Drift- och investeringskostnader
- Möjlighet till samordning med andra infrastruktur- och exploateringsprojekt
- Prioritering av tillgängliga resurser

Turtätheten i stomlinjenätet 2030 ska ligga inom intervallet 2 – 7,5 minuter, komforten ska vara god och medelhastigheten ska vara 20 km/h. Det ska ge stomlinjerna ett högt resande. Samtliga delar av nätet ska också uppfylla minimikravet om minst 500 resenärer per riktning under maxtimmen.

Om spårvagn ska väljas som trafikslag ska detta motiveras av ett högt resandeunderlag i kombination med kraven på en stomtrafik med hög turtäthet, pålitlighet och god komfort. Spårvagnar rymmer mer än dubbelt så många passagerare som en vanlig innerstadsstombuss och kan hantera betydligt högre belastningar än stombusstrafik. Samtidigt innebär byggande av spårväg stora investeringsbehov, både i infrastruktur, fordon och depåer. För att motivera en spårvägsinvestering ska den planerade spårvägslinjen erhålla en medelhastighet på minst 18 km/h.

Styrande faktorer för tidplanen för utbyggnaden av förslaget till stomnät 2030 är framförallt möjligheten att finansiera de investeringar som krävs och möjligheten att finna lämpliga depålägen. Det ställer stora krav på samverkan både beträffande finansiering och fysisk planering.

Utöver förslaget till nytt stomnät planeras flera andra parallella infrastrukturutbyggnader i staden och i länet fram till och med 2030, t ex Citybanan, Nya Slussen, Norra länken, Förbifart Stockholm, Spårväg City.

Förslag till stomnät 2030

De föreslagna stråken i strategin ska utgöra stommen för framtidens transportsystem och i dessa är det av största vikt att kollektivtrafiken ges prioritet

gentemot övrig trafik, eget utrymme och därigenom god framkomlighet. Förslaget till stornät delas in i tre slags stornät:

- **Underjordiskt stornät:** Förslaget till underjordiskt stornät omfattar tunnelbanan.
- **Ytliggande stornät:** Det ytliggande stornätet omfattar innerstadens stomlinjer och Tvärbanan.
- **Stornät i gatunivå:** Strategin visar vilka gator som kan tänkas vara lämpliga för stomtrafik. Dessa bör detaljstuderas bl a med avseende på möjligheterna att ge stomlinjerna så hög prioritet i gaturummet att mål hastigheten 20 km/h kan uppnås innan de läggs fast.

Lämpliga linjer för stomtrafik

Jämfört med idag utgör det största förändringarna att två nya stomlinjer tillkommer, stomlinje 5 som sammanbinder Liljeholmen – Fridhemsplan – St Eriksplan och Karolinska sjukhuset och stomlinje 6 som sammanbinder Ropsten – Östra station – Odenplan och Karolinska sjukhuset. Vidare har stomlinje 3 fallit bort, då den inte längre är stomlinjemässig då tunnelbanan till Nacka via östra Södermalm och Hammarby Sjöstad föreslås utredas vidare. Linje 3 kan däremot tänkas finnas kvar som en lokal stadsbuss.

Linje 4 behåller sin nuvarande sträckning från Radiohuset via Östra station, Odenplan, Fridhemsplan, Hornstull, Södra station och Skanstull till Gullmarsplan. För att också kunna försörja utbyggnadsområdet Söderstaden kan linje 4 förlängas söderut från Gullmarsplan till Slakthusområdet inom det framtida Söderstaden.

Tvärbanans sträckning föreslås förlängas till södra Årstafältet där Tvärbanans spårvagnar sedermera får vända. På så vis förstärks stomtrafikförsörjningen av Årstafältets västra delar, tills Årstafältet syd (mot Östberga).

Förvaltningens synpunkter

Denna första etapp av strategin berör till största delen inte ytterstaden. Däremot inkluderas delar av Enskede-Årsta-Vantör som ingår i den centrala stadens utvidgning (området kring Gullmarsplan) i strategin genom att linje 4 föreslås förlängas för att täcka kommande behov i och kring det framtida Söderstaden. Förvaltningen anser att det är bra att strategin för stornätet kunnat samordnas med stadens planering. En förlängd stomlinje kan även avlasta tunnelbanan vid stora evenemang vid den nya Stockholmsarenan. Förvaltningen anser också att det är bra att Årstafältet i närheten av Östberga kan försörjas med trafik som ingår i stomlinjenätet.



I planeringen av hur stomlinjerna ska samspela med befintlig trafik är det viktigt att detta sker så att biltrafik inte skjuts ut till ytterstaden. Inte minst i ytterstaden är det viktigt att stomtrafiken kan ta plats i det befintliga vägnätet och trafiksystemet, dels för att fungera som ett konkurrenskraftigt alternativ till bil, dels för att stomnätet ska kunna integreras i gaturummet så att dessa blir stadsmässiga, säkra och trygga. För att staden ska kunna erbjuda bostadsområden med förutsättningar för en hållbar livsstil behöver dessa aspekter inkludera hela staden.

Förvaltningen tror att fungerande stomlinjer med buss och/eller spårväg är ett steg i rätt riktning för att avlasta tunnelbanan, framförallt vid viktiga knutpunkter och inte minst i innerstaden samt i direkt anslutning till innerstaden, t ex Liljeholmen och Gullmarsplan.

Förvaltningen vill påpeka att behovet av fungerande och tvärgående stomlinjer i ytterstaden kan skapa förutsättningar för en ökning av kollektivtrafikens marknadsandelar på sikt, eftersom behovet av pålitliga och täta tvärgående förbindelser till stor del finns i ytterstaden. Förvaltningen ser därför fram emot den andra etappen som avser ytterstaden och övriga delar av länet. Framtidens kollektivtrafik har stor betydelse för hur hela Stockholm ska utvecklas. Det är då viktigt att strategiska stråk, inte minst tvärgående stråk mellan tyngdpunkter som pekas ut i stadens översiktsplan, seriöst utvärderas för spårvägstrafik. Pålitliga och snabba fasta förbindelser är viktiga för utvecklingen, inte minst i södra delarna av Stockholm. Områden längs med sträckningen kan på sikt utvecklas till attraktiva bostadsområden och kan även skapa förutsättningar för nya företagsetableringar, vilket ligger i linje med stadens vision för söderort 2030.

Bilaga

Remiss av Spårvägs- och stomnätsstrategi, etapp 1 – centrala delarna av Stockholmsregionen, 2011-10-10, dnr 1.5.3.-493/2011.