



Handläggare: Anna Ambjörn  
Telefon: 08- 508 22 048

Till  
Hägersten-Liljeholmens  
stadsdelsnämnd 2011-12-15

## **Remiss - Spårvägs- och stornätstrategi Etapp 1**

### **Förvaltningens förslag till beslut**

Stadsdelsnämnden godkänner och översänder tjänsteutlåtandet som svar på remissen till AB Storstockholms Lokaltrafik.

Maria Mannerholm  
stadsdelsdirektör

Gunnar Ohlsén  
avdelningschef

### **Sammanfattning**

En spårvägs- och stornätsstrategi 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 stornät som i en andra etapp ska innefatta hela länet. Målåret för strategin är 2030.

Förvaltningen tolkar strategin som att spårvägar i innerstadsmiljöerna är det mest önskvärda för att kunna möta ökade kapacitetskrav och skapa de bästa förutsättningarna för en utveckling av innerstaden med goda stadsmiljöer på ett hållbart sätt. Förvaltningen anser dock att en noggrann avvägning måste göras mellan olika lösningar för hela regionen utifrån nyttan att tillgodose ett ökat kollektivt resande i stort i regionen. Förvaltningen anser att det vore olyckligt om de stora investeringarna i spårväg inom de närmaste decennierna enbart lokaliserades till stadens centrala delar. Ytterstaden riskerar då att bli eftersatt och få samma goda utveckling som ett fast, stabilt och pålitligt linjenät skulle kunna ge.

## Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom avdelningen för samhällsplanering.

## Bakgrund

En remiss om Spårvägs- och stamnätsstrategi för Stockholms centrala delar- Etapp 1 har inkommit till stadsdelsnämnden på remiss. Yttrande önskas senast den 20 december.

## Ärendet

Stockholmsregionen växer och kommer även fortsättningsvis att växa kraftigt, särskilt i regionens centrala delar. För att kunna tillgodose morgondagens transportbehov, både när det gäller människor och varor, krävs en ökad yt- och transporteffektivitet på vägar, gator och spår. En spårvägs- och stamnätsstrategi 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 stamnät som i en andra etapp ska innefatta hela länet. Målåret för strategin är 2030.

## Syfte

Syftet med strategin är sammanfattningsvis att:

- fastställa principer för stomtrafik
- identifiera lämpliga stråk för spårvägs- och stomtrafik i den centrala delen av Stockholmsregionen
- utarbeta underlag för trafikering av stamnätet avseende linjer, trafikslag och utbud

## Strategins tillämpning

Det som utgör strategin i denna rapport är huvudprinciperna för planering av stomtrafik samt kriterier för val av trafikslag. Inriktningen ska vara att stamnätet sällan förändras för att den ska vara extra tydligt och upplevas som pålitligt. Stomtrafiken kännetecknas av hög turtäthet och snabbhet vilket innebär att den också är kapacitetsstark. Stomtrafiken planeras utifrån följande tre huvudprinciper:

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

## Strategi för trafikering

Förutom att stomlinjerna ska uppfylla de tre grundläggande huvudprinciperna ska de utformas så att de blir ekonomiskt effektiva. För detta krävs en snabb kollektivtrafik med hög framkomlighet och krav på en lägsta medelhastighet inkl stopp vid hållplatser. Innan beslut om lämpligt trafikslag kan tas måste nyttan med ett kapacitetsstarkare trafikslag vägas 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

## Stomlinjenätet år 2030

Ett förslag till utvecklat stomlinjenät för 2030 har tagits fram. Viktiga utgångspunkter har varit dagens stomlinjenät, beslutade infrastrukturbyggnader som Citybanan, Spårväg City och de framtida utbyggnadsområdena i regionens centrala delar. Samtliga delar av stomlinjenätet år 2030 uppfyller minimikravet om minst 500 resenärer per riktning under maxtimmen. Jämfört med dagens yttliggande stomnät utgör de största förändringarna att två nya stomlinjer tillkommit; 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 eftersom tunnelbanan till Nacka Forum via östra Södermalm föreslås utredas vidare. Linje 3 kan däremot tänkas finnas kvar som en lokal stadsbuss.

## Kriterier för investering i spårväg

Val av spårvagn som trafikslag motiveras av ett högt resandeunderlag i kombination med kraven på en stomtrafik med hög turtäthet, pålitlighet och god komfort. För att motivera de stora investeringar som en spårväg innebär måste spårvägens potential som ett kapacitetsstarkt kollektivtrafiksystem tas till vara. Det innebär att spårvägen ska ges hög framkomlighet i gaturummet, på biltrafikens bekostnad. Målet är att en stomlinje ska uppnå en medelhastighet på 20 km/h (inklusive hållplatsstopp). För att kunna motivera en spårvägsinvestering ska den planerade spårvägslinjen erhålla en medelhastighet på minst 18 km/h.

### Prioriteringar och fortsatt arbete

Strategins första etapp tydliggör principer för planering av stomtrafiken och identifierar lämpliga stråk. Strategin redogör inte för vad som kommer att byggas i regionen utan vad som bör utredas vidare. Vad som kommer att genomföras, i vilken utbyggnadsordning och i vilken utbyggnadstakt det sker styrs bl a av finansiering, möjliga depålägen, möjlighet till god framkomlighet, samordning med andra infrastruktur- och exploateringsprojekt och prioritering av tillgängliga resurser.

Det finns flera faktorer som är styrande för tidplanen för utbyggnaden av föreslaget stamnät 2030. Depålägen ska vara identifierat innan utbyggnad kan ske, likaså ska kollektivtrafikens höga medelhastighet kunna säkerställas. Finansieringsfrågan måste också lösas. Fram till 2021 är medel i den statliga finansieringen bundna till utbyggnadsprojekt enligt SL:s nuvarande planering. Om inga omprioriteringar genomförs av utbyggnadsprojekt eller finansieringsvolym, så kan nya objekt bli aktuella först efter år 2021. Det finns även en gräns för hur många parallella infrastrukturprojekt som en stad klarar av samtidigt.

### Förvaltningens synpunkter

Strategin framhäver vikten av ett fast stamnät för att skapa stabilitet och trygghet för resenärer i kollektivtrafiken. Enligt en av de tre principer som anges för stomtrafiken framförs att stomlinjenätet ska ses som en del i samhällets grundläggande infrastruktur och ligga kvar som stråk under lång tid framöver på samma sätt som järnvägs- och vägnätet. Ett fast och pålitligt stamnät skapar förutsättningar för investeringar och etableringar längs sträckningen och möjligheter att utveckla staden på ett hållbart sätt.

Innan beslut kan fattas om stomlinjerna måste ett antal frågor utredas; finansiering, möjliga depålägen, möjlighet till god framkomlighet så att en tillräckligt hög medelhastighet kan säkerställas, samordning med andra infrastruktur- och exploateringsprojekt samt prioritering av tillgängliga resurser. Medel i den statliga finansieringen är bundna till utbyggnadsprojekt enligt SL:s nuvarande planering fram till år 2021. Om inga omprioriteringar genomförs av utbyggnadsprojekt eller finansieringsvolym, så kan nya objekt bli aktuella först efter 2021. Det finns även en gräns för hur många parallella infrastrukturprojekt som en stad klarar av samtidigt.

En annan av de tre huvudprinciperna som presenteras är en god regional tillgänglighet vilket bland annat innebär att om stamnätet ska komma till nytta för hela regionen behöver nätet utvecklas och knyts till nya utvecklingsområden.



Genom fler attraktiva och smidiga bytesmöjligheter skapas bättre kopplingar i stornätet.

En god framkomlighet i stadsmiljön för att erhålla en hög medelhastighet kommer i flera fall kräva att biltrafiken får stå tillbaka för kollektivtrafiken som får egna körbanor. Det ligger helt i linje med framtida miljömål vilka innebär att biltrafiken måste minska om målen om koldioxidutsläpp mm ska minska. Men det är viktigt att se över hela regionen så att biltrafiken inte flyttar från stadens centrala delar till ytterområdena. Biltrafiken måste minska i hela Stockholmsregionen för en hållbar livsmiljö.

Förvaltningen tolkar strategin som att spårvägar i innerstadsmiljöerna är det mest önskvärda för att kunna möta ökade kapacitetskrav och skapa de bästa förutsättningarna för en utveckling av innerstaden med goda stadsmiljöer på ett hållbart sätt. Självklart är det viktigt med en god storstadsmiljö för boende, verksamma och besökande. En lättillgänglig, snabb och pålitlig kollektivtrafik krävs också för att attrahera resande från bilanvändning. Detta gäller för alla resande i hela Stockholmsregionen. Många frågor kvarstår att utredas innan slutliga beslut kan fattas om stomlinjer i stadens centrala delar, inte minst finansieringsfrågan och framkomligheten.

Förvaltningen anser att en noggrann avvägning måste göras mellan olika lösningar för hela regionen utifrån nyttan att tillgodose ett ökat kollektivt resande i stort i regionen. Investeringar i spårväg medför mycket stora kostnader och kräver att nyttan kan ställas mot kostnaden. Förvaltningen anser att nyttan måste ses ur fler perspektiv än enbart resandeunderlag. Snabbspårvägen mellan Sickla och Alvik visade på ett stort behov av tvärförbindelser utanför centrala delar och gav många positiva effekter för etableringar av verksamheter och bostäder. En spårväg kan ge mycket stora fördelar för utvecklingen i områden utanför centrala staden, vilket är stadens uttalade målsättning med regionala kärnor och tyngdpunkter som viktiga noder.

Förvaltningen anser att det vore olyckligt om de stora investeringarna i spårväg inom de närmaste decennierna enbart lokaliserades till stadens centrala delar. I innerstaden med kortare resor, ett mycket större utbud av alternativa resslag och redan givna förutsättningar för etableringar och utveckling kanske inte spårvägen ger lika goda effekter på lång sikt som den kan göra i stadens ytterområden. Spårvägsinvesteringar enbart i centrala delar riskerar att ytterstaden blir eftersatt och inte kommer att ge samma goda utveckling som ett fast, stabilt och pålitligt linjenät skulle kunna ge.



## **Bilagor**

1. Remissiv. Remissen i sin helhet finns att läsa på <http://www.insyn.stockholm.se/trn/document/2011-09-29/Dagordning/15/15%20bilaga%202.pdf>