



Johanna Salén
Trafikplanering
08-5026032
johanna.salen@tk.stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2010-08-31

Busstrafikutredning i ostsektorn. Svar på remiss

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att som svar på remissen överlämna och åberopa detta tjänsteutlåtande.
2. Trafik- och renhållningsnämnden förklarar ärendet omedelbart justerat.

Magdalena Bosson
Förvaltningschef

Staffan Forsell
Avdelningschef

Sammanfattning

Kontoret håller med utredningen i sitt konstaterade att det är viktigt att se över kollektivtrafiken till och från Ostsektorn. Det är redan trångt på befintligt vägutrymme in mot Slussen och den förväntade befolkningsökningen kommer att ställa ännu högre krav på transportsystemet. Kontoret är tillsammans med resten av regionen enig om att en tunnelbaneförbindelse är det långsiktigt bästa alternativet för att tillgodose transportbehovet på sträckan. För att skapa en attraktiv kollektivtrafik fram till dess att en tunnelbanesträckning kan stå färdig är det av stor vikt att bussarnas framkomlighet prioriteras.

Nya Slussen kommer att ge större kapacitet och kunna ta emot fler bussar.

Bytespunkten gynnar således kollektivtrafiken men det är av största vikt att hela resan tas i beaktande för att göra kollektivtrafiken attraktiv, bland annat genom att



se över infartsparkering i Nacka och Värmdö samt kollektivtrafikens framkomlighet på hela sträckan fram till Slussen och vidare in mot andra stadsdelar. Hur åtgärderna ska finansieras är oklart, vilket bör utredas vidare. Direktbussar och BRT lösningar är också föremål för ytterligare utredning. Det är i dagsläget för tidigt att fastslå hur busstrafiken ska gå genom innerstaden och om det ens är möjligt. Kontoret är dock av uppfattningen att det är viktigt att se över alternativa angörningar till Slussen, i första hand under byggtiden men i ett andra steg även för mer permanenta lösningar.

Remissen

AB Storstockholms lokaltrafik (SL) har tillsammans med Nacka kommun, Värmdö kommun, Trafikverket och Stockholms stad analyserat förutsättningarna för busstrafiken i ostsektorn och hur den kan ges en god funktion fram till år 2030. Resultatet från utredningen presenteras i skrivelsen "*Busstrafikutredning i Ostsektorn*" som remitterats till ovanstående. Remissen skall vara SL tillhanda senast 17 september 2010.

Utredningens utgångspunkt har varit att titta på vilka åtgärder som krävs för att minst bibehålla dagens höga kollektivtrafikandel, vilket innebär ett ökat resande i en växande sektor som ostsektorn. De åtgärdsförslag som pekas ut i remissmaterialet är bland annat att skapa attraktiva fordon, bytespunkter och hållplatser, öka framkomligheten genom att bygga genomgående kollektivtrafikkörfält och signalprioritering för bussarna samt att fortsatt utreda möjligheterna till direktförbindelser med buss och BRT-linjer till andra målpunkter i innerstaden och länet.

Trafikkontorets synpunkter

Prioriterad kollektivtrafik skapar tillgänglighet

Ostsektorn är ett expansivt område. Enligt utredningen planerar Värmdö kommun för en befolkningsökning på 90 procent och Nacka kommun räknar med en befolkningsökning på 50 procent till år 2030. Nya arbetsplatser förväntas även tillkomma men bostäder dominerar planeringen, vilket medför ett stegrande resenärstryck mot framför allt Slussen och efterfrågan på vägutrymme kommer att öka. Utbudet på väg däremot kommer att vara konstant så länge vägen har samma dimension som idag och så länge inga nyinvesteringar görs. Därför är det viktigt att se till att så många som möjligt kan förflytta sig i det gatuutrymme som

finns till förfogande. Transporten måste bli så effektiv som möjligt, för så många som möjligt.

En bilist använder i genomsnitt 28 gånger mer vägyta än en passagerare i en buss. Det är således möjligt att transportera fler människor på samma yta väg om fler åker kollektivt. Redan idag finns trängselproblem på väg 222 Värmdöleden, ostsektorns huvudstråk in mot Slussen. Det är inte möjligt att öka biltrafiken på denna länk, motsvarande den befolkningsökning som förväntas. Kontoret delar därför utredningens uppfattning om betydelsen av att utöka busstrafikens framkomlighet i vägutrymmet.

Aktuella åtgärder för en konkurrenskraftig kollektivtrafik

För att upprätthålla framkomligheten och skapa ett tillgängligt transportsystem för alla resenärer krävs åtgärder som underlättar för kollektivtrafiken. Det görs genom att tillskapa sammanhängande kollektivtrafikkörfält på hela sträckan samt genom att ge bussarna prioritet i trafiksignalerna. Bussarna har redan idag prioritet i de flesta korspunkterna in mot Slussen men framkomligheten kan göras ännu bättre. Kontoret är positiva till att ge busstrafiken mer utrymme men det krävs ytterligare utredningar för att ta reda på vilka konsekvenserna blir för andra trafikantgrupper om bussarna prioriteras högre än idag.

För att understödja kollektivtrafikresenären är det också avgörande att det finns god tillgång till infartsparkeringar, vilket också bör utredas parallellt med andra åtgärder. Det är viktigt att hela sträckan och samtliga åtgärder ses över eftersom det är helheten som skapar konkurrenskraften och gör kollektivtrafiken attraktiv.

Finansiering

En annan fråga som måste ses över är hur åtgärderna finansieras. Utredningen nämner trimningspengar från trängselskatten som ett möjligt alternativ. Konkurrensen om dessa medel är dock mycket hård och det är osäkert om det alls kommer att avsättas några pengar till trimningsåtgärder efter år 2012. Andra finansieringsformer bör därför utredas. Denna typ av åtgärder borde dock ges hög prioritet eftersom de med små medel ökar kapaciteten och det ligger helt i linje med trafikverkets fyrstegsprincip.

Direktbussar och BRT-lösningar

I skrivelsen presenteras alternativa målpunkter för busstrafiken istället för Slussen. Slussen kommer efter ombyggnationen få ökad kapacitet och kunna ta emot fler bussar, jämfört med idag, men fram till dess och under byggtiden är det viktigt att utreda andra alternativ. Direktbussarnas syfte är också att avlasta



tunnelbanan på sträckan mellan Slussen och T-centralen, där det redan idag finns kapacitetsbrister under rusningstid. Det är således en viktig länk och se över om kollektivtrafiken skall kunna upprätthålla sin attraktivitet. Det är många faktorer som påverkar bussarnas framkomlighet genom innerstaden och vilket vägval som är bäst kräver ytterligare utredningar innan en bestämd färdväg kan fastslås. Detta gäller även sträckningen över Munkbron och Centralbron.

Utredningen kring direktbussarna kan ses i flera steg. En akut situation är att finna lämpliga lösningar under byggtiden då Slussen kommer att ha en mycket begränsad kapacitet. Hur man sedan långsiktigt löser busstrafiken genom innerstaden är ytterligare ett steg, vilket utreds i den spårvägs- och stomnässtrategi för Stockholm som staden och SL arbetar fram tillsammans. Under samma period som Slussen byggs om är det en mängd andra projekt som pågår i innerstaden. Citybanan, Sergels torg, Hornsbergs strand, Norra Djurgårdsstaden är exempel som kan ha påverkan på de utpekade alternativa destinationerna för direktbussar som inte ska stanna vid Slussen. Det är alltså inte säkert att det är samma alternativ som är bäst lämpat under de mest ”kritiska” byggåren som det skulle vara under normalförhållanden. Det kan därför vara nödvändigt att skilja mellan en kortsiktig planering under byggtiden och en mer permanent långsiktig lösning. Det är också viktigt att i en långsiktig planering ta hänsyn till och belysa de förändringar som sker i trafiksystemet i och med om- och nybyggnationer. Det är inte bara ett problem att mycket görs samtidigt utan chansen finns att ta till vara på utrymmen och göra val som kommer att ha betydelse för den stad vi vill att Stockholm ska bli.

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslå att Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att som svar på remissen överlämna och återöppna detta tjänsteutlåtande samt att nämnden förklarar ärendet omedelbart justerat.

Slut