



Naturskyddsföreningen
Stockholms län

RAPPORT

Hållbara förbindelser

Finansiering av kollektivtrafiksatsningar i Stockholmsregionen
med hjälp av intäkter från trängselavgifter



FÖRORD

Den 1 augusti 2007 infördes efter ett riksdagsbeslut trängselavgifter permanent i Stockholm. Detta hade föregåtts av ett försök i nästan sju månader under 2006. I september samma år genomfördes en folkomröstning om avgifterna. Resultatet blev ett klart Ja. En av sakerna som invånarna i Stockholm sade ja till i samband med omröstningen var att intäkterna återförs till Stockholmsregionen för investeringar i kollektivtrafik och vägar. *Hållbara förbindelser* omfattar de kollektivtrafiksatsningar som är möjliga att göra där de beräknade intäkterna från trängselavgifter inom en tioårsperiod är den huvudsakliga finansieringskällan. Skälet till detta är att Naturskyddsföreningen i Stockholms län vill göra ett, ur finansieringssynpunkt, realistiskt förslag. Föreningen anser att kollektivtrafiksatsningarna är det mest angelägna sättet att använda intäkterna från ett framtida system med trängselavgifter. Vi vill visa hur man kan använda den löpande investeringsbasen för kollektivtrafiken och överskottet från trängselskatten för att uppnå ett hållbart transportsystem på det mest effektiva sättet. Samtidigt så visar vi på en realistisk och hållbar lösning för att knyta samman norr med söder genom att kombinera trängselavgifter med investeringar som stärker de Nord-sydliga förbindelserna.

Målet är att visa på hur mycket bättre kollektivtrafiken kan bli på 10 år och att trängselavgifter kan finansiera stora delar av en sådan förbättring. Visst innebär dessa finansieringskällor en stor begränsning i investeringarna men det är också en realistisk bedömning som tydligt visar att vi måste rätta munnen efter matsäcken.

Mårten Wallberg, ordförande Naturskyddsföreningen i Stockholms län
December 2007

INNEHÅLL

	Sid.
Förord	2
Inledning	3
Sammanfattning	5
Beräknade investeringsbehov	6
Projektbeskrivningar:	
1. Tvärbanans förlängning Alvik – Solna st:n	7
2. Roslagsbanan	8
3. Saltsjöbanan och Tvärbanan Slussen – Nacka	10
4. Spårväg, linje 4 och 7	11
5. Direkt spårförbindelse Östertälje – Södertälje C	13
6. Tunnelbana Hagsätra – Älvsjö st:n	14
7–10. Projekt som bör inledas inom 10 år	15

Text: Björn Sylvén och Mårten Wallberg
© Författarna och Naturskyddsföreningen i Stockholms län
Illustrationer: Björn Sylvén
Omslagsbild: Bombardier
Layout: Björn Sylvén, Mårten Wallberg och Mathias Edstedt
ISBN: 91-972449-5-3

INLEDNING

I Europas storstadsregioner har tillgången till ett väl utbyggt nät av allmänna kommunikationer varit en given förutsättning för fortsatt expansion. Först då de kapacitetsstarka spårburna transportsystemen vunnit framgång i slutet av 1800-talet blev det möjligt att länka en allt större del av omlandet till staden.

Så länge kollektivtrafiken jämte gång- och cykeltrafik utgjorde basen för persontransporterna inom storstaden kunde transportbehovet lösas inom ramen för det tillgängliga gaturummets fysiska begränsningar. Men med bilens introduktion i stadstrafiken förändrades villkoren drastiskt. För ett halvsekel sedan tilläts trafiken "spränga" det traditionella stadsrummets fysiska ramar. Central kvartersmark som tidigare varit upplåten för handel och bostäder togs i anspråk för parkeringsytor och stadsrummet glesades ut. De allmänna samfärdsmedlen underordnades biltrafikens villkor. Spårtrafiken gick under jorden och/eller ersattes av bussar med lägre prioritet i konkurrensen om det begränsade utrymmet i gaturummet. Idag gäller helt andra förutsättningar.

"New urbanism" är ett begrepp som löper som en röd tråd genom 2000-talets stadsplanering i såväl Västeuropa som i Nordamerika. I den växande storstaden är utrymme en bristvara. Sett i relation till det uppfyllda transportbehovet upptar den individuella vägtrafiken ansevärd yta värdefull mark, vare sig fordonet är i rörelse eller står parkerat. Expanderande väg- och parkeringsytor i städerna drar stora investeringskostnader och innebär ett lägre ekonomiskt markutnyttjande, samtidigt som trafiken inkräktar på andra grundläggande värden för stadens invånare.

Framtiden för trafikplaneringen i våra storstäder ligger inte i första hand i att tillskapa ytterligare expansionsytor för biltrafiken utan i ett effektivare utnyttjande av tillgängligt utrymme. Det är denna insikt som givit anledning till en omprövning av efterkrigstidens stadsplanering i Europa och USA och som redan hunnit avsätta mycket konkreta spår i många storstadsregioner. En nyorientering, framför allt på det trafikpolitiska området, har lett fram till en rad uppmärksammade kursförändringar där ett viktigt mål är att styra över resandeströmmarna från enskilda till allmänna samfärdsmedel. Mönstret är mycket entydigt. Det är en trafikpolitik som väl överensstämmer med de riktlinjer EU-kommissionen angivet inför utformandet av en gemensam transportpolitik inom unionen. Den grundläggande målsättningen är att tillförsäkra alla stadens invånare rörlighet, vilket kräver en visionär trafikplanering.

I vårt glesbefolkade land är bilen många gånger en självklar förutsättning för rörelsefrihet. I storstaden däremot innebär en ökad användning av bil att rörelsefriheten på stadens gator i praktiken inskränks för alla, vare sig vi cyklar, åker buss, spårvagn eller köar i egen bil.

Spårkapaciteten begränsar utbudet

Så länge en utökning av spårkapaciteten söder om Stockholm C är begränsad till två spår kan inte några större utökningar av pendeltågstrafiken genomföras, bl.a. till följd av överbelastning vid den s.k. getingmidjan. En ombyggnad av infarten söderifrån vid Tegelbacken har ansetts som en av många nödvändiga temporära lösningar för att inte pendeltågstrafiken fullständigt skall kollapsa.

Banan mellan Södertälje Hamn och Södertälje C tillhör en av de hårdast belastade enkelspårssträckorna i Sverige. I banverkets budget finns avsatt 315 Mkr år 2007–2009 för en utbyggnad av nuvarande bansträckning mellan stationerna. Emellertid räcker inte detta för att uppnå en mer effektiv tågtrafik. Dessutom är de lokala tågförbindelserna med fjärrtågsstationen vid Södertälje Syd för dagen inte tillfredställande. Av de tre alternativ som Banverket presenterat har nedanstående alternativ (betecknat UA3) förordats av Södertälje kommun.

Beträffande nuvarande lokaltågstrafik till/från stationerna Järna, Mölnbo, Gnesta och Nykvarn bör den på sikt integreras i ett större regionalstågssystem – gemensamt för Mälardalen – som via Grödingebanan ger snabbare och bekvämare förbindelser med övriga stockholmsområdet.

Roslagsbanan har under de senaste åren uppvisat en positiv resandeutveckling och ombesörjer numera närmare 40 000 resor per dag. Dagens relativt låga största tillåtna hastighet är definitivt inte given med hänsyn till spårvidden, det visar all tillgänglig internationell jämförelse. Även med relativt måttliga insatser kan hastigheten höjas från dagens 80 km/t till 100 à 110 km/t varvid restiden därmed minskar kraftigt.

Spårvägen en framgång även i Stockholm

Snabbspårvägens lysande framgång och de betydande goodwillvärden som denna tillfört SL-trafiken sammanfaller med utvecklingen i alla europeiska storstadsregioner som satsat på modern spårvägstrafik. Trafikformen bör emellertid absolut inte ses som ett isolerat system inom det halvcentrala bandet. Spårvägens flexibilitet vad gäller kapacitet och användningsområden ger systemet ett brett trafikunderlag. Innerstadens isolerade stombussnät kan till stor del ställas om till en betydligt effektivare spårvägsdrift med större aktionsradie mot ytterstadens delar. Nacka är ett exempel på en sektor som kan anknytas till ett spårvägs-system för en ringa kostnad jämfört med en motsvarande tunnelbanesträckning. Dessutom öppnas en möjlighet att inom rimliga ekonomiska ramar successivt bygga ut det lätta spårsystemet mot Värmdö kommun. Även Lidingöbanans förlängning hänger intimt samman med utvecklandet av en spårvägstrafik som täcker såväl innerstaden som det halvcentrala bandet.

Beträffande tunnelbanan visar utvecklingen i Västeuropa en återhållsamhet med utbyggnad av detta grovkalibriga transportsystem. Orsakerna kan sökas dels i de avsevärda investeringskostnader som dessa tunga system kräver, dels på en förändrad trafikplanering i storstadsregionerna. Däremot är det viktigt att utveckla tunnelbanan utifrån ett regionalt perspektiv. I detta sammanhang är det viktigt att skapa fler anslutningspunkter mellan T-bana och lokaltåg.

Genomtänkta bytespunkter

Problemet med obekväma terminalpunkter måste få en lösning. Att SL inte förstått behovet framstår klart vid ombyggnaden av t.ex. Åkersberga station. Här fanns goda möjligheter att anordna övergång över perongen men man valde istället att förlägga bussterminalen 300 meter från stationen. Vid flertalet obekväma övergångsstationer finns förutsättningar för att förbättra förhållandena såsom till exempel vid Älvsjö, Spånga och Ropsten. De bästa bytespunkterna finner man i Alvik där byte mellan T-bana och spårvagn (linje 12) sker över samma plattform liksom i Vallentuna där bussarna angör kantstenen intill Roslagsbanans plattform.

Snabba spår i knappa tider

Föreliggande förslag till infrastrukturinvesteringar i Stockholmsregionen har till syfte att tillföra huvudstadsområdet spårkapacitet på strategiskt viktiga avsnitt vilket

- möjliggör en utbyggnad/integrering av nya bansträckningar som ökar den spårburna trafikens kapacitet och attraktivitet bl.a. genom införande av snabbtågstrafik (skip-stop) samt nedbringa sårbarheten vid driftsstörningar;
- vidgar den kapacitetsstarka, spårburna kollektivtrafikens influensområde samt genom nya, gena länkar erbjuder fler omstigningspunkter och därmed kortare resvägar;
- förkortar restiderna vilket ökar kollektivtrafikens konkurrenskraft, främst bland pendlare mellan regionens ytterområden och regioncentrum
- ökar transportkapaciteten på det hårt belastade inre nätet genom en omställning av de tyngre busslinjerna till spårvägsdrift. Därigenom läggs även grunden till ett strukturerande fast och tillförlitligt linjesystem som fördelar resandet mellan en rad viktiga innerstadsterminaler och därmed minskar trängseln vid nuvarande överhettade omstigningspunkter.

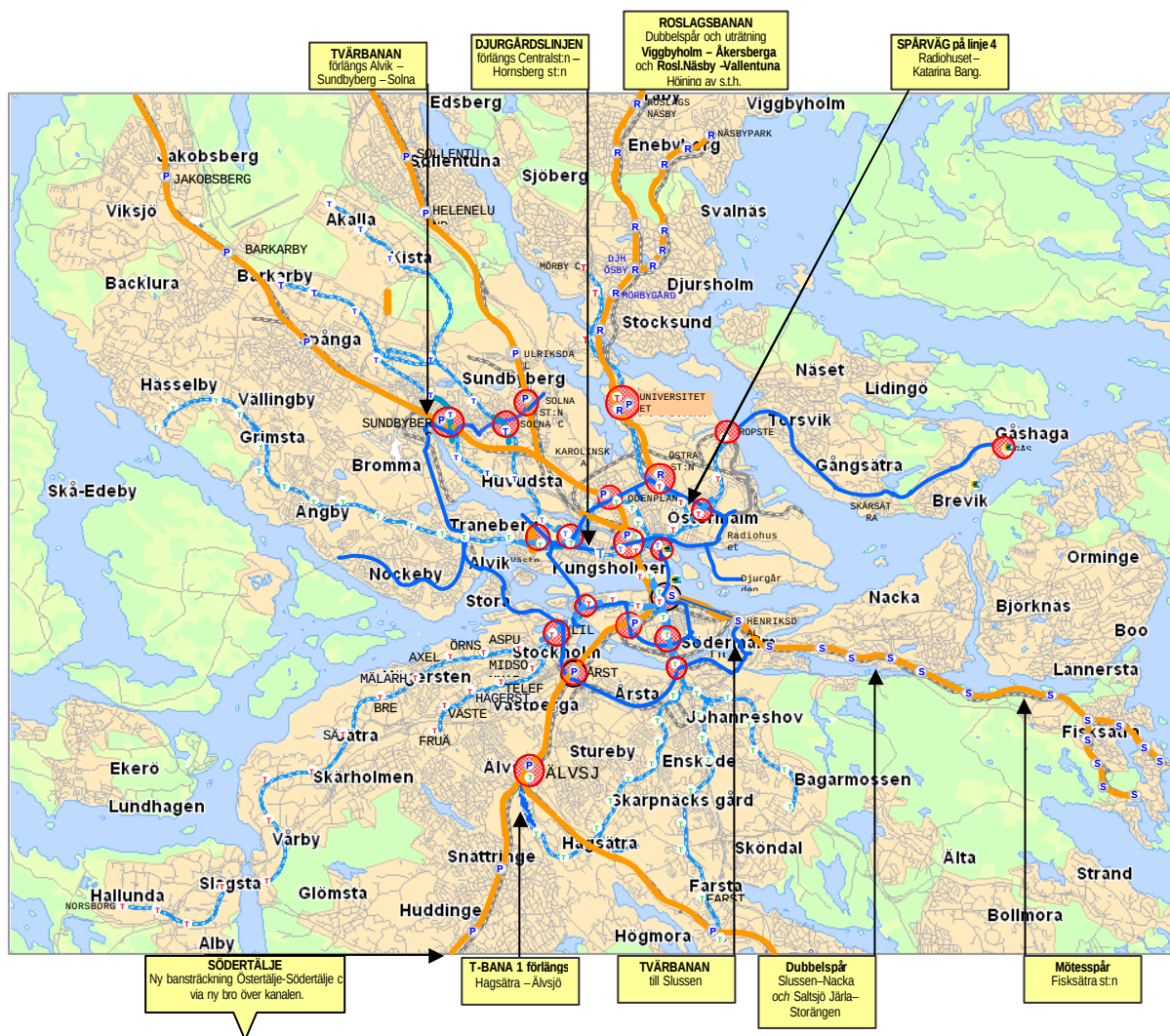
SAMMANFATTNING

Som grund för förslagna investeringar ligger de beräknade intäkterna från trängselavgifter i Stockholm baserat på en rapport av Naturskyddsföreningen från 2003¹. Rapporten räknar med en bruttointäkt på c:a 1 700 Mkr/år. Även om rapporten räknade i överkant så fanns det i den med undantag från trängselavgifterna. I Naturskyddsföreningens nya lagförslag² för trängselavgifter finns endast nödvändiga undantag med, bl.a. saknas nu undantag för miljöbilar. Under perioden 2008–2018 innebär detta en nettointäkt på c:a 1 400 Mkr. Även om man räknar lågt skulle alltså intäkterna kunna betala investeringskostnaderna på 7 600 Mkr samt drift och underhåll för de nya investeringarna. Observera att vissa infrastruktursatsningar, varom beslut redan fattats, inte återfinns bland förslagen till åtgärder då utgångspunkten varit att dessa projekt kommer att genomföras.

Ekonomi 2008-2018

Beräknat investeringsbehov	7 300 Mkr
Drift trängselavgiftssystem	3 000 Mkr
Drift och underhåll investeringar	6 400 Mkr
Intäkter trängselavgifter	17 000 Mkr

Fig. 1. Översiktskarta: Objekt upptagna i planen.



¹ http://www.stockholm.snf.se/bibliotek/rapport/SNF_trafikopt_avg.pdf

² <http://www.snf.se/pdf/trangselavgiftslag.pdf>

BERÄKNADE INVESTERINGSBEHOV

1		TVÄRBANANS FÖRLÄNGNING • Alvik – Sundbyberg – Solna st:n	1100 Mkr
2		UTBYGGNAD av ROSLAGSBANAN • Dubbelspår Galoppfältet – Åkersberga • Dubbelspår Roslags Näsby – Vallentuna • Omdragning med ny station vid Arninge	1700 Mkr
3		SALTSJÖBANAN och TVÄRBANAN <u>Etapp I:</u> • Mötespår i Fisksätra • Dubbelspår Storängen – Saltsjö-Järfa, • Två ändspår vid Slussen. <u>ETAPP II:</u> • Dubbelspår Slussen – Henriksdal • Fyrspårig ändst:n vid Slussen.	850 Mkr
4		SPÅRVÄGSDRIFT på LINJE 4 • Radiohuset – Fridhemsplan – N:a Hammarbyhamnen DJURGÅRDSLINJEN FÖRLÄNGES • Centralst:n – Fridhemsplan – Hornsbergs strand	1450 Mkr
5		DIREKTA SPÅR ÖSTERTÄLJE – SÖDERTÄLJE C med ny passage av Södertälje kanal. – avgår (av Banverket avsatta medel)	1815 Mkr – 315 Mkr
6		T-BANA HAGSÄTRA – ÄLVSJÖ Ny bytespunkt i söderort mellan Pendeltåg och T-bana vid Älvsjö st:n	700 Mkr
Summa investeringar			7 300 Mkr

Finansieringsplan

År	Objekt	Kostnad
2009–2010	Tvärbanans förlängning	1100 Mkr
2011	Utbyggnad av Roslagsbanan	1700 Mkr
2012–2013	Saltsjöbanan / Tvärbana Ost	850 Mkr
2014–2015	Spårvägar (linje 4 och 7)	1450 Mkr
2016–2017	Dir. spårförbindelse Östertälje – Södertälje C	1510 Mkr
2018	T-baneförlängning Hagsätra – Älvsjö	700 Mkr
Totalt		7 300 Mkr



TVÄRBANANS FÖRLÄNGNING TILL SOLNA ST:N

Befintlig spårvägsanläggning Sickla udde–Alvik: 11,5 km

Föreslagen utbyggnad: Alvik–Sundbyberg st:n–Solna Centrum–Solna st:n: 6,5 km

Kapacitet³ per timme (2 enheter) vid 5 minuterstrafik: 1872 sittpl./3192 ståpl. = 5064 pl.
(2 enheter) vid 10 minuterstrafik: 936 sittpl./1596 ståpl. = 2532 pl.

Anläggandet av en snabbspårväg i det s.k. halvcentrala bandet strax utanför Stockholms innerstad är en av få större kollektivtrafiksatsningar på senare tid. Den första delen mellan Gullmarsplan och Liljeholmen togs i bruk 1999. Under de närmast följande åren förlängdes spårvägen dels från Liljeholmen till Alvik i väster, dels från Gullmarsplan till Sickla udde i öster. Spårvägstrafiken på Tvärbanan har i alla avseenden blivit en stor framgång och antalet resande fortsätter att stiga. En vidare utbyggnad står därför högt på agendan.



Fig. 2. Översiktskarta: Tvärspårvägens sträckning Alvik–Ulvsunda–Sundbyberg–Solna st:n.

Objektsbeskrivning: Tvärbanan förlängs från Alvik via Ulvsunda–Bällsta Bro–Sundbyberg st:n–Vireberg–Solna centrum till Solna st:n.

Dessutom bör förberedelser vidtas inför en avgränsning av Tvärbanan Norr mot Rissne–Kista, en vidare förlängning mot Bergshamra–Universitetet samt en spårvägsförbindelse mellan Solna centrum och Karolinska varifrån linjen kan vidareföras på föreslagen stadsspårvägslinje mot Odenplan och City.

Syfte och mål: Tvärbanans övergripande funktioner är att knyta samman de radiella bansystemen, erbjuda gena, snabba tvärförbindelser samt att åstadkomma förbättrade lokala kommunikationer i det halvcentrala bandet där nya transportbehov uppstår i takt med att områdena byggs ut.

Beräknat investeringsbehov för ny infrastruktur: 1 100 Mkr.

Effekter: Tidigare analyser baserade på i regionplanen redovisad markanvändning för år 2015 har visat på en kraftigt ökad efterfrågan vad gäller tvärförbindelser. En avsevärd del av det förväntade behovet beräknas kunna tillgodoses genom en förlängning av tvärspårvägen från Alvik mot Solna station. Den föreslagna sträckningen länkar samman fyra av de nordgående radiella bansystemen vid Solna station (lokaltåg), Solna centrum (T-bana), Sundbyberg (lokaltåg och T-bana) samt Alvik (T-bana) och tillför en rad expansiva områden en nödvändig kapacitetsökning jämfört med dagens busstrafik. Dessutom visar erfarenheter från Västeuropa att spårsystemens strukturerande effekter – inte minst i nyexploaterade områden – utgör en viktig lokaliseringsskäl för näringslivet att etablera nya verksamheter.

³ Beräkningen baserad på spårvagn typ A32.



FORTSATT UTBYGGNAD AV ROSLAGSBANAN

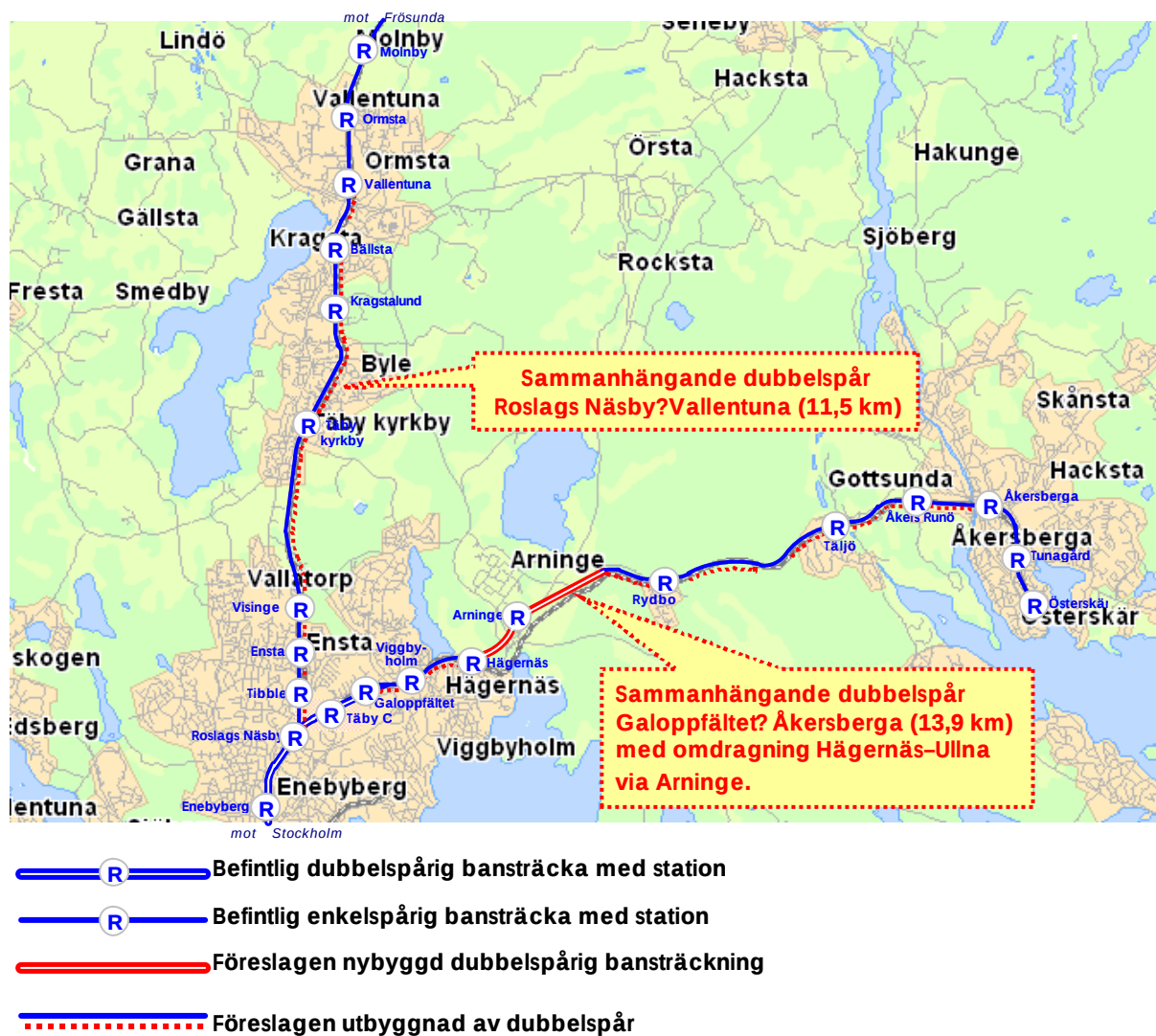
Utbyggnad av dubbelspår på delsträckorna:

- Roslags Näsby-Vallentuna: 11,5 km
- Galoppfältet-Åkersberga: 13,9 km

Kapacitet⁴ per timme (6 vagnar) vid 10 minuterstrafik: 2 736 sittpl.
(6 vagnar) vid 20 minuterstrafik: 1 368 sittpl.

Roslagsbanan har under de senaste åren uppvisat en positiv resandeutveckling och ombesörjer numera närmare 40 000 resor per dag. Ett ökat turutbud, introducerandet av snabbtåg liksom en kompetent och engagerad entreprenör har bidragit till ett ökat resande. Idag tillhör Roslagsbanan en av Sveriges tätast trafikerade järnvägar. Under årtal fick Roslagsbanan stå tillbaka i skuggan av 1960-talets planer på en tunnelbana till Täby men sedan några år pågår en successiv banupprustning, nu senast på sträckan Rydbo-Åkersberga. Däremot släpar utbyggnaden av sammanhängande dubbelspår efter, något som f.n. omöjliggör en ytterligare förtätning av trafiken.

Fig. 3. Översiktskarta: Föreslagna spårkompletteringar på Roslagsbanan.



⁴ Beräkningen baserad på SL X10p, Ubxp och Ubp.

I rusningstid används f.n. tidtabellsenligt samtliga mötesspår för tågmöten vilket innebär att kapaciteten på banans kvarvarande enkelspårsavsnitt utnyttjas maximalt. De investeringar som tidigare genomförts mellan Stockholm Ö och Täby centrum i syfte att öka spårkapaciteten, kan därför inte till fullo utnyttjas för att öka trafikutbudet eftersom enkelspårssträckorna i praktiken blir dimensionerande för alla tågrörelser på banan. För att till fullo kunna utnyttja redan gjorda investeringar söder om Roslags Näsby krävs att en sammanhängande dubbelspårsutbyggnad på sträckorna Viggbyholm? Åkersberga och Roslags Näsby ? Vallentuna snarast påbörjas. Åtgärderna som ryms även inom relativt måttliga investeringsramar ger dels snabbare och tätare trafik genom att möjliggöra systematiska tidtabellsupplägg med bl.a. skip-stoptåg, dels minimerar påverkan av uppkomna förseningar och trafikstörningar.

Objektsbeskrivning: Bandelarna Galoppfältet? Åkersberga respektive Roslags Näsby? Vallentuna byggs ut med sammanhängande dubbelspår. Bangeometrin förbereds för maxhastigheter på upp till 110 km/t. Motorvagnarnas prestanda höjs för att klara högre maxhastighet. En omläggning av sträckningen sker vid Arninge där en ny station byggs för direkta resor till de många arbetsplatserna och köpcentrat.

För att erbjuda en fullgod tillgänglighet krävs även att vagnparken successivt anpassas till plant insteg mellan vagn och plattform.

Syfte och mål: Dubbelspår på Roslagsbanans bägge huvudlinjer till Täby, Österåker och Vallentuna innebär i första hand förbättrad regularitet och fördubblad kapacitet på vissa banavsnitt då dagens maximalt utnyttjade enkelspårssträckor med inväntande av tågmöten bortfaller. Åtgärderna medger dessutom förkortade restider bl.a. genom förbättrad spårkapacitet som ger goda marginaler för att insätta ytterligare snabbtåg med skip-stopkörning på längre distanser. Med förhöjd kapacitet, högre hastighet och en ny station vid Arninge samt en moderniserad vagnpark som erbjuder fullgod handikapptillgänglighet, står Roslagsbanan väl rustad att svara upp mot nordostkommunernas krav på en snabb, effektiv och pålitlig stomtrafikförsörjning till priset av relativt måttliga investeringsbehov.

Beräknat investeringsbehov för infrastrukturåtgärder: 1 700 milj. kr.



– FLER SPÅR PÅ SALTSJÖBANAN – TVÄRBANAN TILL SLUSSEN

Mötesspår vid Fisksätra station.

Utbyggnad av dubbelspår på delsträckorna:

- Storängen–Saltsjö-Järla: 1,5 km
- Nacka–Slussen: 3,6 km

Kapacitet⁵ per timme (6 vagnar) vid 10 minuterstrafik: 2592 sittpl./2448 ståpl. = 5040 pl.
(6 vagnar) vid 30 minuterstrafik: 864 sittpl./ 816 ståpl. = 1680 pl.

Än idag har Saltsjöbanan primärt som trafikuppgift att ombesörja resandet mellan Saltsjöbaden och Stockholm trots att banan även löper genom centrala delar av Nacka kommun som Järla, Finntorp och Sickla. Saltsjöbanans andel av SL-trafiken i dessa områden skulle kunna öka betydligt om banans spårkapacitet tillät 10-minuterstrafik. Tvärbanan förlängs till Slussen och kopplas ihop med Saltsjöbanan.



Fig. 4. Oversiktskarta: Föreslagna spårkompletteringar på Saltsjöbanan jämte anslutande projekt.

Objektsbeskrivning: I en inledande etapp kompletteras nuvarande bana med mötesspår vid Fisksätra samt ett dubbelspår (på ett redan befintligt banreservat) mellan Saltsjö-Järla och Storängen. Därmed erhålles sammanhängande dubbelspår mellan Nacka och Saltsjö-Duvnäs. Vid Saltsjö-Järla reserveras utrymme för anslutning av en dubbelspårig bana mot Värmdö. Från den tidpunkt då samtrafikering med Tvärbanan inleds på avsnittet Slussen–Henriksdal krävs en flerspårig stationslösning vid Slussen.

Syfte och mål: Med ett nytt mötesspår vid Fisksätra, dubbelspårsutbyggnad Storängen–Saltsjö-Järla samt fler spår vid Slussen ges utrymme för tiominuterstrafik på Saltsjöbanan även inom ett kortare perspektiv. Den fortsatta expansionen av bostäder och arbetsplatser kring Hammarby Sjöstad ökar behovet av snabba, täta och kapacitetsstarka förbindelser även in mot centrala Stockholm. För att åstadkomma genomgående förbindelser mellan närförorter och innerstad förlängs Tvärbanan över Danvikstull mot innerstaden på gemensamma spår med Saltsjöbanan. En förlängning av Tvärbanan via Danvikstull är en viktig del för att kunna utnyttja systemets fulla potential.

Beräknat investeringsbehov för ny infrastruktur

- Etapp I Mötesspår i Fisksätra, dubbelspår Storängen–Saltsjö-Järla, två ändspår vid Slussen: 120 Mkr.
- Etapp II Dubbelspår Henriksdal–Slussen samt fyrspårig ändstation vid Slussen: 700 Mkr.

Effekter: För Nackas vidkommande innebär en påbörjad utbyggnad av Saltsjöbanans spårkapacitet att kommunens centrala delar redan i etapp I tillförs över 3000 passagerarplatser motsvarande 24 ledbussar per timme och riktning. Av stor betydelse är att banans ändstation vid Slussen utformas så att en koppling till framtida innerstadsspårväg i stråket Katarinavägen – Skeppsbron möjliggörs. Därigenom kan kollektivtrafikanterna från denna sektor erbjudas direkta resor till och från City.

⁵ Beräkningen baserad på nuv. vagnar typ C10/C11.



STADSSPÅRVÄGEN – EN HÅLLBAR TRAFIKLÖSNING

Befintlig spårvägsanläggning Norrmalmstorg–Djurgården: 3,1 km

Beslutad utbyggnad Norrmalmstorg–Centralst:n resp. Djurgårdsbron–Frihamnen: 2,8 km

Föreslagen vidare utbyggnad (etapp I):

– Radiohuset–Östra st:n–Fridhemsplan–Södra st:n–Katarina Bang.: 12,1 km

– Centralst:n/Cityterminalen–Fridhemsplan–Hornsberg: 3,3 km

– Karolinska–Odenplan 1,5 km

– Hornstull–Liljeholmen: 0,75 km

Kapacitet⁶ per timme vid 5-minuterstrafik: 3 624 pl.

vid 10-minuterstrafik: 1 812 pl.

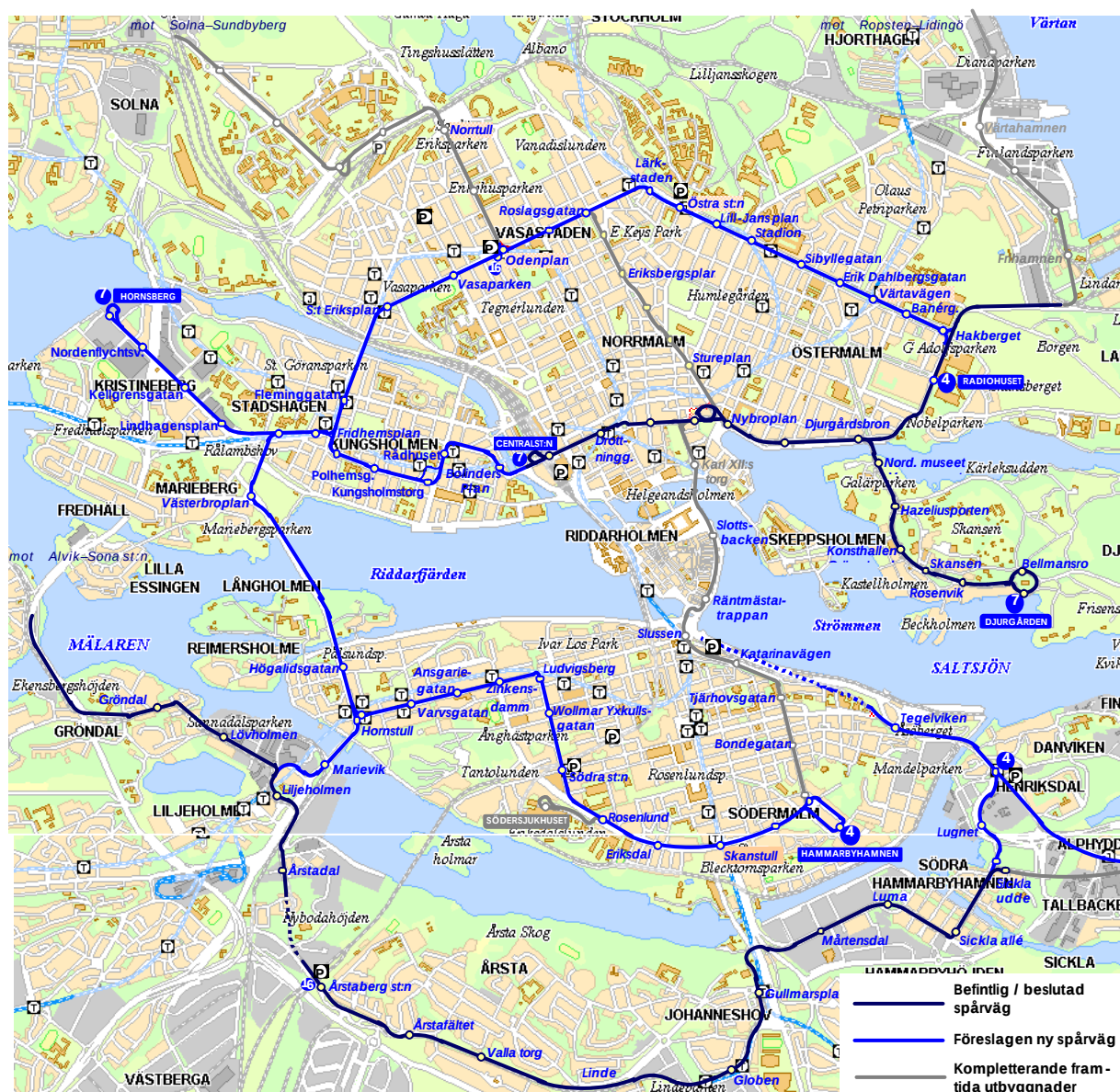


Fig. 5. Översiktskarta: Befintlig resp. föreslagen ny spårväg.

⁶ Beräkningen baserad på Alstom Citadis 402

Objektsbeskrivning:

1. **Linje 4 (Radiohuset–Katarina Bang.):** Ny spårvägsanläggning från Radiohuset via Oxenstiernsgatan–Valhallavägen–Odengatan–Sankt Eriksgatan–Drottningholmsvägen–Västerbron–Långholmsgatan–Hornsgatan–Rosenlundsgatan–Ringvägen–Katarina Bangata till Ljusterögatan (12,1 km). Längs Valhallavägen återtar spårvägen det trafikfria banreservatet i allén. Denna linje bör prioriteras då behovet är stort.
 2. **Linje 7 (Centralstn–Djurgården):** Djurgårdslinjens spår förlängs vidare från Centralstn/Cityterminalen via Klarabergsviadukten–Kungsholmsgatan–Scheelegatan–Hantverkargatan–Drottningholmsvägen–Lindhagensgatan till den nya stadsdelen Hornsberg (3,3 km). Spåravsnittet på Drottningholmsvägen mellan Sankt Eriksgatan och Mariebergsgatan (400 m) blir gemensamt med linje 4. På Lindhagensgatan kan spåren med fördel läggas på eget gräsbesätt reservat i gatumitten. Denna linje bör byggas i samband med färdigställandet av de nya bostäderna på nordvästra Kungsholmen.
- Linje 16 (Odenplan–Årstaberg st:n):** Kompletterande spårkoppling för genomgående spårvägs trafik mellan tvärbanan och stadsspårvägen från Liljeholmsinfarten via Liljeholmsbron och Hornstull (0,75 km). Från Odenplan får linjen gemensam sträckning med linje 4 via Odengatan–S:t Eriksgatan–Västerbron fram till Hornstull. Därefter passerar linjen över Liljeholmsbron och Liljeholmsinfarten fram till Katrineberg och kopplas till den nuvarande tvärspårvägen (linje 22) i korsningen Liljeholmsvägen/Lövholmsvägen. Därefter sammanfallande sträckning med linje 22 fram till Årstaberg st:n.

Syfte och mål: Delar av det nuvarande stombussnätet är tidvis överbelastat och behöver ersättas av ett trafiksystem med högre kapacitet och prioritet som dessutom ger en fullvärdig tillgänglighet för bl.a. rörelsehindrade jämte rullstolsburna trafikanter. Omställningen till modern spårvägstrafik med rymliga låg-golvsvagnar förstärker den totala transportkapaciteten på delar av innerstadens hårdast belastade sträckningar och innebär en betydande standardhöjning både kvantitativt och kvalitativt jämfört med dagens busstrafik. Därigenom läggs även grunden till ett strukturerande fast och tillförlitligt linjesystem som fördelar resandet mellan en rad viktiga innerstadsterminaler och minskar trängseln vid nuvarande överhettade bytespunkter.

Beräknat investeringsbehov för ny infrastruktur: 1 450 Mkr

Effekter: Med bibehållen turtäthet mer än fördubblas antalet tillgängliga platser per enhet vid en konvertering av t.ex. linje 4 från stombuss till spårvagn. Spårvägstrafik med två linjer över Västerbron innebär att antalet platser närmast tredubblas per timme och riktning mellan Hornstull och Fridhemsplan. Moderna ledspårvagnar med plant insteg garanterar även full tillgänglighet för rullstolsburna. Dessutom underlättas av- och påstigning för övriga trafikanter vilket nedbringar hållplatsuppehållen. På större gator såsom Valhallavägen och Ringvägen kan spårvägen med fördel framföras på gräsbesädd spårbädd i eget reservat enligt förebild från andra nyupprättade spårvägssystem i Västeuropa.

5



DIREKTSPÅR IN TILL SÖDERTÄLJE CENTRUM

Bansträckning: Östertälje? Södertälje C

Erforderligt nytt dubbelspår: 3,2 km

Kapacitet⁷⁾ per timme vid 10 minuterstrafik: 2 244 sittpl. + 3 000 ståpl.

vid 20 minuterstrafik: 1 122 sittpl. + 1 500 ståpl.



Fig. 6 Översikt över föreslagen ny spårdragning Östertälje? Södertälje C

Objektsbeskrivning: Via en ny bro- eller tunnelförbindelse över Södertälje kanal dras ett nytt dubbelspår från Östertälje fram till Södertälje C.

Syfte och mål: Restiden mellan Stockholm C och Södertälje C förkortas dels genom att de nya spårn erbjuder en genare sträckning, dels på grund av att behovet av att ändra körriktning vid Södertälje Hamn bortfaller. Restiden kan därmed förkortas med 6 till 8 minuter. Från Södertälje C fortsätter alla pendeltåg till Södertälje Syd via Södertälje Hamn. På så sätt erhåller centrala Södertälje liksom alla mellanliggande stationer in mot Stockholm direkt förbindelse med regional- och fjärrtåg via Södertälje Syd.

Beräknat investeringsbehov för ny infrastruktur: 1815 Mkr. varav 315 Mkr finns avsatt i Banverkets budget för 2007-09.

⁷⁾ Beräkningen baserad på SL pendeltåg, typ X60.



ÄLVSJÖ – NY BYTESPUNKT I SÖDER T-BANA « PENDELTÅG

Erforderligt nytt dubbelspår för T-bana Hagsätra–Älvsjö st:n: 1,9 km

Kapacitet⁸): passagere per timme vid 10 minuterstrafik: 2 268/5 184 = 7 452

vid 5 minuterstrafik: 4 536/10 368 = 14 904

Redan då T-banan utsträcktes från Rågsved till Hagsätra år 1960 var en vidare förlängning av linjen i ytläge fram till Älvsjö station fastställd i generalplanen för Stockholms stad. Ett markreservat ligger delvis kvar bortom Hagsätra station. Det är dags att nu genomföra denna koppling av tunnelbanans Hagsätragren till pendeltågen vid Älvsjö st:n.

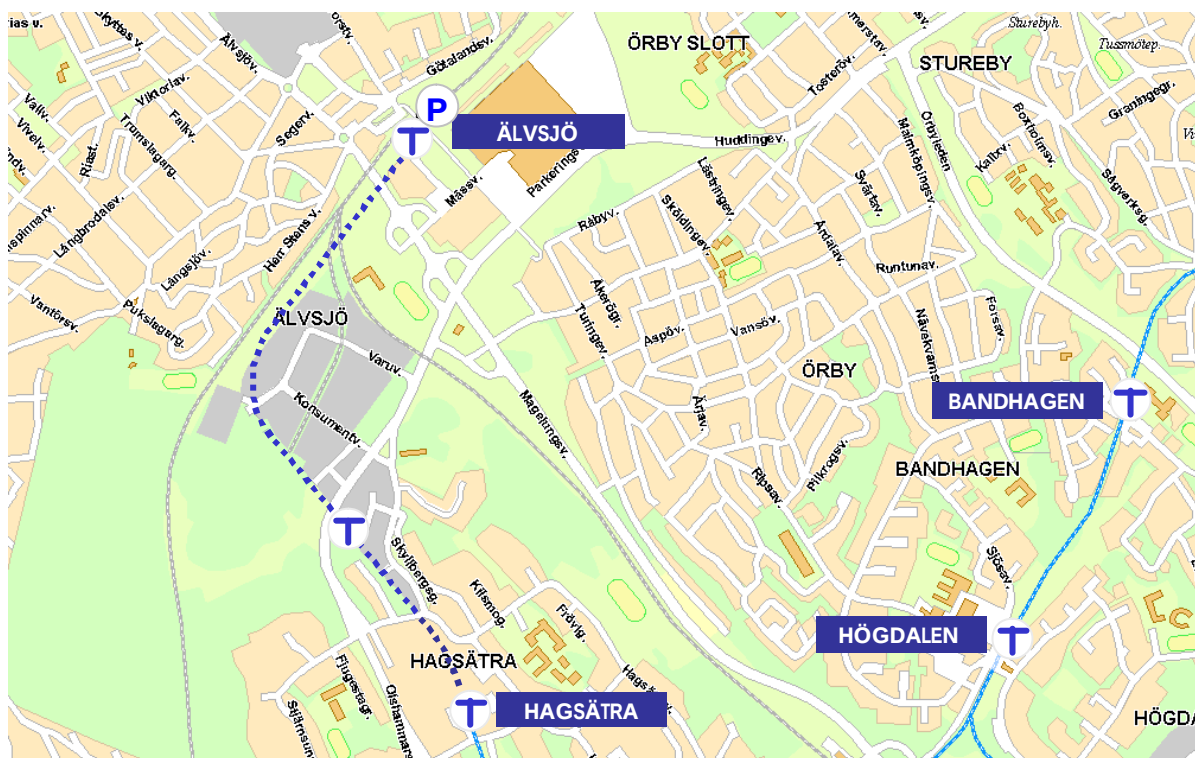


Fig. 7. Översiktskarta: T-banans förlängning Hagsätra–Älvsjö st:n

Objektsbeskrivning: Hagsätralinjen förlängs till Älvsjö station på delvis befintligt banreservat i ytläge.

Syfte och mål: Förlängningen knyter samman tunnelbanan och pendeltågen i söder. Härigenom förkortas restiderna mellan de södra kranskommunerna och Stockholms södra förorter genom tillkomsten av ytterligare en bytespunkt mellan lokaltåg och tunnelbana. Även från Rågsved och Hagsätra in mot Stockholm C kan restiderna kapas genom tillkomsten av en ny bytespunkt mellan tunnelbanan och lokaltågen vid Älvsjö station.

Beräknat investeringsbehov för ny infrastruktur: 700–800 milj. kr.

⁸ Beräkningen baserad på SL tunnelvagn, typ C20.

PROJEKT SOM BÖR INLEDAS INOM 10 ÅR

7		T-BANA TILL BARKARBY STATION ▶ Akallalinjen förlängs till Barkarby st:n. ▶ Ny bytespunkt T-bana « Pendeltåg sparar restid för pendlare i Norrort.
8		U-PENDELN CENTRALEN–NORRA ST:N–UNIVERSITETET ▶ Direktförbindelse mellan de södra regiondelarna och Universitetet ▶ Ny bytespunkt mellan Roslagsbanan « pendeltåg vid Universitetet st:n förkortar restiderna mellan syd- och nordostsektorn.
9		SNABBSPÅR MOT VÄRMDÖ ▶ Ny spårförbindelse till Gustavsberg? Mölnvik via Saltsjöbanans spår Slussen?Saltsjö-Järla. ▶ Fyrspårig station vid Slussen.
10		BOTKYRKABANAN HALVERAR RESTIDEN ▶ Pendeltåg Älvsjö?Kungens Kurva?Norsborg ▶ Halverad restid Norra Botkyrka—Stockholm ▶ Högklassig spårtrafik förbinder Kungens kurva.



Fig. 8. Översiktskarta: Projekt 7. T-banans förlängning Akalla – Barkarby st:n;
 Projekt 8. U-pendeln Stockholm C – Norra st:n – Universitetet;
 Projekt 9. Värmdöbanan (Slussen –)Saltsjö-Järla – Gustavsberg;
 Projekt 10. Botkyrkabanan (Stockholm –) Älvsjö – Kungens Kurva – Fittja.

Naturskyddsföreningen är en ideell miljöorganisation med kraft att förändra. Vi sprider kunskap, kartlägger miljöhot, skapar lösningar samt påverkar politiker och myndigheter såväl nationellt som internationellt. Dessutom står vi bakom världens tuffaste miljömärkning Bra Miljöval. Klimat, hav, skog, miljögifter och jordbruk är våra viktigaste arbetsområden. Föreningen har ca 170 000 medlemmar och finns i lokalföreningar och länsförbund över hela landet.



Naturskyddsföreningen
Stockholms län

Norrbackagatan 80
113 41 Stockholm
Tel. 08-644 52 70
www.stockholm.naturskyddsforeningen.se
ISBN: 91-972449-5-3