



Johanna Salén
Trafikplanering
08-508 26032
johanna.salen@tk.stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2010-03-23

Daniel Firth
Trafikplanering
08- 508 26124
daniel.firth@tk.stockholm.se

SLs Trafikplan 2020. Anmälan av svar på remiss

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden lägger anmälan till handlingarna.

Magdalena Bosson
Förvaltningschef

Staffan Forsell
Avdelningschef

Sammanfattning

SL har tagit fram en konsekvensanalys av olika utbyggnadsscenarier för kollektivtrafiken baserad på Stockholmsöverenskommelsen. Planen har skickats till ett begränsat antal remissinstanser med en remissperiod som sträckte sig till mitten av februari 2010. Stockholms stad har inte fått remissen, men planens genomförande kräver samsyn och förankring bland politiker och tjänstemän. Stockholms Stad väljer därför att lämna sina synpunkter i form av detta tjänsteutlåtande.

Remissen

SLs trafikplan 2020 har skickats ut till ett begränsat antal remissinstanser. Kommunförbundet Stockholms Län har fått i uppgift att svara för alla kommuner. Staden har tagit del av deras remissvar och de anser sig inte kunna föra fram en



gemensam talan för alla kommuner eftersom kommunerna i detta fall kan vara av olika uppfattningar.

Utöver KSL har förslaget skickats på remiss till:

Länsstyrelsen i Stockholms län

Vägverket region Stockholm

Banverket

Regionplanekontoret

Waxholmsbolaget

Mälardalstrafik MÄLAB

Stockholms Stad översänder denna skrivelse som svar på remissen.

Trafikplan 2020

Trafikplan 2020 är ett av flera strategiska dokument för kollektivtrafikens utbyggnad som tas fram av SL och regionens aktörer.

Stockholmsöverenskommelsen har i hög grad varit styrande vid framställandet av scenarioanalysen i denna trafikplan. Planen är dock avgränsad till att behandla infrastruktur och trafikering fram till år 2020, inklusive dess effekter. Fokus ligger på att utifrån nämnda förutsättningar vidta åtgärder för att få en tillräcklig kapacitet i trafiksystemet, ombord på fordonen och i bytespunkterna.

Planen är tänkt att användas för att ge ett harmoniskt samarbete kring planerings- och genomförandefrågor mellan olika delar i SLs egna planeringsverksamheter. Planen förväntas även bli en bra utgångspunkt för SLs samverkan med regionens övriga aktörer.

Trafikplan 2020 beskriver övergripande de utvecklingsbehov som kollektivtrafiken i Stockholm står inför och vad som krävs för att SL-trafiken ska leva upp till den efterfrågan som förväntas på medellång sikt. Trafikplanen redovisar viktiga förutsättningar för kollektivtrafikens utbyggnad, vilka bytespunkter som är i störst behov av åtgärder, var busstrafiken kräver extra insatser för att komma fram, vilka spårutbyggnader som är aktuella samt behovet av fler fordon och depåer. Planen redogör också för vilka fördjupade utredningar det är mest angeläget att genomföra.

I planen redovisas Stockholms framtida utveckling utifrån tre scenarier – Låg, Medel och Hög. I de olika scenarierna förutsätts genomförandet av Stockholmsöverenskommelsens spårsatsningar ha kommit olika långt år 2020.

I scenario Låg har bara ett fåtal av de större planerade spårutbyggnaderna i Stockholmsöverenskommelsen hunnit bli klara. I detta scenario beskrivs en

framtid där ökad efterfrågan på kollektivtrafik till stor del måste tillgodoses med en kraftig utbyggnad av busstrafiken och där pendeltågs- och tunnelbanesystemen till och från city måste utnyttjas maximalt. Den utökade busstrafiken skapar ett behov av fler bussar och depåer samt ökad framkomlighet för bussarna genom att säkrat utrymme för dessa.

I scenario Medel har flera av de större spårutbyggnaderna som omfattas av Stockholmsöverenskommelsen genomförts år 2020, men långt ifrån alla. Fler turer mot Stockholms innerstad sätts in i pendeltågssystemet och direktbusslinjer som avlastar spårtrafiken då kapaciteten varit för låg läggs ner. Behovet av nya spårfordon ökar kraftigt i detta scenario och vissa utpekade bytespunkter och stationer får en stor ökning av på- och avstigande.

I scenario Hög har samtliga spårtrafikutbyggnader som omfattas av Stockholmsöverenskommelsen genomförts och en ny bussterminal har byggts vid Slussen. En stor del av den busstrafik som krävs i scenario låg har i detta scenario ersatts av spårtrafik. Trängselsituationen i spårtrafiken har med några få undantag förbättrats och trycket på dagens tre mest belastade avsnitt i spårtrafiken minskar på grund av trafikutökningarna. De nya bytespunkterna får en kraftig ökning av antalet resenärer och behovet av spårdepåer ökar markant.

Vidare presenteras även de olika scenariernas effekter, kostnader och nyttor samt framtida utmaningar och behov av fördjupade utredningar. Trafikplanen kan läsas i sin helhet på http://www1.sl.se/pdf/Trafikplan%202020_klickbar.pdf.

Trafikkontorets synpunkter

SLs trafikplan 2020 är en konsekvensbeskrivning av tre scenarier med olika utbyggnadstakt utifrån Stockholmsförhandlingen. Planen stämmer även i de flesta avseenden med den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUF 2010). Det är positivt att planen tar avstamp i och beaktar de vägledande dokumenten som regionen tagit fram.

Planen beskriver konsekvenserna i kollektivtrafiksystemet utifrån hur långt utbyggnaden av ny infrastruktur har kommit fram till 2020. Det väsentliga här är att uppmärksamma hur länets aktörer tillsammans hanterar de situationer som uppstår utifrån scenarierna. De strategiska ämnen som diskuteras och de analyser som genomförts förtjänar en bred spridning i regionen och det är märkligt att planen bara remitterats ett fåtal aktörer. Staden är en stor väghållare och står för medfinansiering i projekten. Staden efterlyser därför fortsättningsvis ett tidigt samarbete med SL i liknande stora strategiska frågor.



Planen belyser hur viktigt det är att Stockholmsöverenskommelsens alla delar genomförs fullt ut. Det är ett paket där alla delar hänger ihop. Utbyggnadstakten för ny infrastruktur i Stockholm stämmer inte helt överens med förslaget i Stockholmsförhandlingen. Det råder stora tveksamheter kring om trafikplanens scenario Hög kommer att kunna genomföras till 2020. Spårväg Syd och tvärbanan till Universitetet saknar helt finansiering och tunnelbanan till Karolinska är inte längre ett aktuellt alternativ. Den förväntade snabba befolkningsutvecklingen i länet innebär att såväl tvärspårväg som tunnelbanan bör beaktas i den framtida strategiska planeringen och det är därför av största vikt att scenario Högs betydelse för regionens utveckling och tillväxt belyses bättre i planen.

Det uppstår även en kostnad i att inte investera i spårtrafiken. Dels i form av de investeringar som måste göras direkt i infrastruktur och fordon för busstrafiken, men även i form av förseningar för samtliga trafikslag på väg och spår pga begränsad kapacitet, vilket kan leda till hämmad tillväxt.

Samtliga scenarier pekar dock på bussens fortsatta centrala roll i stadens och regionens kollektivtrafiksystem och det är ofrånkomligt att inte beakta bussens betydelse i kollektivtrafiken. Även om Stockholmsförhandlingen genomförs fullt ut måste t ex stombussnätet få bättre framkomlighet i form av ökad prioritet. För att samtliga stockholmare ska få bättre framkomlighet och för att stödja ett hållbart resande måste planeringen av det begränsade gaturummet göras omsorgsfullt. Nyinvesteringar i form av t.ex. Norra Länken, E18 och Förbifarten frigör kapacitet i det befintliga vägsystemet, vilket ger möjlighet att kunna utforma gaturummet så att kapacitetsstarka färdvägar gynnas.

Precis som det uppmärksammas i planen kommer utbyggnadsområden att innebära stora resandemängder och även om scenario Hög genomförs till 2020 kommer kapacitetstaket att vara nära bristningsgränsen. Norra Station, Norra Djurgårdsstaden, Årstafältet och Albano är exempel på dessa områden. Kollektivtrafikens framkomlighet är därmed avgörande för att människor skall kunna förflytta sig på ett effektivt sätt. Planen bör också kompletteras med långsiktiga planer för hur busstrafiken i framtiden skulle kunna ersättas av spårtrafik så att sådana möjligheter inte byggs bort i gaturummet. Reservationer för en kommande spårtrafik gäller främst till Norra Station och från Ropsten till Universitetet, via Norra Djurgårdsstaden.

De analyser som görs i planen är väl genomförda och en intressant utveckling skulle vara en liknande beskrivning av konsekvenserna i hela trafiksystemet (ej enbart för kollektivtrafiken), som följd av att Stockholmsförhandlingen inte genomförs i sin helhet.



Trafikkontorets förslag

Trafikkontoret föreslår att Trafik- och renhållningsnämnden lägger anmälan till handlingarna.

Slut