



Kontaktperson trafikkontoret
Henrik Christiansson
Avdelningen för trafikplanering
Telefon: 08-508 264 98
henrik.christiansson@tk.stockholm.se

Till
Trafiknämnden 2006-05-16
Stadsbyggnadsnämnden 2006-05-18

Kontaktperson stadsbyggnadskontoret
Stig Holmstedt
Strategiska avdelningen
Telefon: 08-508 273 04
stig.holmstedt@sbk.stockholm.se

Lägesredovisning av spårvägsprojekt i staden.

Lägesredovisning av spårvägsprojekt i staden. Skrivelse från Per Ohlin (v) och Ann-Marie Strömberg (v).

Spårvagn längs 4ans linje. Skrivelse från Mirja Särkiniemi m.fl. (s), Ann-Marie Strömberg (v) och Hampus Rubaszkin (mp).

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden och stadsbyggnadsnämnden beslutar att godkänna lägesredovisningen av spårvägsprojekt i staden.
2. Trafiknämnden beslutar att som svar på skrivelsen från Per Ohlin (v) och Ann-Marie Strömberg (v) samt på skrivelsen från Mirja Särkiniemi m.fl. (s), Ann-Marie Strömberg (v) och Hampus Rubaszkin (mp) överlämna och återropa detta utlåtande.

Ingela Lindh

Per Aronson

Sammanfattning

Föreliggande tjänsteutlåtande redovisar planeringsläget för spårvägsprojekt i Stockholm.

Tvärbanans utbyggnad mot Slussen och Saltsjöbaden har kommit längst i planeringen. En fördjupad förstudie är avslutad och en järnvägsplan kan påbörjas så snart SL:s styrelse avsätter medel för projektet. Byggstart planeras till 2010 för att kunna ta banan i drift ca 2013.

För Solnagrenen av Tvärbana Norr kommer en fördjupad förstudie avslutas under sommaren 2006. Även här skulle byggstart kunna ske under 2010 och drifttagande kring 2013 förutsatt att SL avsätter pengar i sin budget.

Kistagrenen av Tvärbana Norr ligger planeringsmässigt inte långt efter Solnagrenen. Enbart sett till utredningsläget skulle en byggstart kunna vara möjlig till ca 2010/2011. För närvarande finns inte någon finansiering av projektet och därför är genomförandetiden i praktiken betydligt osäkrare. Kistagrenen har inte fått några statliga medel anslagna i Banverkets framtidsplan 2004-2015.

Saknar finansiering gör i dagsläget även planerade Spårväg Syd från Älvsjö via Skärholmen och Kungens Kurva till Flemingsberg. En översiktlig sträckningsstudie har genomförts för hela sträckan och just nu pågår en fördjupad banstudie för delar av sträckan. Byggstart för projektet skulle tidigast kunna ske 2015.

SL har tillsammans med Stockholm just avslutat en studie av den framtida stomtrafiken i innerstaden. I studien har bl.a. eventuell framtida spårväg i innerstaden studerats. En konvertering av stombusslinje 4 till spårväg med förlängning genom Värtan/Frihamnen till Ropsten är det intressantaste alternativet för framtida innerstadsspårväg. Åtskilligt utredningsarbete återstår och inga formella planeringssteg är tagna. Byggstart av en spårvägslinje i innerstaden torde därmed inte vara aktuellt före 2015.

Utbyggnad av den spårbundna kollektivtrafiken är en viktig förutsättning för en gynnsam utveckling och tillväxt enligt Stockholms långsiktiga planer i Vision 2030. Planerings- och genomförandetiderna för stora infrastrukturprojekt är mycket långa, men det är framförallt finansieringen som är kritisk. Stockholms län får i relation till sin andel av befolkning, näringsliv och resande en liten andel av de statliga medlen till infrastrukturen vilket leder till att många angelägna infrastrukturprojekt inte kan genomföras inom rimlig tid. Regional enighet kring infrastrukturbyggnaden är av vital betydelse för att kunna få del av statliga infrastrukturmedel i kommande planeringsomgångar.

Bakgrund

I en skrivelse till trafiknämnden 2005-06-21 önskade Per Ohlin (v) och Ann-Marie Strömberg (v) en lägesredovisning av följande spårvägsprojekt:

- Tvärbanan, utbyggnaden mot Slussen och Saltsjöbaden.
- Tvärbanan, utbyggnaden mot Solna.
- Djurgårdslinjen, utbyggnaden mot Centralstationen och Kungsholmen.
- Tvärbana sydväst

Trafikkontoret svarade på skrivelsen i ett tjänsteutlåtande till trafiknämnden 2005-10-25. Trafiknämnden beslutade att:

- i huvudsak godkänna lägesredovisningen av spårprojekt i staden.
- återremittera redovisningen av Tvärbanan Norr med uppdraget att undersöka om tidigareläggning av grenen Alvik-Kista är möjlig med tanke på den utveckling av bostäder och arbetsplatser som området kring Kista för närvarande står inför.
- återremittera redovisningen av Djurgårdslinjen, utbyggnad mot Centralen och Kungsholmen, med ett förtydligande av var projektet befinner sig i tid och om det finns andra planer på spårvägstrafik genom city mot Kungsholmen.

I en skrivelse till trafiknämnden 2006-04-18 önskade Mirja Särkiniemi m.fl (s), Ann-Marie Strömberg (v), Hampus Rubaszkin (mp) en redovisning av möjligheterna att inrätta en spårvagn längs stombusslinje 4 med avseende på gatuutrymme, ombyggnadsåtgärder, samt vilka beslut som behöver tas i trafiknämnden.

Eftersom arbetet med samtliga ovan nämnda spårvägsprojekt sker i samverkan mellan trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret har kontoren författat en gemensam uppdaterad lägesrapport för dessa projekt att redovisas i båda nämnderna. Samråd har skett med markkontoret.

Lägesredovisning spårvägsprojekt

Tvärbanan, utbyggnad mot Slussen och Saltsjöbaden

Som en del av överenskommelsen med Nacka kring Danvikslösen för att möjliggöra fler bostäder i Hammarby sjöstad planeras en förlängning av tvärbanan till Slussen och en konvertering av Saltsjöbanan till modern snabbspårväg. Den nya spårvägen läggs vid Henriksdalsberget på platsen för nuvarande Värmdöleden, som istället flyttas in i tunnel genom berget där Saltsjöbanan går idag.

Detaljplanerna har under 2005 varit ute för samråd och kommer under 2006 och början av 2007 att kompletteras och justeras. Den fördjupade förstudien för spårvägsutbyggnaden är avslutad. Järnvägsplan har ännu inte kunnat påbörjas eftersom inga medel finns avsatta för projektet i SL:s budget. Förutsatt att SL:s styrelse beslutar om tilldelning av medel kan, enligt SL:s och kommunernas gemensamma tidplan, byggstart ske under 2010. Banan skulle då kunna tas i drift ca 2013.

Kostnaden för utbyggnaden inklusive konverteringen av Saltsjöbanan samt nya vagnar för denna har beräknats uppgå till ca 2,3 miljarder kr. Noggrannare kostnadsberäkningar av projektet görs under våren 2006. Statsbidrag finns upptaget i Banverkets framtidsplan med 680 miljoner kr

under perioden 2010-2015. Till detta kommer kostnaden för kommunerna att lägga om Värmdöleden in i berget som uppskattas till ca 1 miljard, varav Stockholm tar ca 850 miljoner.

Tvärbana Norr

Tvärbana Norr utgörs av en snabbspårväg med två grenar: Alvik-Kista-Helenelund/Sollentuna/Häggvik och Alvik-Sundbyberg-Solna station. Byggandet av båda grenarna är en förutsättning för förverkligandet av Vision Bällstaviken (tidigare benämnd Vision Ulvsunda) med 7000 - 11000 nya bostäder (beroende på om Bromma flygplats blir kvar eller ej) i stadsutvecklingsområdet Ulvsunda-Brommafältet-Mariehäll-Solvalla. Kistagrenen är en särskilt viktig länk i trafiksystemet i nordvästsektorn och kopplar ihop tunnelbanelinjerna i Alvik, Rissne och Kista med pendeltågen på Mäljarbanan (i en ny station vid Solvalla) och regional- och pendeltågen på Norra stambanan. Kistagrenen stöder vidare starkt utvecklingen av Kista som regional kärna och ett internationellt framstående kluster inom Telekom och IT. Den bidrar till att koppla ihop Järvastadsdelarna med Sundbybergs utvecklingsområde i Stora Ursvik. Båda grenarna finns med i RUFSS (Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen) och Solnagrenen i Stockholms översiktsplan. Kistagrenen aktualiserades först efter att översiktsplanen antagits.

SL:s styrelse har i augusti 2005 beslutat att tidsmässigt prioritera utbyggnaden av *Solnagrenen*. För denna gren kommer en fördjupad förstudie att färdigställas sommaren 2006. Därefter är det möjligt att gå vidare direkt med en järnvägsplan när SL:s styrelse avsätter budgetmedel för projektet. Enligt tidplanen bör i så fall byggstart kunna ske under 2010 och färdigställande runt 2013. Kostnaden beräknas till ca en miljard kr. Utbyggnaden finns med i Banverket framtidsplan under perioden 2010-2015 med 470 miljoner kr.

Kistagrenen ligger planeringsmässigt nästan lika långt framme som Solnagrenen. Färdigt underlag föreligger för nästan hela sträckningen och Stockholm och Sundbyberg står bakom det aktuella dragningsalternativet. Enbart sett till utredningsläget skulle en byggstart kunna vara möjlig ca 2010/2011. För närvarande finns inte någon finansiering av projektet och därför är genomförandetiden i praktiken betydligt osäkrare. Kistagrenen finns inte med i Banverkets framtidsplan 2004-2015. Enligt grova beräkningar kan projektet komma att kosta ca 2 miljarder kr.

I och med SL:s styrelses beslut att tidsmässigt prioritera Solnagrenen har SL gett den detaljerade planeringen av Kistagrenen lägre prioritet. Kontoren fortsätter utrednings- och planeringsinsatserna. Inom ramen för arbetet med Vision Bällstaviken har studerats hur stadsutvecklingsområdet Ulvsunda-Brommafältet-Mariehäll-Solvalla skall kunna trafikförsörjas. En av slutsatserna i dessa studier är att såväl Kistagrenen som Solnagrenen är en förutsättning för en större utbyggnad i området. Stockholm och SL har också

genomfört studier om hur banans avgrening fysiskt kan utformas i Ulvsunda/Bromma handelsområde. Vad gäller dragning vidare från Kista mot Helenelund/Sollentuna station/Häggvik och eventuellt Barkarby har olika studier genomförts. Något ställningstagande om dessa förlängningar har dock inte gjorts. Stockholm och Sollentuna har ännu ej enats kring slutstation för grenen. Stockholm har helst velat ha en dragning till Helenelunds station, medan Sollentuna har verkat för att grenen skall dras till Sollentuna Centrum med möjlighet till förlängning till Häggviks station.

Spårväg Syd

Spårväg Syd (Tvärbanan sydväst) planeras gå från Älvsjö via Fruängen, Skärholmen och Kungens Kurva till Flemingsberg. Den förbinder två tunnelbanegrenar med pendeltågen och ger nya förutsättningar för tvärresandet i Söderort. Spårvägen finns med i Stockholms och Huddinges översiktsplaner samt i RUFs och stöder aktivt Söderortsvisionens mål för utvecklingen av de södra delarna av Stockholm. Spårväg Syd är en viktig del i det med Huddinge gemensamma arbetet med utvecklingen av området Skärholmen-Kungens Kurva. Spårvägen utgör en förutsättning för att förverkliga de gemensamma ambitionerna att integrera de båda områdena samt att på sikt utveckla dessa till en regional kärna.

En översiktlig sträckningsstudie har tidigare genomförts för hela sträckan mellan Älvsjö och Flemingsberg. Under 2006 avslutas en fördjupad banstudie för sträckan Smista – Skärholmen – Kungens kurva som görs gemensamt av Stockholm, Huddinge, SL samt Regionplane- och Trafikkontoret. I studien utreds framförallt en eventuell dragning via Sätra samt ett par olika alternativa dragningar genom Kungens Kurva. En formell förstudie av spårvägen har ännu inte påbörjats.

Några detaljerade kostnadsuppskattningar har inte gjorts, men kostnaden torde uppgå till åtminstone 2,5 miljarder kr. Någon finansiering för projektet finns inte. Projektet kan utföras etappvis med en första etapp på sträckan Älvsjö-Kungens Kurva. Byggstart för detta projekt skulle tidigast kunna ske 2015.

Innerstadsspårväg

Olika förslag på utbyggnad av spårväg i innerstaden har funnits. En modernisering av museispårvägen mellan Norrmalmstorg och Djurgården samt en utbyggnad av densamma till Centralen och Frihamnen har tidigare utretts. En studie av denna sträckning presenterades vid gatu- och fastighetsnämndens kollektivtrafikutskotts och SL:s centrala regionstyrelsens gemensamma sammanträde 2005-04-08. Studien visade på att det är möjligt att anlägga spårväg på sträckan, men svårigheter finns vad gäller utrymme och framkomlighet. Vidare skulle en sådan dragning till stor del gå parallellt med T-banans röda linje, vilket bedöms vara ineffektivt ur trafikerings- och

resandesynpunkt. En förlängning av samma linje mot Nordvästra Kungsholmen har föreslagits, men aldrig utretts.

Trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret har tillsammans med SL och Regionplane- och trafikkontoret nu avslutat en studie av framtida stomtrafik i innerstaden (biläggs tjänsteutlåtandet). Syftet med studien har bl.a. varit att utreda framtida kollektivtrafikförsörjning av större utbyggnadsområden i innerstaden samt att peka ut sträckor som eventuellt kan lämpa sig för framtida spårvägstrafik.

De viktigaste syftena med en eventuell tillkommande spårbunden kollektivtrafik i innerstaden är att komplettera de existerande tunnelbane- och stomnäten i stråk där stort resande kan ge underlag för en uppgradering av kollektivtrafiken i form av spårväg. Vidare är det betydelsefullt att den nya spårvägen också kan bidra till att tillgodose behoven av kapacitetsstark kollektivtrafik i något eller några av stadsutvecklingsområdena i utkanten på innerstaden.

I studien har framförallt en framtida konvertering av stomlinje 4 till spårväg med förlängning genom Värtan/Frihamnen till Ropsten utretts. Linje 4 är idag Sveriges mest trafikerade busslinje med nästan 60 000 resande per vardag, vilket innebär kapacitetsproblem i rusningstrafik. Det är svårt att öka kapaciteten eftersom det i praktiken är svårt att få en effektiv busstrafik med högre turtäthet än 4-5 minuter. Linjen går huvudsakligen längs större huvudgator och behöver inte heller passera det trånga cityområdet. Den knyter väl an till och kompletterar det existerande tunnelbanenätet, med en fördelaktig tvärsträckning i de halvcentrala delarna av innerstaden.

Linje 4 har idag den bästa framkomligheten av stomlinjerna, även om den med dagens medelhastighet på ca 15,5 km/h inte alls når upp till målet 18 km/h som sattes när stomlinjerna inrättades. Som spårväg har den dock, av flera skäl, bättre förutsättningar att få en högre medelhastighet. En spårväg har i allmänhet färre hållplatser och kortare hållplatsstopp eftersom resenärer kan kliva på och av genom alla dörrar. Att anlägga en spårvägslinje är en stor investering och detta medför i praktiken också att det oftast är lättare att vidta starkare prioriteringsåtgärder i form av t ex reserverade körfält, större prioritet i trafiksignaler, inga oreglerade övergångsställen över spåren m.m.

Framtidsscenarioet som har analyserats är ett läge efter 2015 när Citybanan står klar. Odenplan kommer då med sin pendeltågstation att få en mer central roll som mål- och bytespunkt i innerstaden. För att kunna möta en kraftigt ökad mängd resenärer är det viktigt att anslutande kollektivtrafik har hög kapacitet och standard. En spårvägslinje som ansluter till Odenplan skulle därför bidra till att utveckla Odenplan till en av innerstadens mest attraktiva knutpunkter.

Sammantaget gör dessa faktorer stomlinje 4 till den mest intressanta framtida spårvagnsutbyggnaden i innerstaden. Projektet måste dock utredas vidare. Sträckningen behöver inte nödvändigtvis bli exakt densamma som idag. Alternativ på delar av sträckan bör studeras liksom möjligheten att dela linjen i två delar med olika slutpunkter. Det har t.ex. tidigare studerats andra alternativ för en dragning mellan Valhallavägen och Ropsten. Dessutom bör innerstadens utveckling på ytterligare längre sikt beaktas i det fortsatta utredningsarbetet. Diskussion pågår också med SL och Lidingö kring inriktningen av kollektivtrafikförsörjningen för Lidingö och de nordöstra delarna av Stockholms innerstad och inom ramen för denna utreds flera alternativa system.

Inga formella planeringssteg har tagits mot byggandet av en innerstadsspårväg och någon byggstart av en spårvägslinje i innerstaden torde inte vara aktuellt före 2015. Trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret har för avsikt att återkomma till respektive nämnd med rapporter av det vidare arbetet om spårvägslösningar i innerstaden.

Trafikkontorets och stadsbyggnadskontorets synpunkter

Stockholm beräknas fortsätta växa kraftigt de närmast åren och kan ha upp till 150 000 nya invånare till år 2030. Utbyggd spårbunden kollektivtrafik är av mycket stor betydelse för en gynnsam utveckling och en hög andel kollektivresande i stadsutvecklingsområdena och Stockholm som helhet. Vidare fyller den spårbundna kollektivtrafiken och framförallt nya tvärförbindelser en viktig strategisk roll för att de i RUFSS utpekade regionala kärnorna ska kunna utvecklas på ett bra sätt. För Stockholms del berörs den centrala regionkärnan, Kista-Sollentuna-Häggvik samt Kungens Kurva-Skärholmen. Samtliga i detta tjänsteutlåtande beskrivna planerade spårvägsutbyggnader bör ses ur det perspektivet.

Utbyggnadstakten för spårinfrastrukturen är låg i Stockholm. Inga nya spår är planerade att byggas före 2010. Planeringsprocessen är ofta utdragen, men det är framförallt finansieringen som är kritisk. Stockholms län får i relation till sin andel av befolkning, näringsliv och resande en liten andel av de statliga medlen till infrastrukturen vilket leder till att många angelägna infrastrukturprojekt inte kan genomföras inom rimlig tid. Regional enighet kring prioriteringen av infrastrukturbyggnaden är av vital betydelse för att kunna få del av statliga infrastrukturmedel i nästa planeringsomgång.

För de projekt där regionen har fått statliga medel tar det ändå lång tid innan man inom landstinget avsätter medel till SL. Detta riskerar att försena processen ytterligare.

Förseningar i utbygganden av infrastrukturen innebär att den kan hamna efter utbyggnaden av bostäder och arbetsplatser. En dålig samordning av



infrastruktur och bebyggelse försämrar förutsättningen för en bra utveckling av stadsutvecklingsområdena och riskerar att leda till att andelen kollektivresande i dessa områden blir låg.

Trafikkontorets och stadsbyggnadskontorets förslag

Trafiknämnden och stadsbyggnadsnämnden beslutar att godkänna lägesredovisningen av spårvägsprojekt i staden.

Trafiknämnden beslutar att som svar på skrivelsen från Per Ohlin (v) och Ann-Marie Strömberg (v) samt på skrivelsen från Mirja Särkiniemi m.fl. (s), Ann-Marie Strömberg (v) och Hampus Rubaszkin (mp) överlämna och åberopa detta utlåtande.

SLUT