

AB Storstockholms Lokaltrafik  
Trafiksektionen  
Att: Ketil Kindestam  
105 73 Stockholm

Stockholm 2008-09-29

### **Samråd kring Spårväg City**

Kollektivtrafikant Stockholm, som bildades 1997, är en konsumentorganisation för dem som reser med SL-trafiken i Stockholms län. Vi ger trafikanterna en röst och bildar opinion för att mer resurser ska gå till högkvalitativ kollektivtrafik. Kollektivtrafikant Stockholm samarbetar med Resenärsforum, som är kollektivresenärernas riksorganisation.

Den planerade spårvägslinjen genom Stockholms centrum kommer att öka kollektivtrafikens attraktivitet både direkt i linjens influensområde och genom att kollektivtrafiken blir mer tydligt närvarande och synlig i stadsmiljön. Det skapar i sin tur en stadsmässig kvalitet som visar att stockholmarna och besökarna i Stockholm har en modern och framåtriktad utveckling i konkurrensen med andra städer. God kollektivtrafik och god stadsmiljö är ett kännetecken för en attraktiv stad. Runt om i övriga Europa används modern spårväg som ett medel för att öka stadens kvalitet och förbättra stadsmiljön. Att spårväg är ett miljömässigt förmånligt färdmedel är ytterligare ett starkt plus.

En viktig funktion för en spårväg i centrala staden såväl som i halvcentrala lägen är att vara tillgänglig på ett enkelt sätt för resenärerna. Tillgängligheten har två olika former. För det första ska hållplatserna vara väl belägna i gaturummet, lätta att hitta och lätta att nå. Det blir de när de är placerad i gatumitt. Hållplatser vid en refug mitt i gatan är dessutom trafiksäkrare än hållplatser vid trottoarkant, detta i motsats till påståenden om motsatsen som cirkulerade på 1960-talet. Trafiksäkerheten åstadkoms genom att fotgängarna kan ta sig över halva gatans bredd istället för hela gatan när man ska bege sig till hållplatsen. Dessutom gör refugen att biltrafiken inte kan hålla så hög hastighet som när det är fritt mitt i gatan. Det betyder att även de fotgängare som bara ska korsa gatan kan göra det i två etapper, varvid man enkelt kan anpassa passagen. Att biltrafiken dessutom kör i lägre hastighet har också sin klara fördel, vilket numera är allmänt vedertaget.

Tillgängligheten i sin andra form handlar om funktionshindrade och deras resor. Spårvagnar har den stora fördelen att vagnen alltid stannar med centimeterprecision vid hållplatsrefugen, så att det går lätt att för den som färdas i rullstol eller för den som kör barnvagn. Bussar riskerar hela tiden att stanna en halvmeter eller en meter från trottoarkanten. De spårvagnar som ska användas bör ha 70 procent låggolv, så att tillgängligheten blir mycket god och så att

gångegenskaperna blir tillräckligt bra. Plana insteg från hållplatsrefug till vagnsgolv är nödvändigt. Samma refughöjd ska användas för hela hållplatsen, och partiellt plant insteg som i Gröndal får inte förekomma. Tvärspårväg city ska bli en mönsteranläggning i tillgänglighet, i enlighet med uppsatta mål.

Spårvägen har den fördelen att spårvagnarna har ett fast läge i sidled, något som gör att det inte krävs ”vingelmån” som busstrafik kräver. Det gör att spårvagnar tar mindre plats i sidled än bussar gör, och därför kan spårvagnar gå på smalare gator eller genom smalare passager.

Fordonen måste utgöras av moderna flerledade vagnar med hög kapacitet och många sittplatser, sådana som de nya spårvägarna i övriga Europa och USA idag uppvisar. Det betyder att sådana fordon också kan klara snäva kurvradier på ett sätt som få i Stockholm idag känner till.

Absolut signalprioritering ska förekomma i de korsningar som är signalreglerade. Det ska observeras att en spårvagn passerar en korsning på kortare tid än något annat fordon, helt enkelt därför att det är ett enda fordon. Det uppstår inga väntetider i interaktionen mellan fordon. Spårvagnar ökar kapaciteten i gaturummet och passagerarna som kan nå en gata är mångdubbelt fler än om samma antal personer skulle ha åkt buss eller åkt bil. Spårvägstrafiken ökar kapaciteten utan att vara ett hinder.

Med en modern spårvagn färdas resenärerna med en komfort som gör att attraktiviteten för kollektivtrafiken ökar starkt. Det betyder att de områden som försörjs med spårvägstrafik kommer att bli efterfrågade och locka företag samt dess kunder och anställda. Det blir alltså en livligare, trevligare och mer kreativ stadsmiljö.

I stadsmiljöhänseende bör observeras att kontaktledningarna bör ha samma enkla och effektiva utformning som på Birger Jarlsgatan och Strandvägen idag. De ska inte se ut som kontaktledningarna för tvärspårvägen i Gröndal.

Redan i arbetsskedet bör inriktningen vara att den nya spårvägen mellan Lindhagensområdet och Värtan ska ha linjenummer 5, vilket ursprungligen var tänkt som nummer för en femte stomlinje från Djurgården. Linjenummer 5 an knyter direkt till stomlinjerna 4, 3, 2 och 1, som ju planerats för att så småningom också bli spårvägstrafikerade.

Hållplatser bör vidare anläggas för goda möjligheter till effektiva byten till exempelvis tunnelbana. Hållplatsen vid Fridhemsplan bör till exempel anordnas i direkt anknytning till tunnelbanenedgången vid Drottningholmsvägen. Där kommer förutom linje 5 också de två linjerna 1 och 4 att passera. Det kan noteras att stomlinje 1 kommer att ha gemensam sträcka med linje 5 hela Fleminggatan. Genom att återskapa Fridhemsplan som en bytesplats på den breda Drottningholmsvägen mellan Fridhemsgatan och St Eriksgatan uppnås också god anknytning till stomlinje 3 som går i St Eriksgatan.

När Tvärspårvägen nått Slussen och kombinerats med Saltsjöbanan uppstår möjligheten att dra spårvagnar från Tvärspårvägen och från Nacka vidare via Skeppsbron till Hamngatan, där de kan ansluta till tvärspårväg City. De kan exempelvis dras förbi Centralen och vända vid Kungsbrolan.

Resenärerna från Lidingö kommer, när linje 5 nått Värtan, att kunna använda spårvagnar från Lidingö via Värtan till innerstan utan att byta. Varje byte är ett störningsmoment. De finns många som skulle resa några minuter längre om de bara slapp byta fordon. Tunnelbanan från Ropsten skulle fortfarande ge den kortaste restiden till T-centralen. Men många resenärer ska inte just till T-Centralen utan vinner restid genom att spårväghållplatsen ligger närmare deras verkliga resmål. På detta sätt minskas bytesbehoven, restiderna och attraktiviteten ökar. En viss avlastning av tunnelbanan sker också.

Stadsmiljöeffekten av spårvägstrafiken till Lindhagensområdet blir mycket påtaglig. Det är just den effekten som utgjort ett starkt motiv för spårväg på stadsgator när nya spårvägar nu byggs i Paris, Hamburg, Nice, Montpellier, Bordeaux, Nottingham och en rad ytterligare städer på andra håll i Europa.

Oskar Reimer  
Ordförande Kollektivtrafikant Stockholm