

Strategisk utveckling  
*Planering*

PM  
2015-10-01

Ärende/Dok. id.  
SL 2015-0497

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

## **Diskussionsunderlag avseende Stockholms läns landstings medverkan i Trafikverkets utredningsarbete kring östlig förbindelse**

**Stockholms läns landsting**  
Trafikförvaltningen  
105 73 Stockholm

Leveransadress:  
Lindhagensgatan 100  
Godsmottagningen  
112 51 Stockholm

Telefon: 08-686 16 00  
Fax: 08-686 16 06  
E-post: [registrator.tf@sll.se](mailto:registrator.tf@sll.se)

Säte: Stockholm  
Org.nr: 232100-0016  
[www.sll.se](http://www.sll.se)

*Besök oss: Lindhagensgatan 100. Kommunikationer: Stadshagen/Thorildsplan*

Strategisk utveckling  
*Planering*

PM  
2015-10-01

Ärende/Dok. id.  
SL 2015-0497

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

## Innehållsförteckning

1	Bakgrund	3
2	Trafikverkets planerade utredningar	3
2.1	Utredningar till inlämning till Sverigeförhandlingen i oktober 2015	3
2.2	Fortsatt arbete	4
3	Trafikförvaltningens synpunkter och underlag	4
3.1	Allmänna förutsättningar	4
3.2	Tekniska förutsättningar	5
3.3	Analys av olika kollektivtrafikupplägg	5
4	Slutsats och vidare arbete	6

## 1 Bakgrund

Trafikverket har regeringens uppdrag att bistå Sverigeförhandlingen med underlag avseende Östlig förbindelse. Inriktningen är att möjliggöra byggstart under senare hälften av planperioden, mellan 2020 och 2025.

En rapport har tagits fram av Trafikverket i mars 2015 "Preliminär rapport Östlig förbindelse". Trafikförvaltningen var inte inbjudna att delta i det arbetet men har lämnat synpunkter i efterhand på den färdiga rapporten.

Ett antal möten har genomförts under slutet av augusti och september 2015 med representanter från Trafikverket, Sverigeförhandlingens kansli och berörda kommuner. Landstingets trafikförvaltning har också deltagit i dessa möten. Möten planeras även under oktober och november.

## 2 Trafikverkets planerade utredningar

### 2.1 Utredningar till inlämning till Sverigeförhandlingen i oktober 2015

Följande så kallade "basalternativ" för tunnelutformningen ska studeras inom ramen för den inlämning som Trafikverket gör i oktober till Sverigeförhandlingen:

**Saltsjötunneln** utan intrång i Nationalstadsparken.

**Österleden** med tillfälligt intrång i anslutning till sänktunneln

Österledsalternativet har modifierats vad gäller trafikplatslösningarna för att vara jämförbart med Saltsjötunnelalternativet. Saltsjötunneln har en längre sträckning på grund av att den går i bergtunnel under Saltsjön. Anslutningar till norra och södra länken planeras. I basalternativet för respektive alternativ ingår trafikplatser i närheten av Ropsten, Värtan/Frihamnen och Värmdöleden.

För båda alternativen kommer möjlighet till parallell spårförbindelse att studeras översiktligt vad gäller utformning och kostnad, dock utan att beröra trafikering av en sådan.

Trafikanalyser, samhällsekonomiska analyser och samlade effektbedömningar (SEB) planeras att genomföras. Analyser görs dock inte för något spåralternativ. Analyser ska enbart göras för basalternativen vilket medför att nyttan av på- och avfarter till Valhallavägen och Sickla/Värmdövägen inte erhålls. Inga analyser görs för spårtrafik utan endast för ett bussalternativ.

## 2.2 Fortsatt arbete

I det fortsatta projektet med östlig förbindelse ska Trafikverket studera möjligheter och kostnader för på- och avfarter även till Valhallavägen och Sickla/Värmdövägen.

## 3 Trafikförvaltningens synpunkter och underlag

### 3.1 Allmänna förutsättningar

Östlig förbindelse har en sträckning som potentiellt är mycket intressant för att skapa effektiva kollektivtrafikkopplingar. En ny nord-sydlig förbindelse inom det halvcentrala till centrala bandet med möjliga anslutningar till viktiga kollektivtrafiknoder både söder och norr om saltsjö-mälarsnittet har stora möjligheter att locka många kollektivtrafikresenärer och avlasta radiella stråk.

Kollektivtrafiken längs den tänkta sträckan har tidigare studerats översiktligt i olika utredningar. Exempelvis så ingick i utredningsarbetet för blå linjes förlängning till Nacka C ett utredningsalternativ med samförläggning av tunnelbanan och östlig förbindelse. Detta alternativ för tunnelbanan bedömdes dock som mindre lämpligt än att gå via Södermalm och Hammarby Sjöstad, vilket får anses naturligt då sträckningen Kungsträdgården - Nacka passar bättre för tvärresor än radiellt resande vad gäller kopplingen till det övriga kollektivtrafiksystemet.

I arbetet med landstingets stomnätsplan (fastställd februari 2014) studerades resandeunderlaget vid en förlängning av tvärbanan från Sickla och norrut mot Ropsten, med resultatet att resandet på sträckan potentiellt kan vara i linje med tvärbanans mest utnyttjade sträckor idag och i nivå med exempelvis sträckan Liljeholmen-Alvik. Sedan dessa analyser genomfördes har dessutom planeringen för bostäder främst på centrala Sicklaön ökat betänkligt vilket gör att potentialen sannolikt ökat. Olika busslinjetrafikeringar har också tagits fram tidigare för användande i känslighetsanalyser och liknande inom andra utredningar.

Gemensamt för olika alternativ att åstadkomma en effektiv kollektivtrafikförsörjning oavsett om det avser spårtrafik (främst tvärbana) eller busstrafik är ett antal förutsättningar:

- Möjlighet att snabbt och effektivt nå de viktiga kollektivtrafiknoderna norr och söder om saltsjö-mälarsnittet (i första hand Sickla och Ropsten).
- Möjlighet att snabbt nå andra viktiga punkter i närheten av dessa (exempelvis Nacka C, Gullmarsplan, Tekniska Högskolan och möjligen Universitetet).
- Möjligheten till stationslägen som är enkla att nå och som ger bra byten. Här är möjligheten till underjordiska stationer värda att särskilt studera.
- Framkomligheten på sträckan längs tunneln, d.v.s. pålitlig och snabb restid på sträckan.

### 3.2 Tekniska förutsättningar

För att kunna åstadkomma en någorlunda konkurrenskraftig och attraktiv kollektivtrafik längs nya trafikleder, såsom östlig förbindelse, krävs att sträckningen ligger nära viktiga bytespunkter så att bra anslutningar till dessa kan möjliggöras. Den sträckning och de på- och avfarter som hittills har redovisats av Trafikverket, enligt de ovan nämnda basalternativen, är sannolikt inte tillräckliga för uppnå en attraktiv kollektivtrafikförsörjning.

Anledningen till detta är att det inte går att effektivt nå de viktiga knutpunkterna på södra och norra sidan om tunneln (Sickla och Ropsten). Dessutom kan det behövas en på- och avfartsramp i närheten av Loudden så att kollektivtrafiken kan gå via Loudden på väg mot Ropsten eller KTH. Möjligheterna att anordna hållplatser under jord kan även behöva studeras enligt ovan.

För att frigöra den potential för kollektivtrafiken som nämns i avsnitt 3.1 behöver utformningen av tunneln ses över i det fortsatta arbetet. Det är viktigt att potentiellt effektiva kollektivtrafiklösningar inte avfärdas i ett tidigt skede på rent vägtekniska grunder.

### 3.3 Analys av olika kollektivtrafikupplägg

För att bedöma nyttan av olika kollektivtrafiklösningar krävs fördjupade trafikanalyser av flera olika alternativ för såväl buss- som spårtrafikering. Till inlämningen till Sverigeförhandlingen i oktober planerar dock Trafikverket enbart analyser för de så kallade basalternativen d.v.s. alternativ utan på- och avfarter vid Sickla/Värmdövägen. Dessa alternativ begränsar möjligheterna för en effektiv busstrafikering. Det görs inte heller några analyser av något spårvägsalternativ i detta skede.

Trafikförvaltningen redovisar här tänkbara trafikeringssupplägg för spår- och busstrafik. Spåralternativ 1 utgår i huvudsak från befintliga och planerade spårvägar medan spåralternativ 2 innehåller delar som inte är planerade för närvarande. Bussalternativ 2 är det enda alternativ som Trafikverket avser att analysera i oktoberleveransen. Övriga trafikeringssupplägg är förslag som underlag för vidare utredning och analys.

#### 3.3.1 *Spårvägsalternativ 2030 (alternativen ingår ej i Trafikverkets analyser i oktoberleveransen)*

##### *Alternativ 1*

Linje 20: Nacka C – Sickla station – Frihamnen – Ropsten

Linje 22: Solna station – Liljeholmen – Gullmarsplan – Sickla station – Frihamnen – Ropsten

Linje 23: Helenelund – Liljeholmen – Gullmarsplan – Sickla station – Nacka C

Strategisk utveckling  
Planering

PM  
2015-10-01

Ärende/Dok. id.  
SL 2015-0497

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

#### *Alternativ 2*

Linje 20: Nacka C – Sickla station – Frihamnen – KTH - Odenplan

Linje 22: Solna station – Liljeholmen – Gullmarsplan – Sickla station – Frihamnen – Ropsten

Linje 23: Helenelund – Liljeholmen – Gullmarsplan – Sickla station – Nacka C

#### *3.3.2 Bussalternativ 2030*

*Alternativ 1 (förutsätter på- och avfarter till Värmdövägen, ingår därför ej i Trafikverkets analyser i oktoberleveransen)*

Linje 901: Gullmarsplan – Sickla – Frihamnen – Värtahamnen – Ropsten

Linje 902: Tyresö – Älta – Sickla – Karlaplan – KTH.

Linje 903: Orminge – Björknäs – Ektorp – Nacka C – Frihamnen – Värtahamnen – Ropsten.

Linje 904: Gustavsberg – Värmdö Marknad – Nacka C – Karlaplan – KTH.

Linje 905: Nacka C – Sickla – Danderyds sjukhus

*Alternativ 2 (ingår i Trafikverkets analyser i oktoberleveransen)*

Linje 901: Gullmarsplan – Sickla – Frihamnen – Värtahamnen – Ropsten

Linje 902: Tyresö – Älta – Sickla – Karlaplan – KTH (via vändning i Henriksdal)

Linje 903: Orminge – Björknäs – Ektorp – Nacka C – Frihamnen – Värtahamnen – Ropsten.

Linje 904: Gustavsberg – Värmdö Marknad – Nacka C – Karlaplan – KTH.

Linje 905: Nacka C – Danderyds sjukhus

Linje 906: Tyresö – Älta – Sickla – Frihamnen – Värtahamnen – Ropsten (via vändning i Henriksdal)

## **4 Slutsats och vidare arbete**

Den potentiella nyttan och resenärsunderlaget för en effektiv kollektivtrafik längs den tänkta sträckan för östlig förbindelse kan utifrån tidigare analysarbeten och studier antas vara stor. Huruvida det går att frigöra denna nytta och skapa effektiv kollektivtrafik är avhängig att det går att kombinera kollektivtrafikens behov med utformningen av vägtunneln. I den leverans som planeras av Trafikverket till Sverigeförhandlingen i oktober utvärderas endast en utformning där kollektivtrafiknyttorna bedöms vara begränsade.

Strategisk utveckling  
*Planering*

PM  
2015-10-01

Ärende/Dok. id.  
SL 2015-0497

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Det är av stor vikt att i det efterföljande arbetet se över hur tunnelutformningen kan anpassas i större grad för kollektivtrafik, om ambitionen är att kollektivtrafiken ska spela en betydande roll för resandet längs tunnelsträckningen. Oavsett om det är en trafikering med tvärbana eller busstrafik som ger störst nytta så är det viktigt att de olika möjligheterna utreds ordentligt och att framtida val görs utifrån bedömda kostnader och nyttor även för kollektivtrafiken och att möjligheter inte avfärdas i förtid.

När det gäller möjligheten att trafikera tunneln på ett effektivt sätt med en kollektivtrafik med hög turtäthet så är denna helt avhängig av utformningsfrågorna. Trafikförvaltningens riktlinjer för planering liksom förutsättningarna för trafikutövarna i trafikavtal medför att det är resenärsunderlaget som styr trafikering och turtätheter, och om utformningen inte stödjer ett attraktivt kollektivresande så kommer detta även att påverka trafikeringen.