

Strategisk Utveckling
Analys

PM
2013-09-06
Version

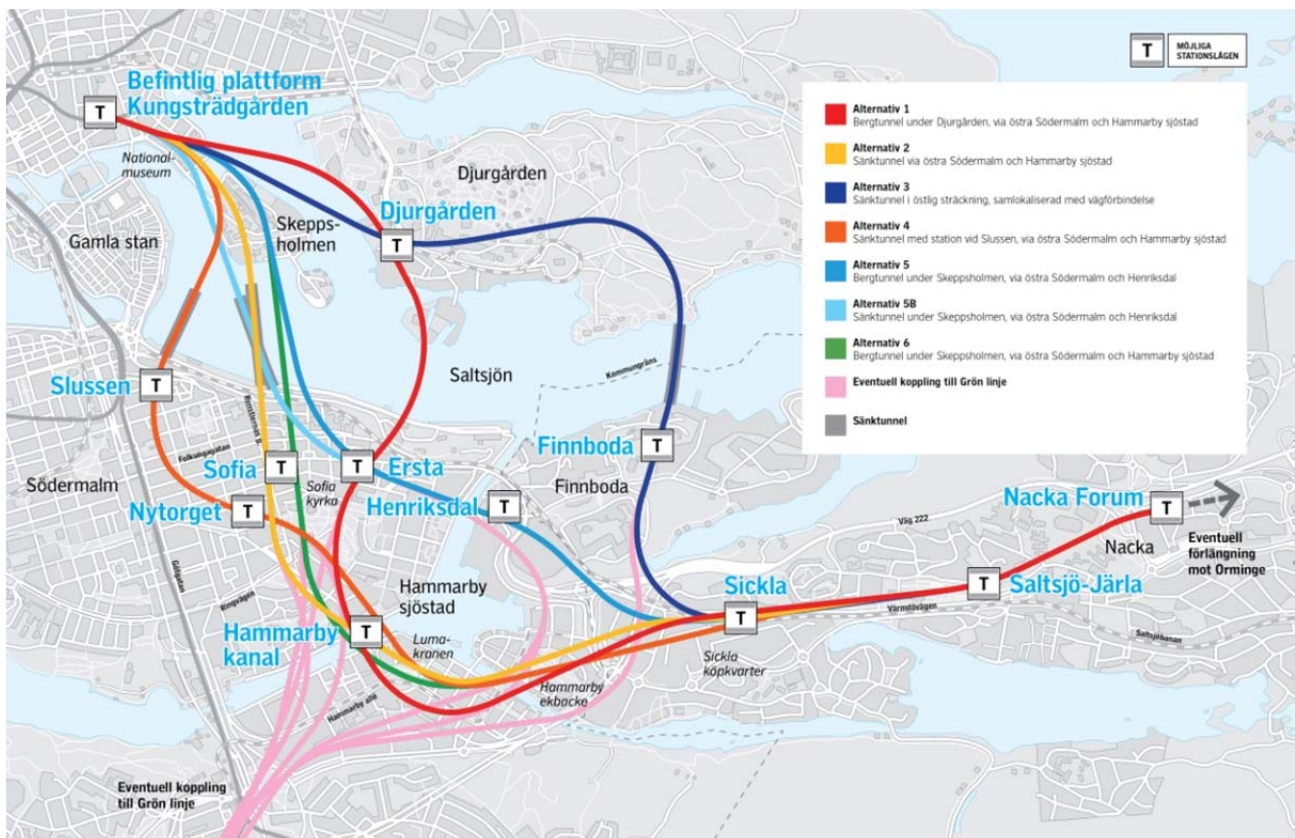
Diarienummer
TN 2013-0475

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Beatrice Gustafsson
08-686 3907
beatrice.gustafsson@sll.se

Komplettering: Resenärs effekter av en utbyggnad från Kungsträdgården till Grön linje söderut före Tunnelbana till Nacka

På uppdrag av regeringens förhandlingspersoner kompletteras här underhandsrapporten från 2013-06-05 med en översiktlig analys av resenärs effekterna vid en utbyggnad av sträckan från Kungsträdgården till Grön linje söderut före Tunnelbana till Nacka.



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

Säte: Stockholm
Org.nr: 232100-0016
www.sll.se

Besök oss: Lindhagensgatan 100. Kommunikationer: Stadshagen/Thorildsplan

Strategisk Utveckling
Analys

PM
2013-09-06
Version

Diarienummer
TN 2013-0475

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Bakgrund och förutsättningar

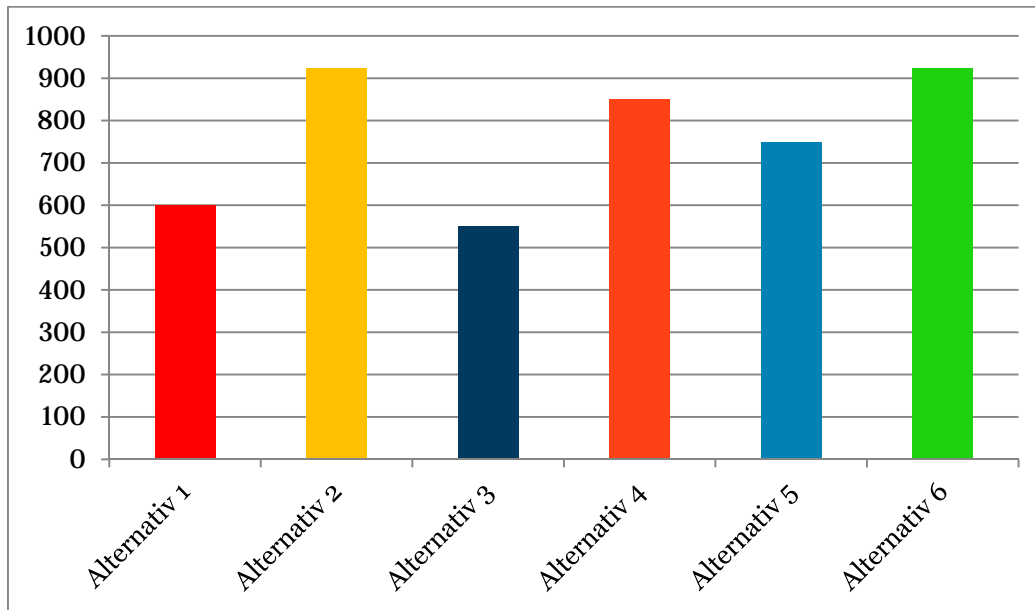
I underhandsrapporten från 2013-06-05 redovisades den samlade effekten av en utbyggnad till Nacka kombinerat med en koppling till Grön linje söderut. I denna PM redovisas nu motsvarande beräkningar för en utbyggnad av enbart kopplingen till Grön linje.

Analysförutsättningarna gällande framtida bebyggelse är en markanvändning för år 2030 som bygger på regionplanen (RUF 2010) men kompletterad med bedömningar från berörda kommuner. För analyserna av kopplingen till Grön linje har det tidigare, och även här, antagits ytterligare exploateringar längs de södra grenarna av Grön linje. Det är en långsiktig markanvändning som i underhandsrapporten från 2013-06-05 benämndes som ett scenario för 2050. Då var tanken att kopplingen till Grön linje var en framtida avgrening från Tunnelbana till Nacka. Den höga markanvändningen längs de södra grenarna av Grön linje har använts för att spegla en framtida bebyggelseutveckling som skulle bli möjlig med en utökad tunnelbanetrafik. Att tidsperspektiven på markanvändningen är olika gör att analyserna för kopplingen till Grön linje som presenteras här inte är direkt jämförbara med analyserna för Tunnelbana till Nacka.

Den antagna trafikeringen är 2,5 minuters trafik på Hagsätragrenen. Då Hagsätragrenen kopplas till blå linje kan turtätheten på kvarvarande gröna grenar (Farsta- och Skarpnäcksgrenen) utökas från 6 till 4-minuters trafik.

Resande och resenärsnyttor

De resultat som presenteras gäller för morgonens maxtimme då merparten av kollektivtrafikresenärerna är arbetspendlare på väg till sin arbetsplats.



Restidsvinst i form av kortare upplevd restid. Antal timmar under morgonens maxtimme en vardag 2030 (med utökad markanvändning längs de södra grenarna av Grön linje).

De restidsvinster som uppstår i de olika utredningsalternativen beror främst på att en avgrening av Blå linje till Hagsätra möjliggör en ökad turtäthet inte bara på Hagsätragrenen utan även på Farsta- och Skarpnäcksgrenen. En avgrening av Blå linje ger också en helt ny koppling över Saltsjön-Mälaren, som innebär att man kan resa utan byte mellan Hagsätragrenen och Blå linje t ex mellan Gullmarsplan och Sundbyberg eller Gullmarsplan och Kista.

Då Hagsätragrenen blir blå så får resenärer därifrån en betydligt bättre koppling till östra Södermalm (undantaget Alternativ 3). I samtliga utredningsalternativ försvinner direktkopplingen mellan Hagsätragrenen och stationerna Skanstull, Medborgarplatsen, Slussen och Gamla Stan. För resenärer söderifrån krävs ett byte till Grön linje vid Gullmarsplan för att komma till dessa stationer.

För samtliga utredningsalternativ uppkommer restidsvinster i området kring den nya stationen vid Slakthuset. Men samtidigt uppstår negativa effekter i områden kring stationerna Enskede Gärd och Globen, stationer som i utredningsalternativen tas bort och ersätts av en eventuellt ny station vid Slakthuset. För genomresande resenärer förkortas restiden då antalet stationsuppehåll minskar.

Strategisk Utveckling
Analys

PM
2013-09-06
Version

Diarienummer
TN 2013-0475
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Alternativ 1:

Relativt övriga utredningsalternativ en lägre restidsvinst. Sträckningen via Djurgården¹ innebär något längre sträcka och ett extra stationsuppehåll vilket ökar restiden och drar ner nyttan något.

Alternativ 2 och 6:

Alternativen med störst restidsvinster. Sträckningarna är gena och ger en bra koppling till östra Södermalm.

Alternativ 3:

Alternativet som ger den lägsta restidsvinsten. Ur resenärssynpunkt är Finnbooda och Djurgården mindre attraktiva stationslägen samtidigt som sträckningen innebär en relativt lång restid. Alternativet har inte någon station på Södermalm vilket också minskar nyttan. Alternativet får en station i Hammarby Sjöstad vilket påverkar nyttan positivt.

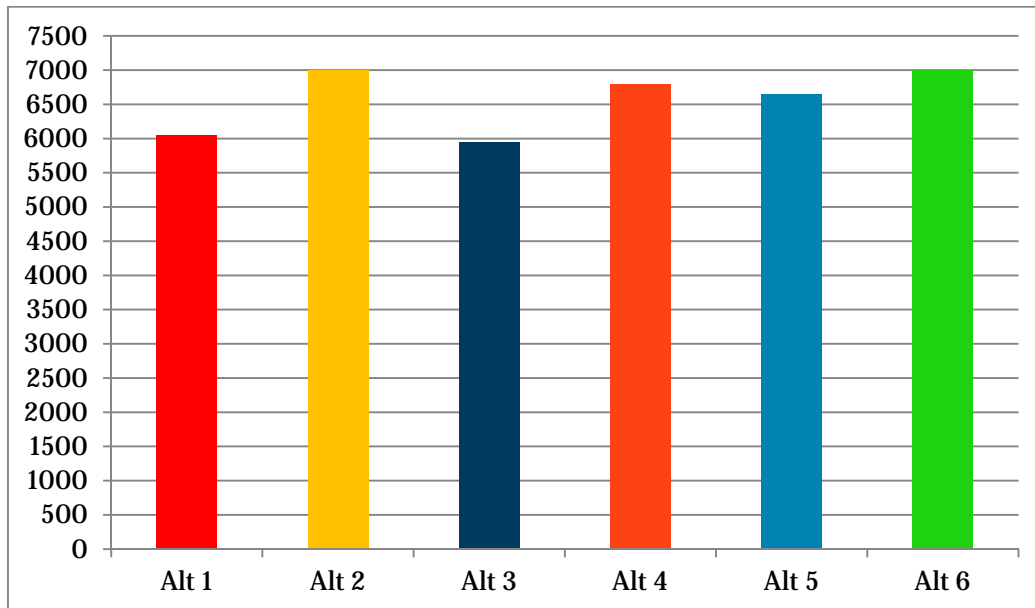
Alternativ 4:

Alternativet innebär en stor restidsvinst. Alternativet ger god tillgänglighet till Södermalm med två stationer, både Sofia och Slussen. Men fler stationsuppehåll ger samtidigt en något längre restid för genomresande.

Alternativ 5:

Ur resenärssynpunkt är alternativets stationsläge vid Ersta något sämre än det vid Sofia (som i Alternativ 2, 4 och 6). En avgrening enligt Alternativ 5 innebär en relativt lång körväg vilket påverkar restidsvinsten negativt. Alternativet får en station i Hammarby Sjöstad vilket påverkar nyttan positivt.

¹ Att det är just morgonens maxtimme som analyserats bör tas i åtanke framförallt när det gäller resultat för en ny tunnelbanestation på Djurgården. Djurgården har ett annat resmönster än övriga stationer, merparten av resorna till/från Djurgården sker inte under morgonens maxtimme.



Avlastande effekt för en avgrening till Hagsätragrafen. Antal färre resenärer på Grön och Röd linje under morgonens maxtimme en vardag 2030 (med utökad markanvändning längs de södra grenarna av Grön linje).

Samtliga alternativ har relativt stor avlastande effekt på Röd och Grön tunnelbanelinje mellan Slussen och T-Centralen (en sträcka där det framförallt under rusningstid förekommer trängsel ombord tågen). Den avlastande effekten är minst för Alternativ 1 och 3. Då dessa sträckningar är något sämre ur resenärssynpunkt väljer fler att byta från den blå Hagsätragrafen till Röd eller Grön linje i dessa alternativ.