Strategisk utveckling

Handläggare
Jens Plambeck
08-686 16 51
jens.plambeck@sll.se

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2019-05-17

Trafiknämnden
2019-06-18, punkt 9

Ärende
TN 2016-0414

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Utredningsbeslut för Stomlinje Söderort-Nacka

Ärendebeskrivning

Ärendet avser utredningsbeslut omfattande en framtida stomlinje på sträckan Älvsjö – Nacka C, i ärendet benämnd Stomlinje Söderort-Nacka. I förslaget ingår även att genomföra en utblick mot Orminge i enlighet med Stomnätsplanens förslag på linjesträckning för en ny stomlinje mellan ostsektorn och Söderort.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt nedanstående underlag och bilaga

- Behovsanalys för del av Stomlinje Söderort-Nacka, sträckan Gullmarsplan-Nacka med utblick mot Orminge, daterad 2019-05-10

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta att föreslå regionstyrelsen besluta

att inom ramen för 2019 års investeringsbudget med inriktningsnivåer för planåren 2020-2028 fatta utredningsbeslut för Stomlinje Söderort-Nacka till en investeringsutgift om 9 miljoner kronor inklusive index.

Trafiknämnden föreslås för egen del besluta

att godkänna behovsanalysen för del av Stomlinje Söderort-Nacka, sträckan Gullmarsplan-Nacka med utblick mot Orminge,

att uppdra åt förvaltningschefen att efter genomförd utredning återkomma till trafiknämnden och regionstyrelsen med redovisning och underlag för inriktningsbeslut.

Förslag och motivering

Bakgrund

Trafiknämnden godkände i januari 2014 en stomnätsplan för Stockholms län (TN-1211-0263). Planen påvisar behov av stärkt kollektivtrafik i kopplingen mellan ostsektorn och Söderort där kollektivtrafikandelarna är låga. I planen beskrivs en ny stomlinje mellan Kungens kurva och Orminge benämnd Stomlinje M.

Den västra delen av stomlinjen sammanfaller med den norra delen av den planerade Spårväg Syd (Flemingsberg – Kungens kurva – Älvsjö) som är beslutad inom ramen för Sverigeförhandlingen och ingår i trafiknämndens beslutade investeringsplan (SL 2015-0497, LS 2017-0621).

För sträckan Älvsjö-Gullmarsplan genomfördes under 2016 en behovsanalys som godkändes av trafiknämnden mars 2017 (TN 2016-0414). En analys har däremot saknats för resterande del av stomlinjen, varför en kompletterande behovsanalys har genomförts för delen öster om Gullmarsplan som underlag för föreliggande utredningsbeslut. Genom kompletteringen finns nu en samlad analys för hela stomlinjen, som i detta ärende benämns Stomlinje Söderort-Nacka i enlighet med dess geografiska utsträckning.

Såväl Stockholms stad som Nacka kommun är i en expansiv period och kommer inom de närmsta åren att planera och genomföra en omfattande exploatering längs den tänkta stomlinjens sträckning. Bland de större stadsutvecklingsprojekten finns Älvsjö-Örby, Årstafältet och Söderstaden, där det senare omfattar Globenområdet, Slakthusområdet, Södra Skanstull och Gullmarsplan-Nynäsvägen. Inom Nacka kommun pågår planarbete vid bland annat Sickla station, utmed Värmdövägen, vid Nacka C och i Orminge.

Detaljplanearbete och projektering är redan igång varför det är viktigt att redan nu definiera vilka markanspråk som behövs för en framtida stomtrafik längs sträckan.

En nära samverkan med berörda kommuner bedöms som central för utredningsarbetet, varför en tidig dialog har förts mellan parterna med syfte att säkerställa aktörernas samverkan i kommande utredningsarbete. En tidig överenskommelse är under framtagande, vilken kommer att definiera parternas deltagande i arbetet.

Utöver kommunernas planering pågår även en rad projekt och utredningar inom trafikförvaltningen med ömsesidig påverkan på Stomlinje Söderort-Nacka. Bland dessa finns bland andra Bytespunkt Gullmarsplan, Spårväg Syd och ny tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan, samt det nyligen initierade arbetet med framtagande av en Kollektivtrafikplan för region Stockholm. Även pågående arbete med tunnelbanans utbyggnad och Saltsjöbanans upprustning ger förutsättningar som behöver analyseras ur ett systemperspektiv kopplat till stomlinjens sträckning och trafikuppgift.

Överväganden och motivering

När Stockholm växer behöver kollektivtrafiken utvecklas för att svara mot det ökande behovet av resor. Kollektivtrafiken har också en funktion att fylla som främjande för den kraftiga bebyggelseutveckling som krävs för att kunna erbjuda bostäder till regionens nya invånare. För att kollektivtrafiken ska kunna stödja ett ökat bostadsbyggande och en växande arbetsmarknad måste kapacitetsstarka, attraktiva och effektiva resor erbjudas.

I stomnätsplanen konstateras att det finns ett behov av att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft mellan Nacka och Söderort som är ett stråk med en relativt omfattande biltrafik samtidigt som kollektivtrafiken erbjuder en förhållandevis låg tillgänglighet. Stråket utgör en central och expansiv del av regionen, där en omfattande planering pågår. Såväl Stockholms stad som Nacka kommun har initierat flera stora utvecklingsprojekt i enlighet med 2013 års Stockholmsöverenskommelse som på sikt kommer att påverka efterfrågan på resor.

I den expansiva Stockholmsregionen råder i många fall konkurrens om utrymmet och en hög grad av samordning krävs mellan planering av kollektivtrafiken och planläggning för nya bostäder och andra verksamheter. I en tät stadsmiljö behöver kollektivtrafikens funktion vägas mot andra behov och

nyttor vid val av sträckningar, utformning och systemval. Analyser behöver genomföras för att säkerställa vilka trafiklösningar, i form av spår- eller busstrafik, som genererar de största nyttorna. Genom att tidigt i planeringsprocessen identifiera och kommunicera vilka stråk som är viktiga att reservera för kollektivtrafik kan trafikförvaltningen säkerställa ett långsiktigt hållbart kollektivtrafiksystem som bidrar till att nå regionens mål om ökad kollektivtrafikandel och ett klimatneutralt transportsystem.

I den genomförda behovsanalysen för Stomlinje Söderort-Nacka, sträckan Gullmarsplan-Nacka med utblick mot Orminge, redovisas de projekt och beroenden som finns längs stomlinjens föreslagna sträckning. Genom analysen och tidigare genomförd analys för sträckan Älvsjö-Gullmarsplan, framstår ett tydligt behov av att genomföra en samlad utredning för stomlinjen på sträckan Älvsjö-Nacka C med utblick mot Orminge. I det fall en sådan utredning fördröjs föreligger risk att möjligheten till en framtida stomtrafik byggs bort på delar av sträckan.

Ekonomiska konsekvenser
Detta beslut omfattar utredningsbeslut om 9 miljoner kronor. Bilagd behovsanalys utgör underlag för detta beslut. Objektet finns inte med i av landstingsfullmäktige beslutad budget för 2019 med planår 2020-2028 (LS 2017-1455).

Riskbedömning
Under utredningsstudien kommer riskanalyser enligt trafikförvaltningens riskmodell att genomföras för att identifiera risker för utredningen och kommande faser. Att påbörja en utredning omfattande Stomlinje Söderort-Nacka bedöms som angeläget utifrån övrig planering som pågår i området med ömsesidig påverkan på en tänkt stomlinje i stråket. Risk föreligger annars att möjligheter byggs bort eller handlingsalternativ begränsas, vilket riskerar driva kostnaderna för en framtida stomlinje, oavsett om denna utförs med spår eller buss eller kombinationer av trafikslagen.

Trafikförvaltningen behöver därför i ett tidigt skede säkra utrymmen för framtiden. Detta gäller inte minst Värmdövägen som är föremål för ombyggnad, samt den yta som i dagsläget ianspråktas av befintlig tunnelbaneanläggning inom fastigheten Enskede Gård 1:1. Den senare kommer att frigöras för annat ändamål när tunnelbanans blå linje byggs ut och sammankopplas med Hagsätragrenen. Beroende på systemval för Stomlinje Söderort-Nacka kan del av detta område även i fortsättningen behöva nyttjas för kollektivtrafikändamål.

Konsekvenser för miljön
Utredningen kommer att belysa trafiklösningars konsekvenser för miljön avseende buller, markanspråk, påverkan på vatten, ökad energianvändning, luftutsläpp med mera.

En stärkt kollektivtrafikkoppling i relationen ostsektorn-Söderort har i tidigare analyser bedömts leda till ökad kollektivtrafikresande i stråket. Genom att möjliggöra för fler att utnyttja kollektivtrafiken skapas förutsättningar att nå regionens mål om ökad kollektivtrafikandel och ett klimatneutralt transportsystem.

Inom ramen för beslut fattat inom trafikförvaltningen om implementering av Miljömål 13 i Region Stockholms Miljöprogram 2017-2021 kommer en klimatkalkyl genomföras för de utredningsalternativ som tas fram inom arbetet som del i den samlade effektbedömningen för respektive utredningsalternativ.

Sociala konsekvenser
Utredningen kommer att genomföras i ett tidigt skede och har goda förutsättningar att bidra till positiva sociala värden genom att identifiera och beskriva sociala konsekvenser kopplade till olika alternativa lösningar för Stomlinje Söderort-Nacka. Inom utredningen bör bland annat fördelning av restidsvinster och övriga effekter analyseras utifrån socioekonomiska aspekter. I förlängningen kan detta bidra till ökad jämlikhet och jämställdhet för regionens invånare genom förbättrad tillgänglighet till arbete, utbildning, service och rekreation.

Caroline Ottosson
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

Strategisk utveckling

RAPPORT
2019-05-10
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2016-0414

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Manne Schmitz
08 - 686 16 89
manne.schmitz@sll.se

Behovsanalys för del av Stomlinje Söderort-Nacka, sträckan Gullmarsplan-Nacka med utblick mot Orminge

Innehållsförteckning

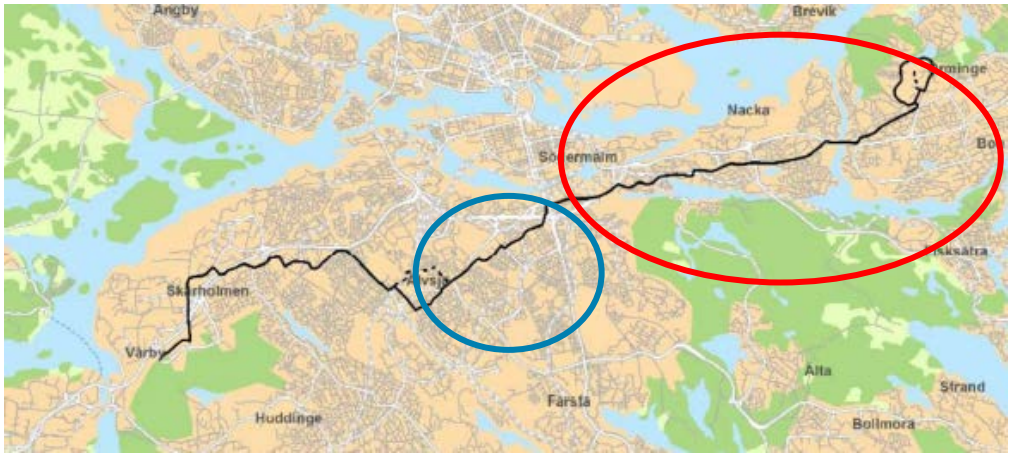
Sammanfattning 3
1 Syfte med behovsanalysen 5
2 Bakgrund och förutsättningar 5
2.1 Sträckan Gullmarsplan-Sickla 6
2.2 Sträckan Sickla-centrala Nacka 7
2.3 Sträckan Centrala Nacka-Orminge 9
2.4 Angränsande projekt och utredningar 12
3 Mål för Stomlinje Söderort-Nacka 17
3.1 Övergripande mål och vision 17
4 Behov av fortsatt arbete 25
5 Samlad bedömning och rekommendation 27

Sammanfattning

I stomnätsplanen för Stockholms län (TN-1211-0263) konstateras att det finns ett behov av att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft mellan Nacka och Söderort som är ett stråk med en relativt omfattande biltrafik samtidigt som kollektivtrafiken är svag. I planen beskrivs därför en ny stomlinje mellan Kungens kurva och Orminge benämnd Stomlinje M.

Den västra delen av stomlinjen sammanfaller med den norra delen av den planerade Spårväg Syd (Flemingsberg – Kungens kurva – Älvsjö) som är beslutad inom ramen för Sverigeförhandlingen och ingår i trafiknämndens beslutade investeringsplan.

En samlad analys har saknats för resterande del av stomlinjen, varför föreliggande behovsanalys har tagits fram för delen öster om Gullmarsplan som ett komplement till tidigare genomförd behovsanalys för sträckan Älvsjö-Gullmarsplan. Härigenom finns nu en samlad analys för hela stomlinjen, som i detta dokument benämns Stomlinje Söderort-Nacka i enlighet med dess geografiska utsträckning.



Figur 1: Stomlinje M enligt stomnätsplanen. Utredningsområdet för tidigare genomförd behovsanalys för sträckan Älvsjö-Gullmarsplan markerad i blått. Föreliggande kompletterande behovsanalys för sträckan Gullmarsplan–Nacka med utblick Orminge omfattar rödmarkerat område. Hela sträckan Älvsjö-Orminge utgör Stomlinje Söderort-Nacka.

Flera stadsutvecklingsprojekt pågår längs den tänkta stomlinjens sträckning, där såväl Stockholms stad som Nacka kommun initierat flera projekt i området i enlighet med 2013 års Stockholmsöverenskommelse.

Behovsanalysen har genomfört en kartläggning över bebyggelseplaneringen och de övriga beroenden som finns längs en tänkt framtida stomlinje på sträckan mellan Gullmarsplan-Nacka med utblick mot Orminge. Genom kartläggningen framgår att det inom och angränsande till utredningsområdet finns flera intressenter med pågående planer och utredningar. De intressenter som berörs är bland andra:

- Utbyggnadsprojekt Blå linje till Nacka
- Projekt Gullmarsplan
- Mötesplats Nacka
- Program Saltsjöbanan, upprustning av lokalbana
- Ny Skurubro
- Värmdövägen, omdaning av stadsgata
- Orminge centrum, stadsutveckling
- Nacka kommuns stadsutveckling utmed stomlinjen
- Stockholm stads stadsutveckling utmed stomlinjen
- Planerad busstrafik

Genom att tidigt i planeringsprocessen identifiera och kommunicera vilka stråk som är viktiga att reservera för kollektivtrafik kan trafikförvaltningen säkerställa ett långsiktigt hållbart kollektivtrafiksystem som kan bidra till regionens mål om ökad kollektivtrafikandel och ett klimatneutralt transportsystem.

Behovsanalysen konstaterar att det finns brister inom området beträffande kollektivtrafikens framkomlighet. En rekommendation från analysarbetet är att ett samlat grepp tas kring hela Stomlinje Söderort-Nacka i syfte att utreda vilka utrymmesanspråk och andra behov som föreligger för stomlinjen, samt vilken trafiklösning som bidrar till störst måluppfyllelse för regionen och berörda kommuner.

1 Syfte med behovsanalysen

Syftet med behovsanalysen är att kartlägga nuläget för bebyggelseplaneringen och övriga beroenden längs Stomlinje Söderort-Nacka på sträckan mellan Gullmarsplan-Nacka med utblick Orminge. Genom kartläggningen klargörs vilka behov och projektberoenden som behöver utredas vidare för att kunna ta ställning till en trafiklösning, buss eller spår, för Stomlinje Söderort-Nacka.

2 Bakgrund och förutsättningar

Trafiknämnden godkände i januari 2014 en stomnätsplan för Stockholms län (TN-1211-0263). Planen påvisar behov av stärkt kollektivtrafik i kopplingen mellan ostsektorn och Söderort där kollektivtrafikandelarna är låga. I planen beskrivs en ny stomlinje mellan Kungens kurva och Orminge benämnd Stomlinje M.

Den västra delen av stomlinjen sammanfaller med den norra delen av den planerade Spårväg Syd (Flemingsberg – Kungens kurva – Älvsjö) som är beslutad inom ramen för Sverigeförhandlingen och ingår i trafiknämndens beslutade investeringsplan (SL 2015-0497, LS 2017-0621).

För sträckan Älvsjö-Gullmarsplan genomfördes under 2016 en behovsanalys som godkändes av Trafiknämnden mars 2017 (TN 2016-0414). En analys har däremot saknats för resterande del av stomlinjen, varför föreliggande kompletterande behovsanalys har genomförts för delen öster om Gullmarsplan i syfte att erhålla en samlad analys för hela stomlinjen som grund för ett utredningsbeslut.

Nulägesbeskrivningen för denna analys och sträckan Gullmarsplan-Nacka med utblick Orminge är uppdelad i tre delar, då det rör sig om tre sträckor med olika förutsättningar och målstandard. De tre sträckorna är Gullmarsplan - Sickla, Sickla - Centrala Nacka och Centrala Nacka - Orminge. För varje del beskrivs kortfattat pågående stads- och infrastrukturutveckling att ta hänsyn till i det fortsatta arbetet med en utredning för Stomlinje Söderort-Nacka. Vidare ges en kortfattad beskrivning av de brister som föreligger avseende framkomlighet och utrymme för en framtida stomlinje.

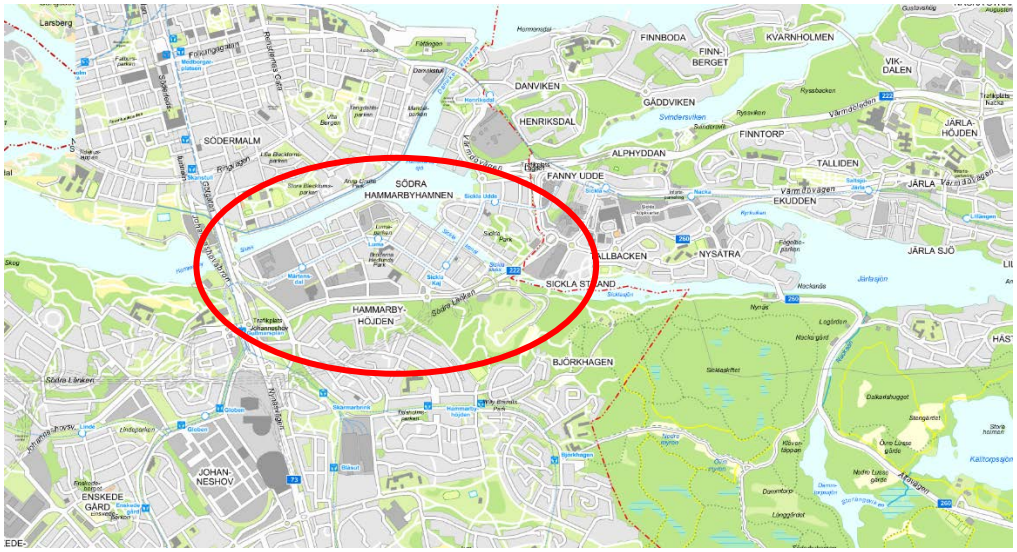
2.1 Sträckan Gullmarsplan-Sickla

2.1.1 Nuläge Gullmarsplan

Gullmarsplan är en av Stockholms största bytespunkter i kollektivtrafiken. Här planerar Stockholm stad för utbyggnaden av Söderstaden och Slakthusområdet. Läget strax söder om Skanstull är strategiskt för både Stockholm söderort och kommunerna i de södra och sydöstra delarna av länet. Vid Gullmarsplan sammanstrålar i dagsläget de tre grenarna av den Gröna tunnelbanan, Tvärbanan och ett stort antal busslinjer vilket gör platsen till en viktig bytespunkt för resenärerna. Sedan 2017 går det att åka Tvärbanan mellan Gullmarsplan till Sickla, vilket innebär möjlighet till bytesfria resor hela vägen från Solna via Alvik-Liljeholmen-Gullmarsplan-Hammarby Sjöstad till Sickla. Busstrafik saknas på sträckan Gullmarsplan-Sickla.

2.1.2 Nuläge Hammarby Sjöstad

Utmed sträckan mellan Hammarby fabriksväg och Hammarbyvägen planerar Stockholm stad att förtäta och förändra gatuutrymmet. I anslutning planerar Stockholm stad för Hammarbyskogen och Sjöstadshöjden där Hammarby Sjöstad byggs ihop med Hammarbyhöjden/Björkhagen.



Figur 2: Översikt sträckan Gullmarsplan- Sickla

2.1.3 Brister på sträckan Gullmarsplan-Sickla

På sträckan finns idag spårväg, i form av Tvärbanan mellan Gullmarsplan via Hammarby Sjöstad till Sickla. Busstrafik saknas på sträckan. Det finns brister på sträckan avseende hur ytterligare stomtrafik, till exempel busstrafik, på ett gent och framkomligt sätt ska kunna ta sig från Gullmarsplan vidare mot Sickla. Det finns svårigheter med att ta sig från bytespunkten Gullmarsplan via väg 73 till Hammarby Sjöstad och vidare till Sickla. I dagsläget kan inte busstrafik köra via Södra länken på grund av säkerhetsskäl. Det finns också brister i utrymmet på sträckan avseende de krav som enligt Stomnätsplanen ställs på en stomlinje beträffande hög medelhastighet och kort restid.

2.2 Sträckan Sickla-centrala Nacka

2.2.1 Nuläge Sickla

Inom Sickla planeras för totalt ca 4500 nya bostäder. Stadsdelen ska utvecklas mot en tät stadsbebyggelse där Tvärbanan, kommande tunnelbana och Saltsjöbanan möts. Området ska karaktäriseras av en blandning av bostäder, arbetsplatser, verksamheter, service och offentliga platser. Inom området pågår en åtgärdsvalsstudie för väg 260, Ältavägen, vilken leds av Trafikverket. Området kring Sickla påverkas av riksintresseprecisering för Östlig förbindelse, vilken förväntas vara klar under 2019.



Figur 3: Översikt över planerad bebyggelseplanering i Sickla, Nacka kommun.

2.2.2 Nuläge Saltsjöbanans upphöjning i Sickla

I Sickla byggs en järnvägsbro där Saltsjöbanan kommer att gå i framtiden. Saltsjöbanan utgör i dag en barriär i området. Genom att lägga järnvägen på en bro skapas en sammanhängande stadsmiljö med plats för gående, cyklister, kollektivtrafikanter och bilister. Tidplanen för att påbörja arbetet med upphöjningen är 2021

2.2.3 Nuläge Värmdövägen

Den befintliga Värmdövägen kommer att finnas kvar och behålla sin centrala funktion. Ambitionen är att Värmdövägen, som anses vara en barriärskapande trafikled med bitvis överdimensionerade ytor för biltrafik, ska omvandlas till en sammanhållande stadsgata där kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik prioriteras. Stadsbyggnadsprojekt Värmdövägen sträcker sig från Sickla Bro till Nacka Forum och omfattar även en bit av Vikdalsvägen.

På delar av gatusträckan kommer Värmdövägen anpassas till en stadsomvandling med ny kvartersbebyggelse utmed gatans båda sidor. På andra gatusträckor sätter topografin och Saltsjöbanan vissa begränsningar varför förändringarna blir mindre omfattande. I och med planerad sammankoppling med Planiavägen öppnas Värmdövägen upp mot söder. Vid Järlakrysset skapas en mer yteffektiv och stadsmässig trafikplats. På ett antal platser kommer Värmdövägen anslutas med nya tvärgator som angör den planerade bebyggelsen. Projekt Värmdövägen planeras att byggas ut i etapper som anpassas till anslutande stadsbyggnadsprojektens tidplaner. Tidplanen innebär genomförande 2020-2024.



Figur 4: Värmdövägen enligt gestaltningsprogram från Nacka kommun

2.2.4 Brister på sträckan Sickla-centrala Nacka

Värmdövägen är av central betydelse för kollektivtrafiken på sträckan, oavsett om kommande stomlinje utgörs av en spår- eller busslösning. På sträckan mellan Sickla och Järla station finns idag spårtrafik i form av Saltsjöbanan. Ett flertal busslinjer, bland annat linje 405, 410, 413 och 414, trafikerar idag Värmdövägen mellan Sickla och centrala Nacka. Med de ombyggnadsplaner som pågår och planeras utmed sträckan finns risk för framkomlighetsproblem och svårighet att möta utrymmeskrav för framtida stomtrafik mellan Sickla och centrala Nacka. Behov kommer också att finnas av utrymme för depå i nära anslutning till Nacka centrum i det fall en spårväg planeras.

2.3 Sträckan Centrala Nacka-Orminge

2.3.1 Nuläge Centrala Nacka

Centrala Nacka är den nya stadsdel som byggs från Järlahöjden i väster till Skvaltan i öster. Centrala Nacka är den största stadsdelen i Nacka kommun. Den norra delen gränsar mot Ryssbergen, Nacka strand och Jarlaberg och den södra delen gränsar mot Lillängen och Järla sjö. Här planeras det för 7000 bostäder och 7000 nya arbetsplatser. Sammanlagt innehåller de startade stadsbyggnadsprojekten i centrala Nacka drygt 4 600 bostäder. Värmdövägen och Vikdalsvägen ska byggas om till en stadsgata som är trygg för gående och cyklister. Den norra och södra delen av centrala Nacka binds samman genom att cirka 300 meter av Väg 222 Värmdöleden, däckas över i höjd med Nacka Forum. Under mark planeras den framtida tunnelbanestationen Nacka med två uppgångar och en ny bussterminal i anslutning. Den nuvarande trafikplatsen vid Nacka Forum tas bort och ersätts av trafikplats Kvarnholmen och trafikplats Skvaltan.



*Figur 5: Mötesplats Nacka med utbyggd tunnelbana, Väg 222 Värmdöleden och framtida ny busstermina*l

2.3.2 Nuläge Ektorp centrum

Ett stadbyggnadsprojekt har påbörjats i Ektorp centrum tillsammans med centrumägaren i syfte att utveckla området med framförallt handel, service och uppskattningsvis 200-400 bostäder.

2.3.3 Nuläge Nya Skurubron

Trafikverket ska bygga en ny bro på väg 222, Värmdöleden, över Skurusundet. Projektet omfattar bygget av den nya Skurubron, ombyggnader av trafikplatserna Skuru och Björknäs samt renovering och ombyggnad av den befintliga Skurubron. När den nya Skurubron öppnar för trafik påbörjar Trafikverket renoveringen och ombyggnaden av den befintliga bron, som ska byggas om till gång- och cykelväg samt lokalväg. Hela projektet beräknas påbörjas under hösten 2019. Planerad invigning av nya Skurubron är 2022 och hela projektet planeras vara klart 2024.

2.3.4 Nuläge Orminge

I Orminge planerar Nacka kommun för totalt 2 350 bostäder, lokaler för handel och andra verksamheter, förskolor, utvecklad bussgata, ny infartsparkering, gator och cirkulationsplatser, cykelbanor och platser för rekreation. I själva centrum ca planeras för ca 1800 nya bostäder.



Figur 6: Nacka kommuns planprogram för Orminge centrum

2.3.5 Brister på sträckan Nacka Centrum-Orminge

På sträckan mellan Nacka Centrum och Orminge trafikerar ett flertal busslinjer, bland annat linje 422 och 471. På större delen av sträckan går busstrafiken på väg 222, Värmdöleden, som är motorvägsled med busskörfält. Detta medför möjlighet att hålla en hög medelhastighet. Om stomlinje Söderort-Nacka dras till Orminge centrum krävs att tillräcklig kapacitet finns för denna vid ändhållplats.

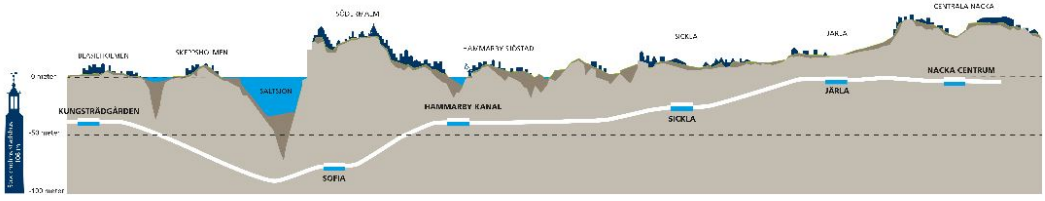
2.4 Angränsande projekt och utredningar

Ett flertal projekt och utredningar pågår med ömsesidig påverkan på Stomlinje Söderort-Nacka. Nedan redovisas för de som har identifierats hittills. I fortsatt arbete behöver intressentanalysen fördjupas.

2.4.1 Ny tunnelbana till Nacka

Region Stockholm planerar en utbyggnad av tunnelbanans Blå linje till Södermalm, Nacka och Söderort. Det är en sträcka på totalt 11,5 kilometer som byggs helt under mark. Utbyggnaden börjar vid Kungsträdgården, där tunneln redan är förberedd för en framtida utbyggnad. Därifrån byggs en tunnel i berget under vattnet med en första station vid Sofia på Södermalm. Söder om station Sofia delar sig tunnelbanan åt två håll. Sista stationen för Blå linje på Södermalm blir Hammarby kanal. Stationen vid Hammarby kanal kommer att ligga under vattnet med en uppgång på Södermalm och en uppgång i Hammarby sjöstad.

Från Sofia via Hammarby kanal fortsätter den östra förgreningen av Blå linje till Nacka. Det blir tre stationer i Nacka: Sickla, Järla och slutstationen Nacka vid Nacka Forum. Byggstart planeras till år 2019 och byggtiden är cirka sju till åtta år. Genom utbyggnaden planeras nya bostäder och en levande stad på västra Sicklaön.

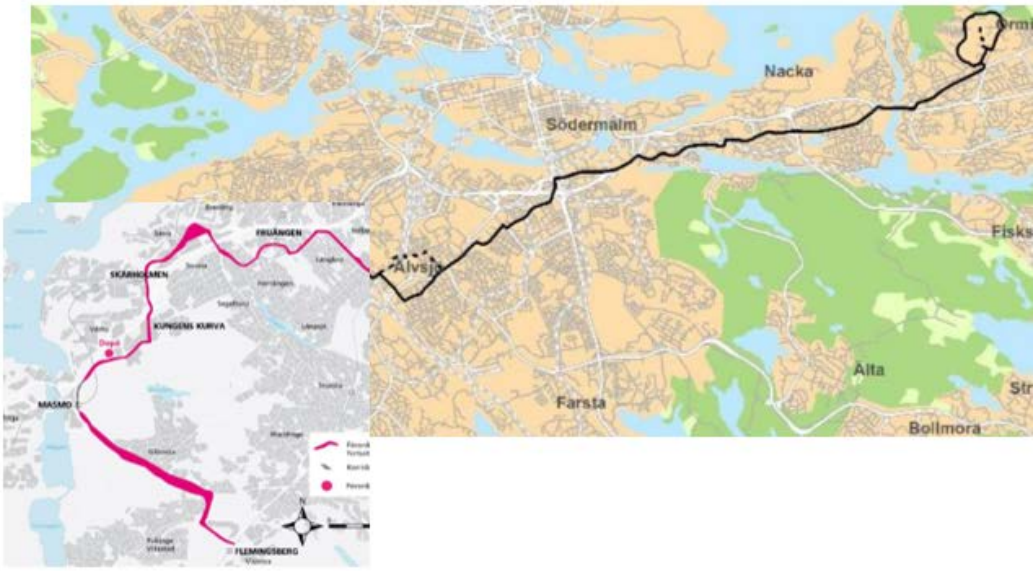


Figur 7: Tunnelbanan byggs i berg under bland annat Saltsjön och Hammarby kanal. Stationerna Sickla, Järla och Nacka C kommer ligga i Nacka.

Kopplat till de nya tunnelbanestationerna i Nacka kommer kollektivtrafiken att byggas ut på flera sätt: Saltsjöbanan rustas upp och en förstärkning av busstrafiken genomförs för att förbättra tvärförbindelserna mellan östra och västra Stockholm. Tvärbanan förlängdes till Sickla år 2017.

2.4.2 Spårväg Syd

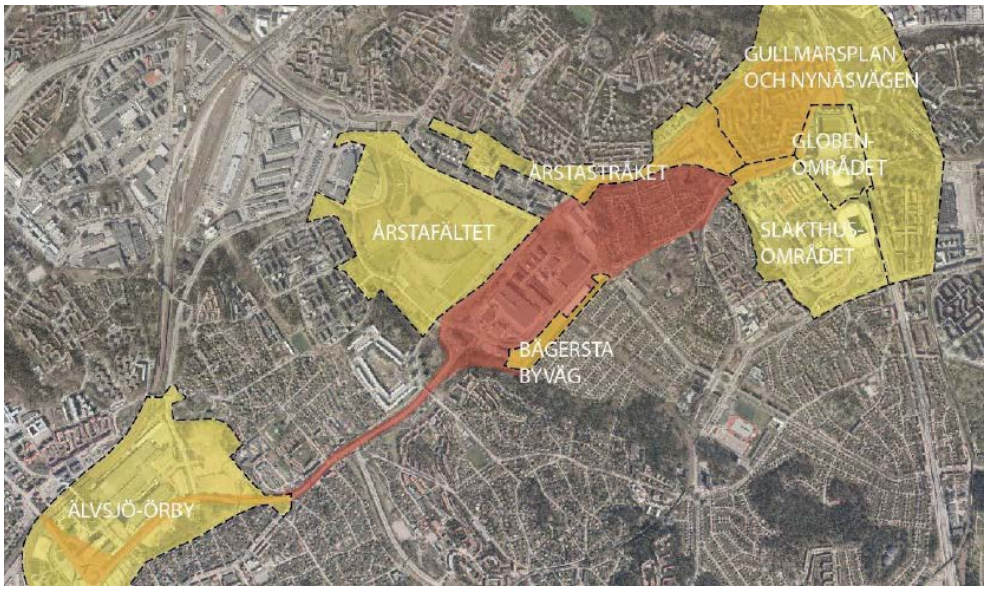
Beslut har fattats om en ny spårväg mellan Flemingsberg och Älvsjö. Spårvägen passerar bland annat Masmo, Kungens kurva, Skärholmen och Fruängen. Spårväg Syd ska göra det lättare att resa i södra Stockholm. Det blir en effektiv tvärförbindelse som knyter ihop olika expansiva områden, och underlättar byten mellan spårväg, buss, tunnelbana, pendeltåg och regionaltåg. En spårväg gör det också möjligt att bygga nya bostäder längs sträckan. Arbetet förväntas kunna påbörjas år 2024. Genomförandetiden beräknas till tio år.



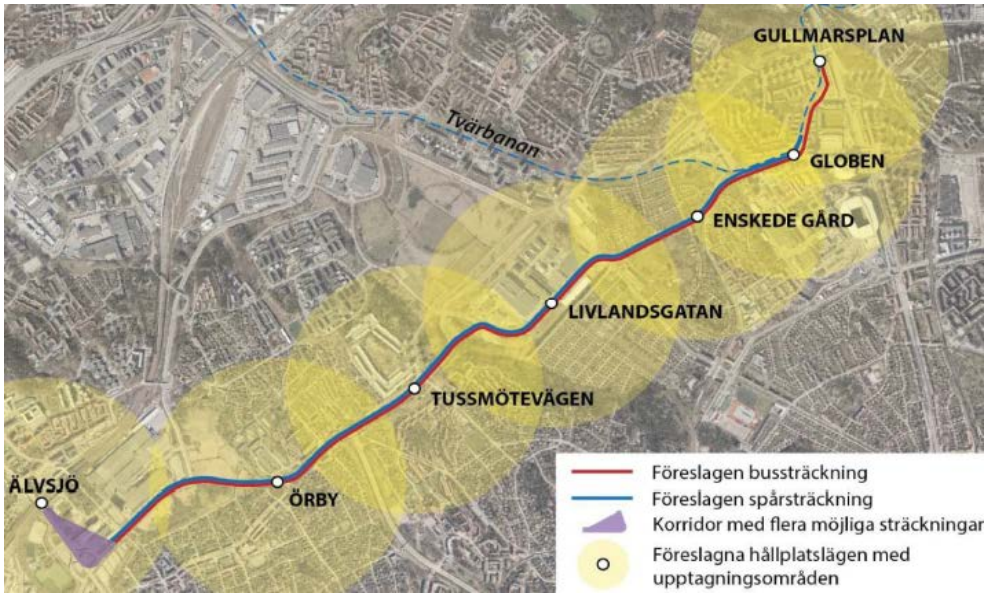
Figur 8: Spårväg Syd och kopplingen till Stomlinje Söderort-Nacka.

2.4.3 Behovsanalys Stomlinje Söderort mellan Älvsjö-Gullmarsplan

I tidigare genomförd behovsanalys för Stomlinje Söderort mellan Älvsjö och Gullmarsplan, studerades möjliga sträckningar för spår- och busstrafik. Behovsanalysen för denna del godkändes av Trafiknämnden under våren 2017.



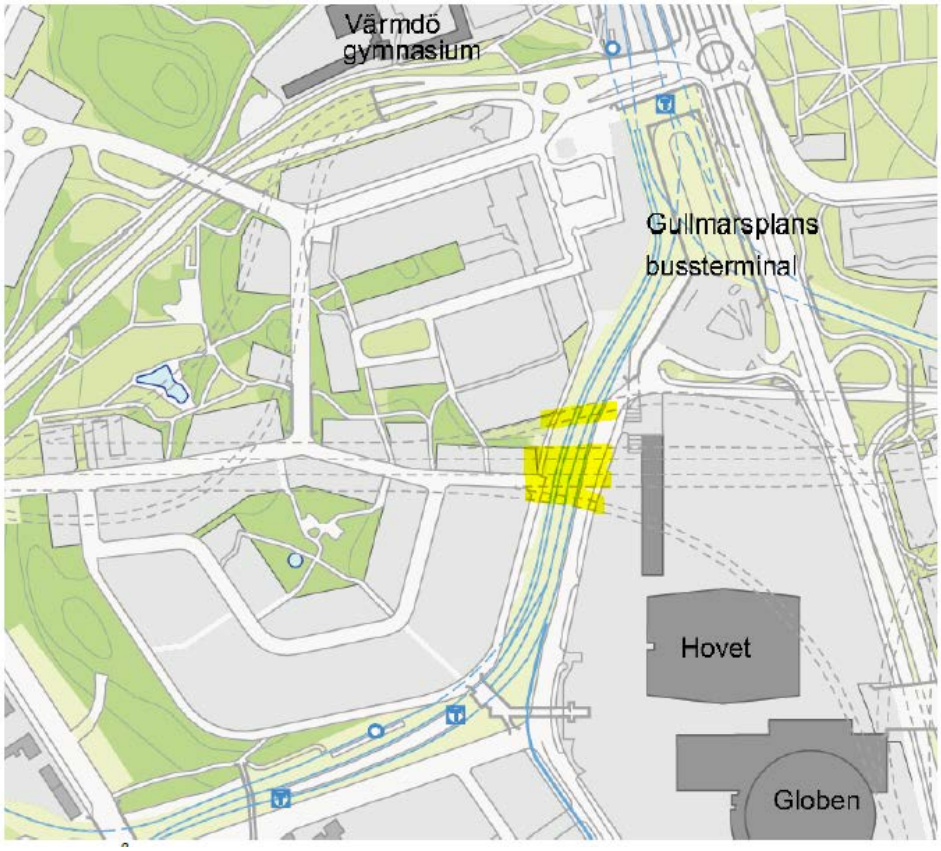
Figur 9: Område för analys av sträckning för Stomlinje Söderort Älvsjö-Gullmarsplan (rött) och kringliggande bebyggelseplanering (gult)



Figur 10: I den tidigare behovsanalysen föreslagna spår- och busssträckningar samt hållplatslägen för en stomlinje mellan Älvsjö-Gullmarsplan

2.4.4 Söderstaden-Bytespunkt Gullmarsplan

Vid Gullmarsplan sammanstrålar idag de tre grenarna av den Gröna tunnelbanelinjen med Tvärbanan och ett stort antal busslinjer, vilket gör platsen till en viktig bytespunkt för resenärerna. I de aktuella planerna för Söderstaden avses en ny bussterminal byggas vid Gullmarsplan. En utredningsstudie om bytespunkt Gullmarsplan pågår samtidigt som denna analys.



Figur 11: Översikt Gullmarsplan med bussterminal och spår

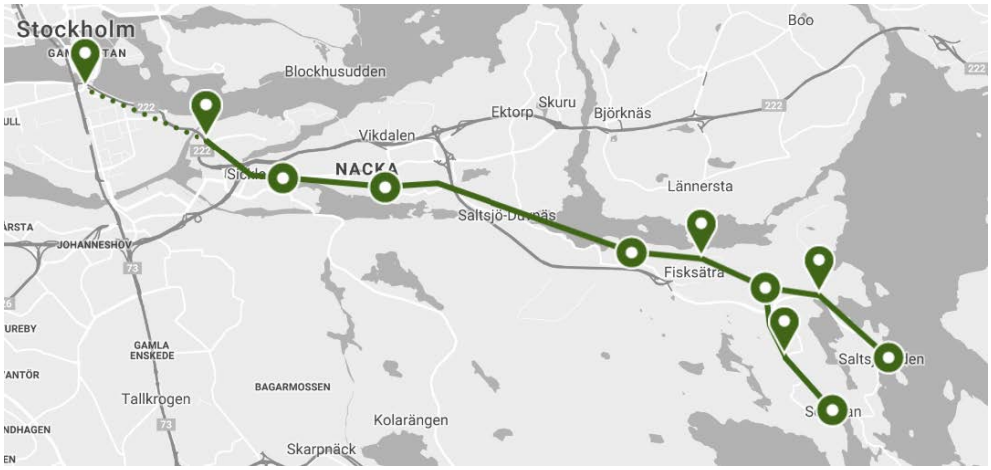
2.4.5 Östlig förbindelse

Östlig förbindelse är en tänkt nord-sydlig vägled med en planerad trafikplats utmed Värmdöleden i höjd med Sickla i Nacka. Kollektivtrafik har planerats på leden med kopplingar till bytespunkterna Nacka centrum och Gullmarsplan. Planerna påverkar Stomlinje Söderort-Nacka genom potentiell koppling till

framtida kollektivtrafik i förbindelsen. Projekt Östlig förbindelse har lagts ned av Trafikverket, då finansiering saknas i befintlig nationell plan. I avvaktan sker en riksintressepreciseringav Östlig förbindelse som förväntas vara klar under 2019.

2.4.6 Utveckling av Saltsjöbanan

Saltsjöbanan, som trafikerar mellan Slussen och Saltsjöbaden via Sickla, håller på att rustas upp inom trafikförvaltningens Program Saltsjöbanan. Bland annat ska ett nytt säkerhetssystem, ATC-system, införas. Vidare byggs nya uppställningsspår i depån i Neglinge och i Fisksätra och Tattby planeras nya dubbelspår i syfte att möjliggöra tågmöte. Åtgärderna planeras i dagsläget till efter 2021.



Figur 12: Saltsjöbanans sträckning i Stockholm och Nacka

2.4.7 Avveckling av Globenspåret

I samband med att den utbyggda tunnelbanan mellan Gullmarsplan och Sockenplan driftsätts kommer stationerna Globen och Enskede gård att stängas. Detta medför att befintlig tunnelbaneanläggning inom fastigheten Enskede Gård 1:1 frigörs för annat ändamål. En behovsanalys har genomförts inom trafikförvaltningen avseende det framtida behovet av området för kollektivtrafikändamål. Av analysen framgår att Stomlinje Söderort-Nacka medför visst behov av utrymme, beroende på vilket systemval som görs för linjen.

3 Mål för Stomlinje Söderort-Nacka

3.1 Övergripande mål och vision

Visionen för Region Stockholm är att vara en attraktiv, hållbar och växande Stockholmsregion med frihet för invånarna att själva utforma sina liv och fatta avgörande beslut. Trafikförvaltningen bidrar till denna vision genom att handla upp och utveckla kollektivtrafik utifrån resenärens och regionens behov, i ett välskött, robust system inom givna ekonomiska ramar.

Utöver visionen har Region Stockholm ett flertal styrdokument och planer med uttalade mål för kollektivtrafikens utveckling. De mest centrala utgörs av Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholmsregionen, samt RUFS 2050 - Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen.

Vid sidan av de övergripande måldokumenten finns sedan 2014 en Stomnätsplan för Stockholms län, i vilken förslag ges på ett utvecklat stomnät för hela länet. I planen ges förslag på vilka målstandarder och planeringsprinciper som bör gälla för stomtrafiken. Stomnätsplanen kommer att arbetas in i det pågående arbetet med en kollektivtrafikplan (TN 2014-0777).

Därutöver har Stockholms stad och Nacka kommun egna styrdokument med mål för kollektivtrafiken, främst i de kommunala översiktsplanerna. Behovsanalysen redovisar relevanta mål i trafikförsörjningsprogrammet och i de övriga måldokument som bedöms som relevanta för Stomlinje Söderort-Nacka.

3.1.1 Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholmsregionen

Trafikförsörjningsprogrammet är regionens måldokument för kollektivtrafikens utveckling. Visionen för trafikförsörjningsprogrammet är att ”Attraktiv

kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem bidrar till att Stockholm är Europas mest attraktiva storstadsregion".

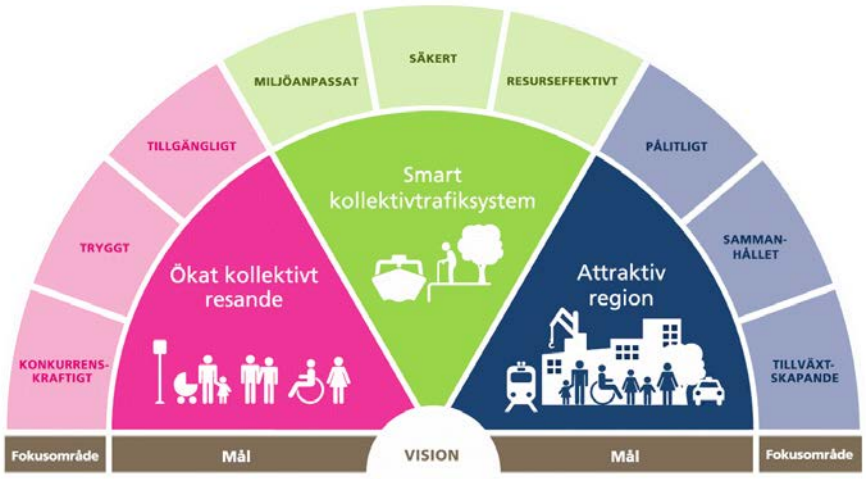
Det regionala trafikförsörjningsprogrammet har tre övergripande mål:

Ökat kollektivt resande: Länets befolkning väntas öka från dagens 2,2 miljoner till knappt 2,9 miljoner år 2030. Det ställer krav på att kollektivtrafiken kan utvecklas i samma takt och att hela transportsystemet planeras så att kollektivt resande kan främjas framför privatbilism.

Smart kollektivtrafiksystem: Kollektivtrafiken ska utvecklas på ett sätt som hushåller med samhällets resurser. Den ska vara miljöanpassad, säker och resurseffektiv.

Attraktiv region: Kollektivtrafiken ska bidra till ökad jämlikhet och jämställdhet genom att skapa tillgänglighet till arbete, service och fritidsaktiviteter utifrån olika behov och förutsättningar.

De tre målen är kopplade till fokusområden och en eller flera indikatorer med måltal. Syftet är att underlätta uppföljningen av att kollektivtrafiken utvecklas i önskad riktning.



Figur 13: Trafikförsörjningsprogrammets övergripande mål och fokusområden

Införande av stomtrafik längs Stomlinje Söderort-Nacka bedöms kunna bidra till ökad måluppfyllelse inom flera av trafikförsörjningsprogrammets fokusområden. Genom samplanering med stadsutvecklingen kan en resurseffektiv trafiklösning tillskapas, som främjar bebyggelseutvecklingen och därmed bidrar till målen om en attraktiv region. Beroende på val av trafiklösning finns även potential till genomgående resor med Spårväg Syd och Tvärbanan samt ett effektivt resursutnyttjande av bland annat depåfunktioner.

En stärkt kollektivtrafikkoppling i relationen ostsektorn-Söderort har i tidigare analyser bedömts leda till ökad kollektivtrafikresande i stråket. Genom att möjliggöra för fler att utnyttja kollektivtrafiken skapas förutsättningar att nå regionens mål om ökad kollektivtrafikandel och ett klimatneutralt transportsystem.

Kommun	**Andel av motoriserat resande**	**Restidskvot**
Nacka	35 %	1,8
Stockholms innerstad	52 %	1,1
Stockholm Söderort	40 %	1,6
Stockholm Västerort	36 %	1,7
Regioncentrum	46 %	1,4
Länet i genomsnitt	37 %	1,7

Tabell 1: Kollektivtrafikens marknadsandelar och restidskvot. Kvoten anger skillnaden i restid mellan kollektivtrafiken och motsvarande resa med bil. Låga värden eftersträvas. Tumregeln är att en kvot på 1,5 innebär en god konkurrenskraft för kollektivtrafiken. Källa SL fakta om länet 2016

I förlängningen kan en förbättrad kollektivtrafikkoppling i stråket för Stomlinje Söderort-Nacka bidra till ökad jämlikhet och jämställdhet för regionens invånare genom förbättrad tillgänglighet till arbete, utbildning, service och rekreation.

3.1.2 Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2050

I den regionala utvecklingsplanen beskrivs den rumsliga framtidsbilden för regionen, där kollektivtrafiken har en viktig roll. RUFS 2050 har satt upp fyra regionala mål som siktar mot år 2050. De fyra målen är:

1. En tillgänglig region med god livsmiljö
2. En öppen, jämställd, jämlik och inkluderande region

3. En ledande tillväxt- och kunskapsregion

4. En resurseffektiv och resilient region utan klimatpåverkande utsläpp

Under varje mål finns ett antal delmål. Delmålen syftar till att tydligt styra mot de långsiktiga målen. Dessutom finns regionala prioriteringar som ska genomföras under åtta år från det att planen vunnit laga kraft

Enligt RUFS 2050 förväntas befolkningen i Nacka öka från 101 231 (december 2017) till 134 600 invånare till år 2030. Befolkningen beräknas samtidigt öka i Stockholm från 923 516 invånare 2015 till 1 170 900 antal invånare år 2030.

	2015	**2030**	**2050**
Nacka	97 986	134 600	188 900
Stockholm	923 516	1 170 900	1 511 800

Tabell 2: RUFS 2050 kommunnivå, http://www.rufs.se/demografiska-prognoser/framskrivningar/

3.1.3 Stomnätsplan för Stockholms län

För att kunna svara mot regionens långsiktiga behov av kollektivtrafik fastställde Trafiknämnden 2014 en Stomnätsplan för Stockholms län. Stomnätet, vilket omfattar både spår- och busstrafik, står för 75 procent av kollektivtrafikresandet i länet. För resenärerna ska stomnätet möjliggöra snabba resor och smidiga byten.

I stomnätsplanen konstateras att det finns ett behov att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft mellan Nacka och Söderort som är ett stråk med en relativt omfattande biltrafik samtidigt som kollektivtrafiken är svag. Andelen kollektivtrafikresor inom Nacka kommun är cirka 29 procent, vilket kan jämföras med Stockholms stad där kollektivtrafikandelen är cirka 38 procent.

Stråket mellan Gullmarsplan-Orminge är en del av den i Stomnätsplanen utpekade Stomlinje M som sträcker sig mellan Kungens kurva – Älvsjö – Orminge, se tidigare Figur 1. För delen mellan Kungens Kurva-Älvsjö kommer stomlinjen utgöras av Spårväg Syd. Den östra delen mellan Älvsjö och Orminge benämns i föreliggande analys för Stomlinje Söderort-Nacka.

I Nacka består stomnätet i nuläget av följande trafik:

- Saltsjöbanan
- Tvärbanan
- Busslinje 471 (Slussen-Orminge)
- Busslinje 474 (Slussen-Hemmesta)

För Stockholm Söderort består stomnätet av:

- Grön linje tunnelbana
- Tvärbanan
- Busslinje 172 Norsborg-Skarpnäck
- Busslinje 173 Skärholmen-Skarpnäck

En målstandard finns framtagen för stomtrafiken inom länet för år 2030 gällande medelhastighet, hållplatsavstånd, turtäthet, trängsel och komfort. Som exempel gäller för innerstad/tät stadsstruktur att minsta medelhastighet för stomlinjen bör vara 20 km/t inklusive hållplatsstopp med 500 meter som minsta hållplatsavstånd.

Utöver detta presenterar Stomnätsplanen också viktiga principer vid planering av stomtrafikens infrastruktur. Bland annat framhålls vikten av att prioritera kollektivtrafikens stomlinjer framför övrig trafik och i möjligaste mån ge stomtrafiken eget utrymme i gaturummet. Med god framkomlighet uppnås höga medelhastigheter samt kort restid, vilket är avgörande för kollektivtrafikens attraktivitet. När det gäller stomnätsplanen bör delar av Nacka klassas som innerstad. Den västra delen av Sicklaön i Nacka är i RUFS 2050 utpekad som central stadskärna. För delar öster om Nacka Centrum mot Orminge, bör annan målbild gälla.

3.1.4 *Hållbar framtid i Nacka- Översiktsplan Nacka kommun*

Bland kommunala planer med relevans för utredning av Stomlinje Söderort-Nacka finns Nacka kommuns översiktsplan bygger på fyra stadsbyggnadsstrategier:

- Skapa en tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön.
- Komplett transportsystem med tunnelbana till Nacka.
- Utveckla Nackas lokala centrum och deras omgivning.
- Planera, förvalta och utveckla den gröna och blå strukturen.

3.1.5 *Utvecklad strukturplan för Nacka stad*

Den utvecklade strukturplanen för Nacka stad innehåller nybebyggelse i en omfattning som möjliggör en levande stad. Nacka avser att bygga cirka 14 000 bostäder och 10 000 arbetsplatser till år 2030. Utöver detta ska även skolor, förskolor, idrottsfaciliteter, handel och service kompletteras och byggas ut.

Strukturplanen innehåller dock betydligt mer bebyggelse eftersom utbyggnaden av Nacka stad inte kommer att upphöra år 2030 på den västra Sicklaön. Genomförandeplaneringen har haft som utgångspunkt att tillräcklig mängd bostäder ska färdigställas till år 2030, för att leva upp till Nacka kommuns åtagande i avtalet om utbyggnad av tunnelbanan. Många projekt framöver kommer att bidra till ett utvecklat kollektivtrafiknät i Nacka stad. Det handlar framför allt om den kommande tunnelbanan med stationer i Sickla, Järla och Nacka. Utöver det rustas Saltsjöbanan upp vilket skapar möjlighet till högre turtäthet. Tvärbanan har förlängts till Sickla, vilket skapar förutsättningar för en bättre tvärkoppling med Stockholm söderort. Busstrafiken utvecklas med trafik både till Slussen och till en ny bussterminal som placeras i anslutning till tunnelbanestationen i Nacka, mellan Nacka Forum och väg 222, Värmdöleden.



Figur 14: Karta över Nacka stad och pågående planeringsprojekt (Nacka kommun)

3.1.6 *Framkomlighet i Nacka*

Dokumentet Framkomlighet i Nacka anger strategiska utgångspunkter för hur kommunen ska hantera kapacitetsbrister och framkomlighetsproblem i trafiksystemet när det nya Nacka växer fram. Strategin definierar kommunens verktyg för framkomlighet i trafiksystemet, med prioritet för gående, cyklister och kollektivtrafik. Nacka skapar tätare stadsmiljöer med närhet till det mesta, där framkomligheten i trafiksystemet är förutsägbar och pålitlig. För att åstadkomma förutsägbar framkomlighet, god tillgänglighet och kapacitet när det behövs, ska kommunen effektivt och samordnat nyttja de verktyg som finns.

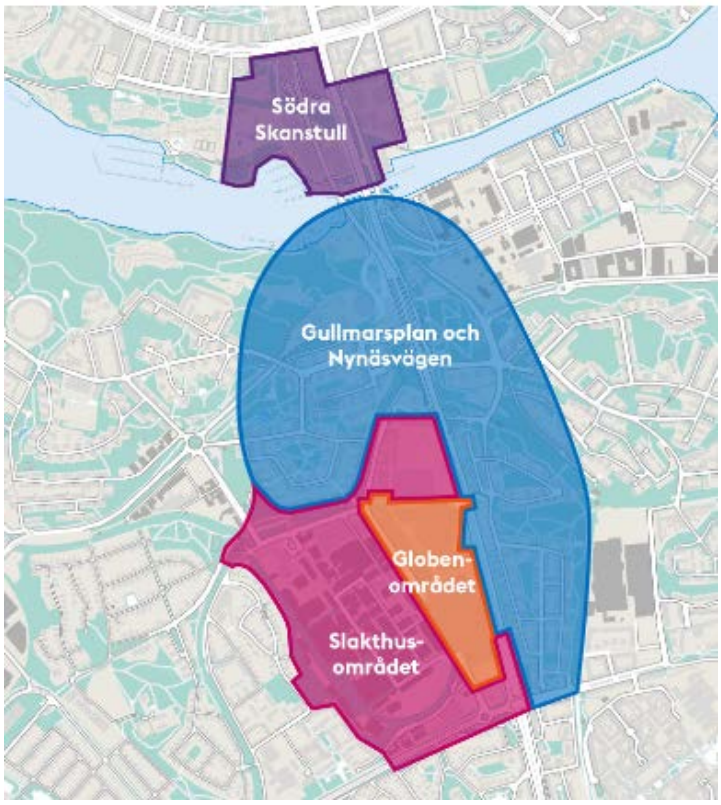


Figur 15: Verktyg för att åstadkomma förutsägbar framkomlighet, god tillgänglighet och kapacitet när det behövs (Nacka kommun)

3.1.7 *Översiktsplan för Stockholms stad*

I Stockholms stads översiktsplan konstateras att kollektivtrafiken är stommen i stadens framtida transportsystem, samt att bebyggelsestrukturen är avgörande för kollektivtrafikens attraktionskraft och vice versa. Tillkommande bebyggelse ska bidra till att stärka stadens samband och skapa attraktiva stråk som uppmuntrar till hållbart resande.

I Stomlinje Söderort-Nackas närhet pekas området kring Gullmarsplan ut som viktigt strategiskt utvecklingsområde. I området kring Gullmarsplan planeras nya bostäder inom projekt Söderstaden. Projektet är ett av stadens större stadsutvecklingsområden och består av Globenområdet, Slakthusområdet, Södra Skanstull och Gullmarsplan-Nynäsvägen. Ambitionen är att skapa en tätare, mer funktionell stadsmiljö. Utvecklingen av Gullmarsplan och Nynäsvägen planeras pågå under perioden 2020-2030 och blir den sista etappen i utvecklingen av Söderstaden.



Figur 16: Projekt Söderstaden (Stockholm stad)

3.1.8 Framkomlighetsstrategi för Stockholm stad

Stockholms stads framkomlighetsstrategi beskriver en inriktning för planeringen av Stockholms vägar och gator som krävs för att målen i översiktsplanen ska kunna uppnås. Fyra planeringsinriktningar för väg- och gatunätet har tagits fram för framkomlighetsstrategin:

- Fler människor och mer gods ska kunna förflyttas genom att fler använder kollektivtrafik, cykel och gång.

- Framkomligheten i väg- och gatunätet ska förbättras genom att öka reshastigheten för de kapacitetsstarka färdmedlen och höja restidspålitligheten för alla trafikanter.

- Vägarnas och gatornas roll som attraktiva platser ska förstärkas genom att förbättra gångvänligheten i staden.

- De negativa effekterna av väg- och gatutrafiken ska minimeras genom att styra bilanvändning till de resor där bilen gör mest samhällsnytta.

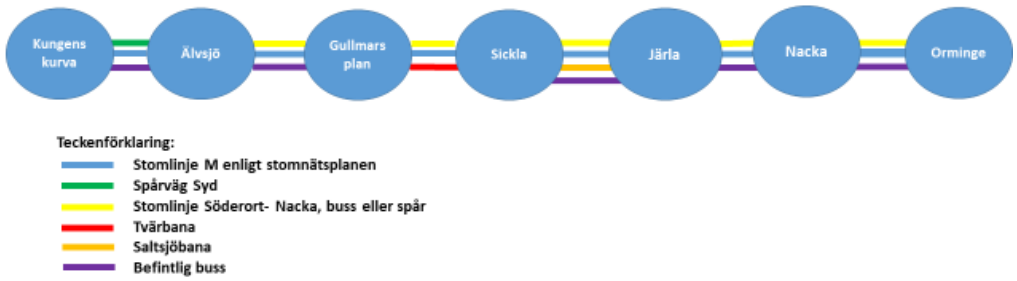
4 Behov av fortsatt arbete

I den expansiva Stockholmsregionen råder i många fall konkurrens om utrymmet och en hög grad av samordning krävs mellan planering av kollektivtrafiken och planläggning för nya bostäder och andra verksamheter. I en tät stadsmiljö behöver kollektivtrafikens funktion vägas mot andra behov och nyttor vid val av sträckningar, utformning och systemval.

Genom föreliggande behovsanalys, samt tidigare genomförd analys av sträckan Älvsjö-Gullmarsplan, framstår ett tydligt behov av att genomföra en samlad utredning för Stomlinje Söderort-Nacka. I det fall utredningen inte genomförs föreligger risk att möjligheten till en framtida stomtrafik byggs bort på delar av sträckan.

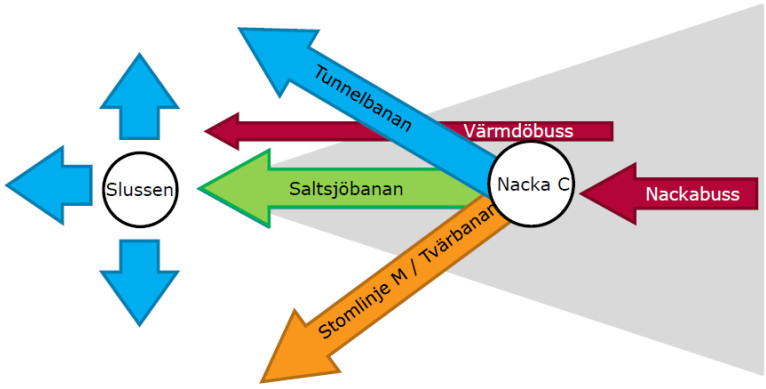
Analyser behöver genomföras för att säkerställa vilka trafiklösningar, i form av spår- eller busstrafik, som genererar de största nyttorna. Genom att tidigt i planeringsprocessen identifiera och kommunicera vilka stråk som är viktiga att reservera för kollektivtrafik kan trafikförvaltningen säkerställa ett långsiktigt hållbart kollektivtrafiksystem som bidrar till att nå regionens mål om ökad kollektivtrafikandel och ett klimatneutralt transportsystem.

I nuläget finns ingen samlad planering för stomlinjen. Vissa delar trafikeras av, eller planeras för spårtrafik, medan andra trafikeras av buss.



Figur 17: Översikt stomlinje M och Stomlinje Söderort-Nacka. Buss eller spår?

Utöver kommunernas planering pågår även en rad projekt och utredningar inom trafikförvaltningen med ömsesidig påverkan på Stomlinje Söderort-Nacka. Bland dessa finns bland andra Bytespunkt Gullmarsplan, Spårväg Syd och ny tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan, samt det nyligen initierade arbetet med framtagande av en kollektivtrafikplan för region Stockholm. Även pågående arbete med tunnelbanans utbyggnad och Saltsjöbanans upprustning ger förutsättningar som behöver analyseras ur ett systemperspektiv kopplat till stomlinjens sträckning och trafikuppgift.



Figur 18: Möjlig systembild för kollektivtrafikförsörjningen av Nacka/Ostsektorn

5 Samlad bedömning och rekommendation

I stomnätsplanen för Stockholms län konstateras att det finns ett behov av att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft mellan Nacka och södra Stockholm. Detta är ett stråk med en relativt omfattande biltrafik, samtidigt som kollektivtrafiken erbjuder en förhållandevis låg tillgänglighet. Genom behovsanalysen konstateras ett angeläget behov av att studera systemval och utrymmesbehov för en framtida stomlinje längs sträckan.

Slutsatsen från genomförd behovsanalys är att en utredning bör genomföras omfattande en framtida stomlinje på sträckan Älvsjö – Nacka C med utblick mot Orminge, i analysen benämnd Stomlinje Söderort-Nacka. I det fall en sådan utredning inte genomförs samordnat med övrig angränsande planering, föreligger en risk att handlingsalternativen begränsas eller att möjligheten till en framtida stomtrafik byggs bort på delar av sträckan.