



Handläggare: Leila Massih
Telefon: 08-508 09 306

Till
Östermalms stadsdelsnämnd

Förslag till spårvägs- och stomnätsstrategi, etapp 1 - remiss från SL och trafik- och renhållningsnämnden

Förvaltningens förslag till beslut

Remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande.

Göran Månsson
stadsdelsdirektör

Britt Mattsson
avdelningschef

Sammanfattning

AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) och trafik- och renhållningsnämnden i Stockholms stad har remitterat ett förslag till spårvägs- och stomnätsstrategi för centrala delen av Stockholmsregionen. Syftet med strategin är bl.a. att fastställa principer och kriterier för planering av stomtrafik.

Förvaltningen är positiv till att stomtrafiken ges en hög framkomlighet, att den prioriteras i vissa stråk och ges eget utrymme i gatan. För att uppnå översiktplanens mål om Stockholm som promenadstad och stadens miljömål om att öka andelen som går eller cyklar, anser förvaltningen, att möjligheterna för gång- och cykeltrafik måste utvecklas parallellt med satsningar på kollektivtrafiken. Enligt förvaltningen bör strategin i sitt resandeunderlag ta hänsyn till att Norra Djurgårdsstaden inte bara kommer vara ett område för boenden och arbetande, utan även bedöms locka många besökare. För framtida kollektivtrafikförsörjning till både Norra Djurgårdsstaden och Hagastaden, förespråkar förvaltningen att möjligheterna för att trafikera Värtabanan med persontrafik utreds.

Bakgrund

AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) och trafik- och renhållningsnämnden i Stockholms stad har remitterat ett förslag till spårvägs- och stomnätsstrategi för centrala delen av Stockholmsregionen. Strategin är den första etappen av en strategi för kollektivtrafikens stomnät som i en andra etapp ska innefatta hela länet. Utgångspunkten för strategin är regionens starka tillväxt samt Stockholms stads och SL:s gemensamma mål om att kollektivtrafikens marknadsandel måste öka. Måläret är 2030.

Remissversionen av spårvägs- och stomnätsstrategin har sänds ut till kommunerna i Stockholms län, Stockholms stads förvaltningar och stadsdelsnämnder samt ett flertal andra aktörer i regionen. Synpunkter önskas särskilt på huvudprinciperna och kriterierna för stomtrafiken i den centrala delen av Stockholmsregionen. Under oktober och november har tre informationsmöten hållits för remissinstanserna, Östermalms stadsdelsförvaltning har deltagit på ett av dessa. Synpunkter ska lämnas senast 20 december 2011.

Ärendet

Syftet med strategin är sammanfattningsvis att fastställa principer för stomtrafik, identifiera lämpliga stråk för spårvägs- och stomtrafik i den centrala delen av Stockholmsregionen samt utarbeta underlag för trafikering av stomnätet avseende linjer, trafikslag och utbud. Strategin för en kapacitetsstark och strukturerad stomtrafik år 2030 ska ses som ett underlag för vad som bör utredas vidare och inte för vad som bör byggas.

Strategins huvudprinciper och kriterier

För att utveckla stomtrafiken och öka marknadsandelen krävs en kollektivtrafik som är tillräckligt attraktiv för att både behålla dagens resenärer och attrahera nya. I strategin föreslås att stomtrafiken i den centrala delen av Stockholmsregionen, oavsett färdmedelsslag, planeras utifrån nedanstående tre huvudprinciper.

God regional tillgänglighet

För att stomnätet ska komma till nytta för hela regionen behöver nätet utvecklas och nya utbyggnadsområden knytas till nätet. Samtidigt är det avgörande att goda bytesmöjligheter skapas i knutpunkterna så att människor snabbt och enkelt kan röra sig i hela regionen med kollektivtrafiken.

Attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik

Stomtrafiken ska uppfattas som snabb, tydlig och pålitlig med hög turtäthet och god utrymmeskomfort oberoende av trafikslag. I den centrala delen av Stockholmsregionen innebär det att:

- stomtrafiken ges en hög framkomlighet med målet att medelhastigheten inklusive hållplatsstopp ska vara 20 km/h
- stomtrafiken prioriteras i vissa stråk på bilens bekostnad och ges eget utrymme i gatan
- stomtrafiken har i stadsmiljön ett hållplatsavstånd på cirka 500 meter
- stomlinjerna har ett resandeunderlag på minst 500 resenärer på mest belastade delsträcka under maxtimmen
- en stomlinje har en turtäthet på mellan 2 och 7,5 minuter
- stomlinjenätet ska vara robust och strukturerande och förändras därför sällan

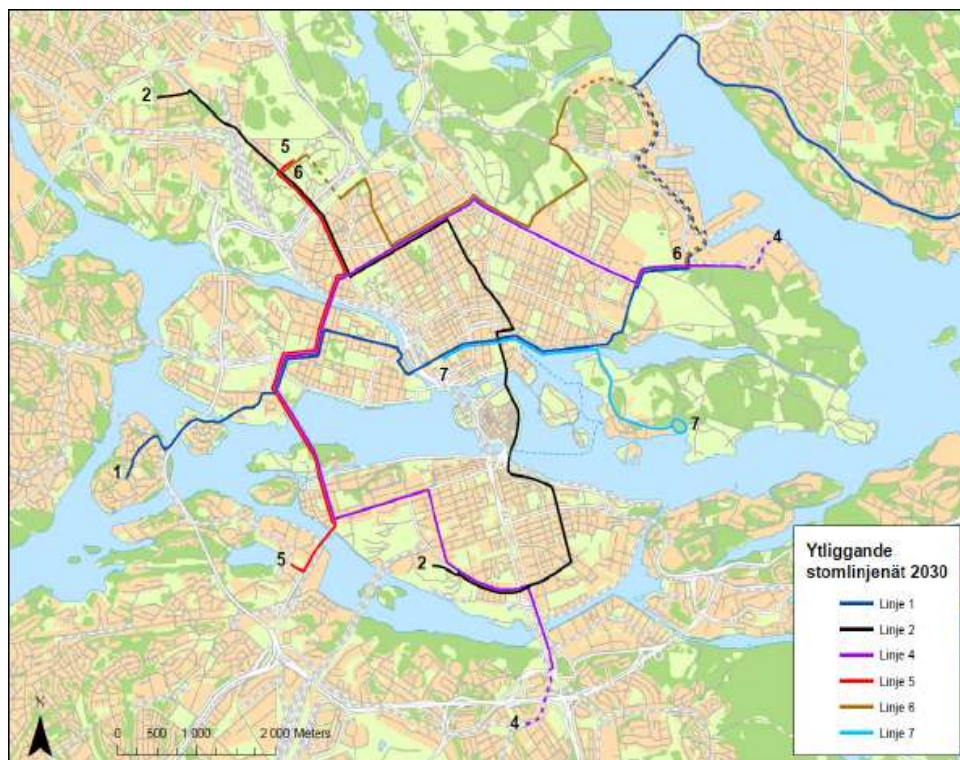
Integrerad planering för en attraktiv stadsmiljö

Stomlinjenätet ska ses som en del i samhällets grundläggande infrastruktur och ligga kvar i samma stråk under lång tid framöver på samma sätt som järnvägs- och vägnätet. På så vis kan stomtrafiken även bli strukturerande i samhällsplaneringen, eftersom markägare, exploatörer och samhällsplanerare känner en trygghet i nätets beständighet.

Stomlinjenätet år 2030

Ett förslag till utvecklat stomlinjenät för 2030 har tagits fram. Viktiga utgångspunkter har varit dagens stomlinjenät, beslutade infrastrukturutbyggnader som Citybanan, Spårväg City och de framtida utbyggnadsområdena i regionens centrala delar. Samtliga delar av stomlinjenätet år 2030 uppfyller minimikravet om minst 500 resenärer per riktning under maxtimmen. Jämfört med dagens ytliggande stomnät utgör de största förändringarna att två nya stomlinjer tillkommit; stomlinje 5 som sammanbinder Liljeholmen – Fridhemsplan – Sankt Eriksplan och Karolinska Sjukhuset och stomlinje 6 som sammanbinder Ropsten – Östra Station – Odenplan och Karolinska Sjukhuset. Stomlinje 3 föreslås tas bort eftersom den inte längre är stomlinjemässig om tunnelbanan till Nacka Forum via östra Södermalm byggs. Däremot kan linje 3 tänkas finnas kvar som en lokal stadsbuss.

Nya områden som föreslås stomtrafikförsörjas är Norra Djurgårdsstaden, Hagastaden, Loudden, Liljeholmen-Årstadal och Söderstaden.



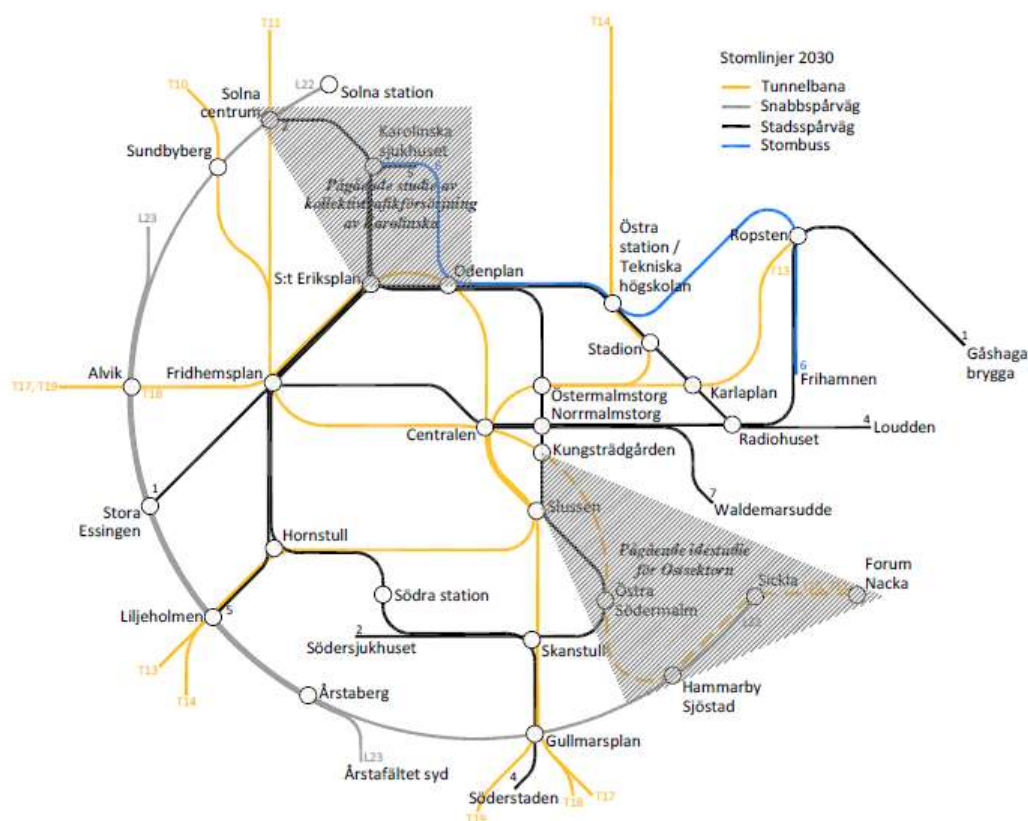
Förslag till stomlinjenät i gatunivå år 2030. Heldragen linje = sträckning i befintligt gatunät, streckad linje = sträckning i framtida gatunät. Källa: Remissen

Kriterier för investering i spårväg

Val av spårvagn som trafikslag motiveras av ett högt resandeunderlag i kombination med kraven på en stomtrafik med hög turtäthet, pålitlighet och god komfort. Eftersom att spårvagnarna rymmer mer än dubbelt så många passagerare som en vanlig innerstadsstombuss kan de hantera betydligt högre belastningar än stombusstrafik. Byggande av spårväg innebär samtidigt stora investeringsbehov, både i infrastruktur, fordon och depåer. För att motivera dessa investeringar måste spårvägens potential som ett kapacitetsstarkt kollektivtrafiksystem tas till vara. Detta innebär att spårvägen ska ges hög framkomlighet, då detta är avgörande för att ge korta pålitliga restider och konkurrenskraft. Korta restider reducerar även driftskostnaderna för spårvägstrafiken och investering i fordon och depåer. Målet är att en stomlinje ska uppnå en medelhastighet på 20 km/h (inklusive hållplatsstopp), jämfört med dagens medelhastighet på ca 14-15 km/h. För att kunna motivera en spårvägsinvestering ska den planerade spårvägslinjen ha en medelhastighet på minst 18 km/h.

Prioriteringar och fortsatt arbete

Innan beslut kan fattas om stomlinjerna måste ett antal frågor utredas; finansiering, möjliga depålägen, möjlighet till god framkomlighet så att en tillräckligt hög medelhastighet kan säkerställas, samordning med andra infrastruktur- och exploateringsprojekt samt prioritering av tillgängliga resurser. Medel i den statliga finansieringen är bundna till utbyggnadsprojekt enligt SL:s nuvarande planering fram till år 2021. Om inga omprioriteringar genomförs av utbyggnadsprojekt eller finansieringsvolymen, så kan nya objekt bli aktuella först efter 2021. Det finns även en gräns för hur många parallella infrastrukturprojekt en stad klarar av samtidigt.



*Schematisk bild över lämpliga trafikslag utifrån reseunderlag på föreslaget stomlinjenät år 2030.
Källa: Remissen*

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av parkmiljögruppen norra innerstaden.

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen är positiv till att stomtrafiken ges en hög framkomlighet, att den prioriteras i vissa stråk och ges eget utrymme i gatan. En god framkomlighet i stadsmiljön för att erhålla en hög medelhastighet kommer i flera fall kräva att biltrafiken får stå tillbaka för kollektivtrafiken, vilket ligger i linje med stadens miljömål om minskade utsläpps- och bullernivåer. Förvaltningen anser att det är viktigt med en lättillgänglig, snabb och pålitlig kollektivtrafik för att attrahera resande att avstå från bilanvändning. För att uppnå översiktplanens mål om Stockholm som promenadstad och stadens miljömål om att öka andelen som går eller cyklar, anser förvaltningen, att möjligheterna för gång- och cykeltrafik måste utvecklas parallellt med satsningar på kollektivtrafiken, som framhålls i ärendet måste utvecklingen av stomnässtrategin ske i samverkan med utredningar om nya dragningar av tunnelbanan och BRT-bussar¹ samt synkroniseras med övrig bebyggelseplanering i staden.

Enligt förvaltningen är det viktigt att strategin är flexibel och kan anpassas till samhällsförändringar. Förvaltningen är positiv till att strategin föregåtts av en känslighetsanalys som visar vad som händer med kollektivtrafiken om t.ex. bensinpriset eller trängselskatten höjs. En annan intressant aspekt kan vara att undersöka hur priset på SL-kortet påverkar resandet med kollektivtrafik.

Enligt strategin har hänsyn tagits till de stadsutvecklingsprojekt som år 2030 kommer inrymma många nya bostäder och arbetsplatser. Detta kommer att påverka resemönstret i staden och innebära nya mål- och startpunkter. Förvaltningen vill att strategin i sitt resandeunderlag även ska ta hänsyn till att områdena Norra Djurgårdsstaden och Hagastaden bedöms locka besökare från både andra delar av kommunen och från landet i övrigt. I Norra Djurgårdsstaden planeras gasverksområdet bli ett kluster för kultur där t.ex. Operan, Cullbergballetten och Cirkus Cirkör avser att etablera sig. Norra Djurgårdsstaden är också ett uttalat miljöprofilsområde och lockar av den anledningen redan idag besökare från hela världen. Hagastaden är tänkt att bli ett av världens främsta område för life science, ett samlingsbegrepp för vetenskaper som syftar till att förbättra liv och hälsa. Högskolor, forskning och näringsliv ska arbeta i nära samverkan och bilda en unik grund för forskning och högre utbildning. För framtida kollektivtrafiksförsörjning till både Hagastaden och Norra Djurgårdsstaden, förespråkar förvaltningen att möjligheterna att trafikera

¹ BRT (Bus Rapid Transit) är ett transportsystem som erbjuder snabbare resor än med vanliga stombussar. Snabb trafik uppnås genom en förbättrad infrastruktur och tekniska hjälpmedel som ger bussen prioritet före annan trafik.

Värtabanan med persontrafik utreds parallellt med framtagandet av spårvägs- och stomnässtrategin.

Trots att Västra Kungsholmen försörjs av tunnelbana ifrågasätter förvaltningen att området inte uppfyller kriterierna för stomnässtrafik. Delar av Västra Kungsholmen har relativt långt till tunnelbanestationerna och om området ska bli den förlängning av innerstaden som avses, krävs också kollektivtrafik av innerstadens mått. Prioriteras inte lättillgänglig kollektivtrafiken till Västra Kungsholmen riskeras att ett bilburet resemonster skapas i området, vilket inte är i paritet med stadens miljömål för 2030.

Förvaltningen är kritisk till strategins planer på att placera en depå vid Sankt Göransparken intill Stadshagsklippan på Kungsholmen. Sedan tidigare beslut planeras en bussdepå under Kristinebergs idrottsplats och Västra Kungsholmen är redan hårt belastat av Essingeleden och tunnelbana i ytläge. Enligt förvaltningen skulle en ytterligare depå ha en negativ inverkan på en redan utsatt stadsdel. Sankt Göransparken är också en viktig park och kvarterslekplats. Enligt Kungsholmens Parkplan är det i området brist i tillgång på lekplatser.

Bilagor

Remissen (remissens åtta bilagor finns att tillgå på www.stockholm.se/insyn).