

Slakthusområdet

Kollektivtrafikutredning

November 2015



Stockholms
stad

SWECO

Sammanfattning

En viktig del i planeringen av Söderstaden är att utveckla Slakthusområdet från ett renodlat verksamhetsområde till en stadsdel med bostäder, kvartershandel och företagande. I denna kollektivtrafikutredning föreslås möjliga lösningar för kollektivtrafiken på kort och lång sikt. Den syftar även till att skapa förutsättningar för det fortsatta arbetet med ett hållbart, modernt och attraktivt framtida trafiksystem med låg miljöpåverkan.

Från 2025 kommer en ny och centralt placerad tunnelbanestation att vara det dominerande kollektivtrafikalternativet för Slakthusområdet och Globenområdet. Den nya tunnelbanekopplingen mellan station Kungsträdgården på blå linje och station Gullmarsplan på grön linje kommer att bidra till förkortade restider i många reserelationer och bidra till en bättre fördelning av resenärer mellan de olika tunnelbanelinjerna. En stor nytta är den förväntade avlastningen av grön linje mellan Gullmarsplan och Fridhemsplan.

Hallvägen är enligt strukturplanen Slakthusområdets huvudgata och enda genomfartsgatan. Eftersom endast en genomgående gata för fordonstrafik planeras genom Slakthusområdet så kan eventuell busstrafik inte få separata körfält på Hallvägen.

Innehållsförteckning

1	Bakgrund	1
1.1	Geografisk avgränsning	1
1.2	Innehåll i utredningen	1
2	Förutsättningar och riktlinjer för kollektivtrafik	2
2.1	Stomnät och övriga trafikslag	2
2.2	Hållplatsavstånd	2
2.3	Gångavstånd	3
2.4	Turtäthet, kapacitet och dimensionering av trafik	3
2.5	Vägvisning	3
3	Dagens kollektivtrafik i Slakthusområdet	4
4	Framtida kollektivtrafikförsörjning i slakthusområdet	5
4.1	Utbyggnad av ny tunnelbana	5
4.2	Effekter av tunnelbana i Slakthusområdet	6
4.3	Boende, arbetsplatser och skola	7
5	Söderstaden	9
6	Incitament för ökat kollektivresande	10
7	Slutsatser	10
8	Vidare arbete	10
9	Referenslista	11

1 BAKGRUND

I Stockholms stad pågår en planering av Söderstaden och utvecklingen av Slakthusområdet är en viktig del i det arbetet. Slakthusområdet är tänkt att omvandlas från arbetsplatsområde med gles bebyggelse till en blandad stadsmiljö där kvartershandel, bostäder, evenemang och verksamheter integreras. Ambitionen är att skapa en ny sammanhållen stadsdel som länkar samman Globenområdet, Slakthusområdet, Södra Skanstull och Gullmarsplan-Nynäsvägen.

För att åstadkomma en levande stadsdel som länkar samman omgivande bostadsområden och överbryggar befintliga barriärer krävs en förståelse för hur området kan komma att användas av dess framtida invånare och besökare och hur transporter till området kan fungera på ett effektivt och hållbart sätt. Slakthusområdet har ett relativt centralt läge i Stockholm med kollektivtrafik i form av tunnelbana, tvärbana och busstrafik. Områdets närhet till Stockholms stadskärna och målpunkter i Stockholms södra delar gör att det finns goda förutsättningar för en stor andel cykeltrafik. Samtidigt så uppkommer det köer på de regionala vägarna som trafikförsörjer området i samband med såväl morgonens som eftermiddagens högtrafikperioder.

1.1 Geografisk avgränsning

Kollektivtrafikutredningen omfattar framförallt Slakthusområdet. Även omkringliggande områden med stora evenemangsarenor, Tele2 Arena, Globen och Hovet, påverkar resandemängderna och den fysiska strukturen så viss hänsyn har tagits även till dessa områden.

1.2 Innehåll i utredningen

Den framtida utvecklingen av kollektivtrafiken bör i första hand fokusera på kompletteringar till den befintliga spårburna infrastrukturen men även en utveckling och komplettering av befintligt busslinjenät. Framtidens kollektivtrafik i Slakthusområdet ska byggas upp med god tillgänglighet till stomtrafik som erbjuder snabba och täta resmöjligheter för stadsdelens invånare och besökare.

Attraktiva och tillgängliga kopplingar till tunnelbanenätet och Tvärbanan är väsentliga för att tillgodose resandebehovet och skapa god tillgänglighet, inte minst i samband med evenemang i området. Även vardagsresandet, i form av pendling för boende och arbetande i området, kommer att vara stort.

2 FÖRUTSÄTTNINGAR OCH RIKTLINJER FÖR KOLLEKTIVTRAFIK

Trafikförvaltningen i Stockholms län har riktlinjer för hur kollektivtrafiken bör se ut och utvecklas. Det gäller såväl linjenätets utformning som turtäthet, placering av hållplatser och gångavstånd till hållplatser/stationer. De nya avtalsformerna för upphandlad trafik ger dock entreprenörerna större planeringsansvar för busstrafikens utveckling.

2.1 Stomnät och övriga trafikslag

SL-trafiken består av flera olika trafikslag och nätstrukturer. Det mest kapacitetsstarka och minst flexibla är stomnätet. I det ingår all spårtrafik samt de blå busslinjerna, bl.a. linje 4. Till stomnätet tillkommer lokala linjer, d.v.s. busstrafik med röda bussar, exempelvis matartrafik. Utöver dessa finns även direkttrafik, glesbygdstrafik, nattrafik och närtrafik som inte tas upp i denna utredning.

För att skapa goda förutsättningar för en attraktiv och ett ökat resande med kollektivtrafik, är tydlighet och tillförlitlighet viktigt. Stomnätet bör därför vara stabilt över tid och ändras så sällan och så lite som möjligt. Vid större stadsbyggnadsprojekt, som omdaning av Slakthusområdet och utvecklingen av Söderstaden, kan det dock krävas förändringar av linjenätet.

2.2 Hållplatsavstånd

Ambitionen för hållplatsavstånd inom stomnätet för buss och spårvagn är ca 1 km. Detta gäller framförallt i Stockholms ytterområden. För stombussarna i innerstaden är avstånden ofta betydligt kortare.

Syftet med stomnätet är att det ska gå snabbt att resa och detta motverkas av många hållplatser och korta hållplatsavstånd. Hålls avstånden långa på de sträckor där det finns många resenärer finns dock en risk att på- och avstigning tar lång tid på de hållplatser som finns. Nackdelarna med något kortare hållplatsavstånd är alltså mindre i mycket tätbebyggda områden, såsom innerstaden. Korta hållplatsavstånd gör också att gångavstånden blir kortare, vilket ökar attraktiviteten för kollektivtrafiken.

För lokal linjetrafik bör hållplatsavstånden inte vara kortare än 300-400 meter. Det är viktigt att hållplatsernas placering anpassas till bebyggelsestrukturen samt att de görs trafiksäkra.

2.3 Gångavstånd

Gällande gångavstånd finns riktlinjer för hur långt det max bör vara till en hållplats eller station för olika bebyggelsetyper. Se Tabell 1.

För gångavstånd till olika trafikslag finns inte lika tydliga riktlinjer formulerade, men generellt brukar antas att ett verkligt gångavstånd på 700 meter till närmaste tunnelbanestation är acceptabelt.

Bebyggelse	Verkligt gångavstånd* till SL-trafik (till hållplats)
Bostadshus	
Flerbostadshus, med fler än 3 våningar	400 m
Flerbostadshus, med högst än 3 våningar	500 m
Radhus	700 m
Villor i gruppbebyggelse i tätort	900 m
Enstaka villor på landsbygd	2000 m
Nyetablerade arbetsområden	
Områden med hög arbetsplatstäthet (minst 1 arbetsplats/25 m ²)	500 m
Områden med låg arbetsplatstäthet (färre än 1 arbetsplats/25 m ²)	700 m

* Fågelvägen x 1,3.

Tabell 1. Tabellen visar acceptabla gångavstånd till kollektivtrafik för olika typer av bebyggelse och arbetsplatstäthet. (RiPlan 2008:4)

2.4 Turtäthet, kapacitet och dimensionering av trafik

Turtätheten baseras främst på resandeefterfrågan i området, vilken i sin tur kommer av befolkningstäthet och kollektivtrafikandel. För områden med mycket låg befolkningstäthet finns riktlinjer för ett minsta utbud som bör finnas av serviceskäl. Slakthusområdet är ett tätt område som ligger centralt, och turtätheten här kommer att bero av efterfrågan och viljan att skapa en attraktiv och kapacitetsstark kollektivtrafik.

2.5 Vägvisning

Med hjälp av vägvisning och fysisk struktur är det möjligt att leda och fördela resenärer i vissa stråk och riktningar. Det är svårt att fullt ut styra människors rörelsemönster och val av gångstråk, men genom att hänvisa resenärer till vissa stråk kan en första uppdelning och spridning göras. Ett effektivt sätt att styra resenärsströmmar är genom fysisk separering, t.ex. genom att låta olika utgångar från en galleria eller arena leda ut på olika platser och på olika nivåer höjdmässigt. Med hjälp av tydlig skyltning, vägvisning och information kan sedan ytterligare spridning och fördelning uppnås.

3 DAGENS KOLLEKTIVTRAFIK I SLAKTHUSOMRÅDET

Slakthusområdet är idag framförallt ett verksamhetsområde som är väl försörjt med både spårburen trafik och viss kompletterande busstrafik. Det är dock främst den norra delen av området som försörjs av kapacitetsstark spårtrafik i form av tunnelbana och spårväg. Den södra delen har idag begränsad kollektivtrafik i form av buss på Enskedevägen. Ingen kollektivtrafik trafikerar genom eller inne i området idag.

De trafikslag som försörjer området är tunnelbana och Tvärbanan med hållplats vid Globen samt bussar. Det finns sex omkringliggande tunnelbanestationer, samtliga kopplade till gröna linjesystemet.

De busslinjer som trafikerar i närheten av Slakthusområdet är linje 163, som trafikerar söder om området på Enskedevägen och linje 168 som trafikerar norr om området på Palmfeltsvägen.

Stombusslinje 4 trafikerar Gullmarsplan, där den har sin ändhållplats. Gullmarsplan trafikeras även av ett stort antal busslinjer från bland annat Haninge, Tyresö och Årsta.



Figur 1. Befintlig kollektivtrafik i anslutning till Slakthusområdet. Observera att endast ett urval busslinjer finns med; 163 och 168 som trafikerar i direkt anslutning till Slakthusområdet samt stombusslinje 4.

4 FRAMTIDA KOLLEKTIVTRAFIKFÖRSÖRJNING I SLAKTHUSOMRÅDET

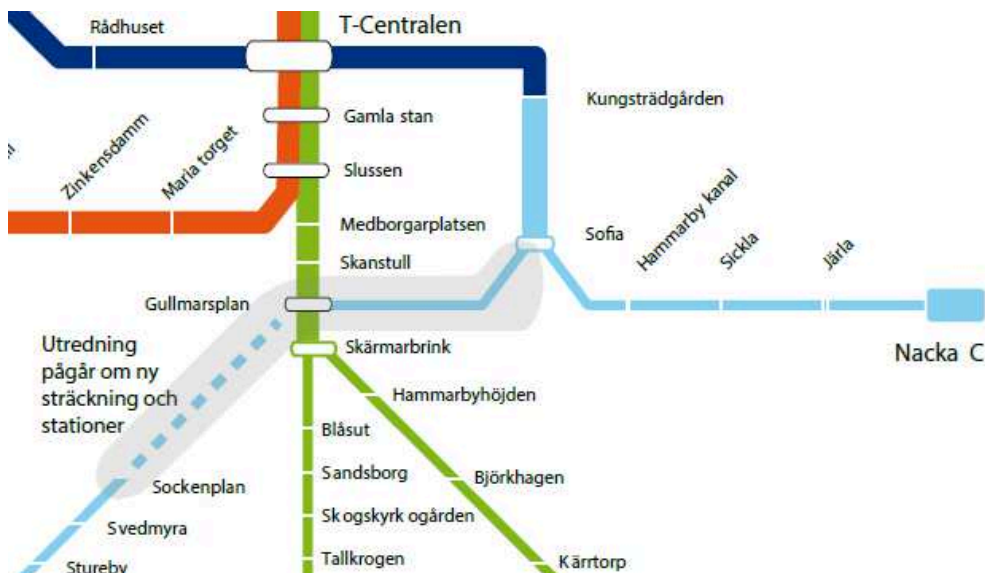
När Slakthusområdet är fullt utbyggt kommer en centralt placerad tunnelbanestation att utgöra den primära kollektivtrafikförsörjningen i området. Kompletterat med kringliggande tunnelbanestationer, tvärbanan och bussar kommer området att vara väl försörjt med kollektiva resmöjligheter.

4.1 Utbyggnad av ny tunnelbana

2013 års Stockholmsförhandling har träffat en överenskommelse med Stockholms läns landsting, Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun.

Överenskommelsen innebär att tunnelbanan byggs ut till Nacka, Arenastaden och Barkarby samt att blå linje byggs ut till Gullmarsplan och kopplas samman med gröna linjens Hagsätragren för ökad kapacitet genom centrala Stockholm. Utbyggnaden innebär nio nya stationer och en ökad tillgänglighet till flera delar av centrala Stockholmsregionen.

I samband med hopkopplingen av Hagsätragrenen till blå linje vid Gullmarsplan och uträntningen av Hagsätragrenen genom Slakthusområdet planeras en ny tunnelbanestation med central placering i Slakthusområdet. Stationen hamnar, enligt dagens planering, ca 40 meter under marknivån.



Figur 2. Blå linjens sträckning mellan Kungsträdgården och Nacka, samt avgreningen mot Hagsätra genom Slakthusområdet. (Källa: SLL (2015) Lokaliseringsutredning tunnelbana Sofia-Gullmarsplan/söderort)

4.2 Effekter av tunnelbana i Slakthusområdet

Vid en sammankoppling av blå linje från Kungsträdgården med Gröna linjens Hagsätragren öppnas möjligheter för nya resmönster och en ny tunnelbanestation i Slakthusområdet som ersätter stationerna Globen och Enskede gård. Nedan beskrivs vilka effekter en lokalisering av tunnelbanestationen kan ha på tillgänglighet och fördelning av dag- och evenemangsbefolkning inom området och till/från omringliggande områden.

4.2.1 Nya resmönster av nya tunnelbanekopplingen

En sammankoppling av Gröna linjens Hagsätragren och blå linjen mot Fridhemsplan och Akalla respektive Hjulsta kommer att förändra restiderna i många relationer och därmed också resmönstret. Exempelvis kommer restiderna mellan Slakthusområdet och Fridhemsplan, där byte är möjligt till grön linje västerut och mot city, att förkortas. En resa mellan befintlig tunnelbanestation Globen och Fridhemsplan tar idag 18 minuter. Vid en sammankoppling med blå linje via östra Södermalm kommer motsvarande resa från nya stationen i Slakthusområdet att uppskattningsvis ta 11 minuter. En resa mellan befintlig tunnelbanestation Globen och Rådhuset, med byte vid T-centralen tar 19-24 minuter beroende av tid på dygnet. Motsvarande resa med nya kopplingen och stationen skulle troligtvis bli 9 minuter. De nya direktresmöjligheterna till östra Södermalm, City och Kungsholmen tillsammans med en sådan restidsförkortning kommer att attrahera merparten av de resenärer som reser mellan Globen/Slakthusområdet och målpunkter på östra Södermalm, Centrala Nacka delar av City och Östermalm, Kungsholmen samt längs blå och grön linje norr och väster om Fridhemsplan.

För resenärer som tidigare nyttjat station Globen eller Enskede gård för resor mot Södermalm kommer gångavstånden att bli längre till lämplig tunnelbanestation eller medföra ett byte.

Den stora positiva effekten som kan förväntas är en avlastning av resandet med grön linje i det hårt ansträngda snittet mellan Gullmarsplan och T-centralen.

4.2.2 Avlastning av befintliga tunnelbanestationer

Särskilt vid evenemang i arenaområdet (Tele2 Arena, Globen, Hovet) är det idag hög belastning på främst stationerna Globen och Gullmarsplan. Inom ett något längre gångavstånd finns också tunnelbanestationerna Skärmarbrink och Blåsut. Med en planerad gångbro över Nynäsvägen kommer station Blåsut att bli mer tillgänglig.

En ny tunnelbanestation inom Slakthusområdet, som ersätter stationerna Globen och Enskede gård, har god potential att bli attraktiv och avlasta övriga stationer i närområdet och kommer med sina nya resmöjligheter att bidra till en naturlig omfördelning av evenemangsbesökare.

Eftersom den blå tunnelbanelinjen med ny koppling från Hagsätra och kvarvarande tunnelbanegrenar på grön linje, från Skarpnäck och Farsta, når olika målpunkter så konkurrerar de inte om samma resenärer. Resenärer som ska mot Kungsholmen,

Fridhemsplan och vidare norrut främst kommer att välja blå linje. Resterande resenärer fördelar sig på grön linje, Tvärbanan och busstrafiken.

4.2.3 Avlastning av dagens stombuss och tunnelbana

Blå tunnelbana med koppling från Hagsätra innebär en snabbare resväg mellan Slakthusområdet/Gullmarsplan och Fridhemsplan. Det innebär att resenärer i större utsträckning kommer att välja blå tunnelbanan i denna relation och därmed avlasta stomlinje 4 och grön tunnelbana.

4.2.4 Tillgänglighet

En ny tunnelbanestation inom Slakthusområdet skulle förbättra tillgängligheten till kapacitetsstark kollektivtrafik för stora delar av området. En central placering i området skulle ge mycket god tillgänglighet till bostäder, arbetsplatser, arenor och verksamheter samt eventuell busstrafiken på Hallvägen. Vid en genomtänkt placering av tunnelbanestationen och dess uppgångar kan god koppling till Tvärbanan uppnås.

För de boende runt Slakthusområdet, som tidigare använt stationerna Enskede gård och Globen, kommer tillgängligheten att försämrats något genom längre gångavstånd till station Slakthusområdet.

4.3 Boende, arbetsplatser och skola

Bostadsetableringarna ligger främst i områdets sydvästliga delar, arbetsplatserna i de norra och östliga delarna. Enligt uppgifter från Stockholms stad så ser fördelningen av verksamheter och bostäder ut enligt Tabell 2:

	Antal lägenheter, BTA kontor/skola	Antal invånare, arbetsplatser, elever
Bostäder	Ca 3 200 lgh	Ca 7 000 invånare (2,2 boende/lgh)
Arbetsplatser	Ca 224 000 kvm (BTA)	Ca 7 800 arbetsplatser (35 a-platser/1000kvm (BTA) ¹
Skola	Ca 9 000kvm (BTA)	Ca 1 350 elever

Tabell 2. Uppskattat antal invånare, arbetsplatser och skolelever för Slakthusområdet.

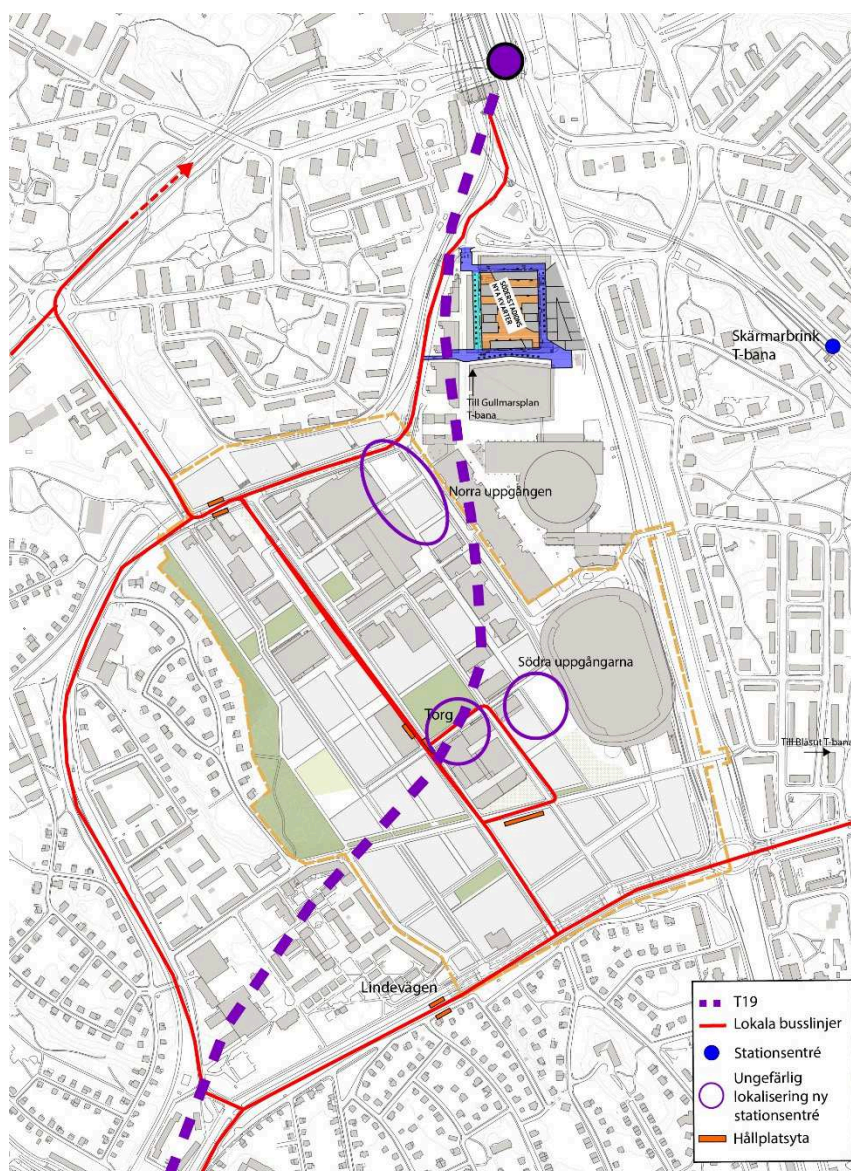
¹ Antagande från projekt Årstafältet: *PM Trafikalstring Årstafältet* (2009-12-22)

	Totalt antal kollektivtrafikresenärer, kollandel 29 %	Antal kollektivtrafikresenärer under morgonens maxtimme (dimensionerande kollandel 14 %)
Bostäder	1680 resenärer	810 resenärer
Arbetsplatser	2500 resenärer	1250 resenärer
Skola	GC förutsätts	GC förutsätts

Tabell 3. Uppskattat antal kollektivtrafikresenärer till/från Slakthusområdet. Observera att totalt antal kollektivtrafikresenärer inte är detsamma som antal kollektivtrafikresor. Varje resenär gör sannolikt flera resor per dag. Under maxtimmen bör dock en resa per resenär stämma relativt bra.

5 SÖDERSTADEN

Från 2030 utvecklas Söderstaden från Södra Skanstull till Nynäsvägen. Söderstaden består av flera delar som kommer att integreras med omkringliggande områden. Dessa projekt ligger långt fram i tiden och planerna finns ännu bara på ett tidigt stadium.



Figur 3. Möjlig övergripande utformning av kollektivtrafiken från 2030.

6 INCITAMENT FÖR ÖKAT KOLLEKTIVRESANDE

Det är framförallt via planering av attraktiv kollektivtrafik med centralt placerade hållplatser, hög turtäthet och bra tillförlitlighet som resenärer kan lockas att välja kollektivtrafiken framför bilen. Även information om vilka resmöjligheter som finns och välordnade cykelparkering nära hållplatser och stationer är viktigt.

7 SLUTSATSER

När det gäller Tvärbanan kommer denna att kunna möta ökad resandeefterfrågan genom en planerad ökning av turtätheten. Dessutom finns ett genomförandebeslut om en förlängning av Tvärbanan österut från Sickla udde till Sickla station där omstigningsmöjlighet till Saltsjöbanan skapas.

Avseende Hallvägen som huvudgata i området är intentionen att låta den trafikeras av såväl bil som buss. Trafikanalysen visar, trots blandtrafik, på god framkomlighet för bussar.

Det vore en fördel att låta lokala linjer bli genomgående i Slakthusområdet söderifrån via Enskedevägen – Hallvägen och vidare mot Gullmarsplan.

Nya stationen Slakthusområdet, som ersätter station Globen och station Enskede gård år 2025, kommer att ha en stark effekt på resmönstren och resandefördelningen mellan tunnelbanestationerna och tunnelbanelinjerna i området. Den nya blå linjen kommer att avlasta det ansträngda snittet mellan Gullmarsplan och T-centralen på de gröna linjerna. En tunnelbanestation i Slakthusområdet har många positiva effekter, både till vardags och vid evenemang. Planering av attraktiv kollektivtrafik med korta gångavstånd, hög turtäthet och bra tillförlitlighet kan locka resenärer att välja kollektivtrafiken framför bilen.

8 VIDARE ARBETE

Under arbetet med denna utredning har inledande avstämningar med Trafikförvaltningen gjorts. För att säkerställa att föreslagna lösningar är genomförbara och godtas av bör vidare samarbete och avstämningar med Trafikförvaltningen göras.

Utvecklingen efter 2030 är fortfarande oklart och förändringarna ligger långt fram i tiden. Idéerna för kollektivtrafiken måste utvecklas och anpassas efter hand. För att uppnå bra kollektivtrafiklösningar är det mycket viktigt att planeringen mellan bebyggelse och infrastruktur sker integrerat så att alla behov tillgodoses gemensamt. Kollektivtrafiken måste vara med och sätta förutsättningarna för bebyggelsen lika mycket som bebyggelsen och övrig infrastruktur sätter förutsättningar för kollektivtrafiken.

9 REFERENSLISTA

Följande material ligger som huvudsaklig grund för utredningen:

- Framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030 (2012)
- Spårvägs- och stomnätstrategi - Etapp 1 - centrala delen av Stockholmsregionen (remissversion, SL 2011)
- Stomnätstrategi för Stockholms län Etapp 2 - Stockholms län utanför innerstaden (remissversion, Trafikförvaltningen 2013)
- Gullmarsplan Programutredning (2008)
- Prognoser och antaganden angående resande till/från bostäder och arbetsplatser i enlighet med Trafikförvaltningens planeringsnormer samt utfall enligt SL-fakta 2011
- Stockholmsarenan – Personflöden och tillgänglighet för utryckningsfordon (WSP, 2009)
- RiPlan – Riktlinjer för planering av kollektivtrafiken i Stockholms län (2008)
- RiBuss -08 – Riktlinjer för utformning av gator och vägar med hänsyn till busstrafik
- Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län