



Daniel Firth
Trafikplanering
08-508 261 24
daniel.firth@stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2011-09-29

Spårvägs- och stornätsstrategi, etapp 1. Beslut om remiss.

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner föreliggande förslag till spårvägs- och stornätsstrategi för att skickas på gemensam remiss, tillsammans med SL, till övriga berörda förvaltningar samt till övriga kommuner i länet

Per Anders Hedkvist
Förvaltningschef

Kristofer Tengliden
Tf avdelningschef

Anton Västberg
Enhetschef

Sammanfattning

Enligt ett uppdrag från nämnden 2010-04-19 (bilaga 1) har trafikkontoret, i samverkan med SL, tagit fram en långsiktig strategi för hur ett vägburet stornät av spårvagnar och bussar kan bidra till ökad kapacitet i väg- och gatunätet i och kring innerstaden. Stornätet är en viktig del i arbetet mot Vision 2030. Det länkar samman nya stadsdelar med befintliga knutpunkter och bidrar till att sudda ut gränsen mellan innerstaden och resten av staden. Strategin tar sin utgångspunkt i resenärsnyttan och vad som lämpar sig i gatan. Den fastställer principer för stomtrafik och identifierar lämpliga stråk, linjer, trafikslag samt utbud.

Bilaga 1: Skrivelse till Trafik- och renhållningsnämnden, 2010-04-19

Bilaga 2: Förslag till Spårvägs- och stornätsstrategi Etapp 1



Spårvägs- och stomnätsstrategin är en viktig pusselbit i det pågående arbetet med att ta fram en trafikplaneringsstrategi som kan ge en helhetssyn på avvägningar i stadens väg- och gatunät. Spårvägs- och stomnätsstrategin ska ses som ett underlag för vad som bör utredas vidare och inte för vad som bör byggas. Detaljstudier krävs för att fastställa exakt vilka gator som ska prioriteras för stomtrafik och vad effekterna blir för annan trafik. Kostnader och finansieringslösningar måste också studeras vidare.

Bakgrund

Stomtrafiken utgör basen i Stockholms kollektivtrafik. Den erbjuder ett grovmaskigt nät av radiella och tvärgående linjer bestående av tunnelbana, pendeltåg, lokalbanor, spårvagnar samt stombussar. Den binder samman länets kommuner med Stockholms stad och inom staden förbinds de olika stadsdelarna sinsemellan samt med viktiga knutpunkter. Stomtrafiken kännetecknas av hög turtäthet och snabbhet vilket innebär att den också är kapacitetsstark. Den har även en viktig strukturerande effekt genom sin långsiktiga förutsägbarhet.

Uppdraget

I april 2010 fick trafikkontoret i uppdrag av nämnden att, i samverkan med SL, skapa en överblickbar strategi för den viktiga stomkollektivtrafiken i Stockholm (bilaga 1). Uppdraget kompletterar ett tidigare uppdrag från styrelsen för AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) till SL:s förvaltning att ta fram en strategi för en utbyggnad av spårvägstrafik i Stockholms innerstad.

Nämnden beskriver hur Stockholms snabba befolkningstillväxt motiverar att kontoret ska se över och omdisponera användningen av vissa gator för att där det är lämpligt renodla trafiken genom att prioritera spårväg och buss på en gata och bilar på en annan. Funktionen och trafikantnyttan ska ligga till grund för beslut om sträcka och trafikslag. Genom att ta fram en gemensam strategi ges både staden och SL en god förutsägbarhet och framförhållning i den fortsatta planeringen.

Förslag till Spårvägs- och stomnätsstrategi, Etapp 1 – centrala delen av Stockholmsregionen finns i bilaga 2.

Beskrivning av förslaget

Strategins syfte och avgränsning

Både Staden och SL har ett övergripande mål att öka kollektivtrafikens marknadsandel.

Denna strategi omfattar utvecklingen av stomtrafiken i och kring Stockholms innerstad till år 2030. Studieområdet avgränsas av tvärbanans nuvarande sträckning samt förlängning till Solna station. Därmed berörs även delar av Solna stad och Nacka kommun, och det pågår parallella utredningar av kollektivtrafikkopplingar i både dessa sektorer. En andra etapp av stomnässtrategin kommer att innefatta hela Stockholms län, inklusive den viktiga gatuburna stomtrafiken i söder- och västerort. Denna kommer att påbörjas under 2011 och färdigställas under 2012.

Strategin har tre huvudsyften:

- fastställa principer för stomtrafik
- identifiera lämpliga stråk för spårvägs- och stombusstrafik
- utarbeta underlag för trafikering av stomnätet avseende linjer, trafikslag och utbud.

Strategin har inte fullt ut beaktat behovet av investeringar, driftkostnader och möjlighet att finansiera föreslagna åtgärder. Inte heller har möjligheten att ge stomlinjerna hög prioritet i gaturummet eller konsekvenser för andra trafikanters studerats i detalj. För detta krävs fördjupade utredningar av föreslagna stomlinjer.

Principer för stomtrafiken

Strategin har tagit fram tre huvudprinciper för planeringen av stomtrafiken:

- God regional tillgänglighet, genom att skapa en kollektivtrafik som gör att människor snabbt och enkelt kan röra sig i hela regionen.
- Attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik, som är snabb, tydlig och pålitlig med hög turtäthet och god utrymmeskomfort oberoende av trafikslag. En mål hastighet på 20 km/t (inklusive hållplatsstopp) har satts upp.
- Integrerad planering för en attraktiv stadsmiljö som ger förutsättningar för en stomtrafik som är strukturerande för stadsutvecklingen.



Stomlinjenätet 2030

Ett förslag till stomlinjenät för 2030 har tagits fram. Strategin ska ses som ett underlag för vad som bör utredas vidare och inte för vad som bör byggas. Viktiga utgångspunkter har varit dagens stomlinjenät, beslutade infrastrukturutbyggnader som Citybanan, Spårväg City och de framtida utbyggnadsområdena i och kring innerstaden. Ett förslag till vilka gator som kan vara lämpliga för stomtrafik redovisas i strategin i Bilaga 2. Dessa gator måste detaljstuderas innan de läggs fast, bl.a. med avseende på möjligheten att ge stomlinjerna så hög prioritet i gaturummet att mål hastigheten på 20 km/t kan uppnås och samtidigt säkra en fullgod trafiksäkerhet. Fördjupade studier kan resultera i förändringar i valet av gator för stomtrafik om andra gator visar sig bättre lämpade.

Tidplan och utbyggnad

Det finns flera faktorer som är styrande för tidplanen för utbyggnaden av föreslaget stamnät 2030. De faktorer som kan få störst betydelse är möjligheten att finansiera de investeringar som krävs och möjligheten att finna lämpliga depålägen. Därför ställs stora krav på samverkan både beträffande finansiering och fysisk planering. Eftersom reseefterfrågan måste vara tillräcklig för att motivera en övergång från stombuss- till spårvägs- respektive tunnelbanetrafik, krävs en översyn av konkurrerande trafik, smidig matartrafik och inte minst av bebyggelseplaneringen och disponeringen av väg- och gatunät.

När det gäller utbyggnad av spårväg och tunnelbana i den centrala delen av Stockholmsregionen är det i dagsläget bara östra delen av Spårväg City som är beslutad att genomföras fram till år 2020. De statliga planerna för infrastrukturutbyggnader sträcker sig fram till år 2021 och de omfattar för närvarande inga spårvägsutbyggnader i innerstaden. Dock pågår förstudie kring tunnelbaneutbyggnad till Nacka.

Ärendets beredning

Strategin har tagits fram i samverkan mellan trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret och SL. Arbetet har följts av Nacka kommun, Solna stad, Lidingö stad och Trafikverket. Avstämning har skett löpande med exploateringskontoret för de delar som berör pågående eller planerade exploateringar.

Innan Etapp 1 av stamnätsstrategin färdigställs planeras den sändas ut till andra berörda förvaltningar samt till länets övriga kommuner på remiss. Remissinstanserna förväntas då främst ta ställning till föreslagna principer för stomtrafik.

Trafikkontorets synpunkter

Kontoret anser att spårvägs och stomnässtrategin är ett tydligt ramverk för en gemensam utveckling av kollektivtrafiken i och kring Stockholms innerstad. Den är en nödvändig förutsättning för den pågående förtätningen av staden för att åstadkomma målen i Vision 2030. Genom att ta fram gemensamma principer för stomtrafiken ges ett underlag till planeringen som har saknats.

Vidare studier för stomnätet

Det pågående arbetet med kommande etapper av Spårväg City visar att bra lösningar för kollektivtrafiken, andra trafikanter och andra viktiga funktioner ligger i detaljutformningen. I denna strategi finns tydliga riktlinjer, men också flexibiliteten, att hitta lösningar utifrån lokala förutsättningar. Kontoret behöver utveckla typlösningar för spårvägs- och stombusstrafiken i den täta stadsmiljön. Linjesträckningar måste detaljstuderas för att hitta lösningar som ger framkomlighet åt kollektivtrafiken, tar hänsyn till andra viktiga funktioner i stadens vägar och gator samt redovisar konsekvenser för andra trafikanter och trafikslag.

Trafikplaneringsstrategin – en helhetssyn på väg- och gatunätet

Spårvägs och stomnässtrategin är en viktig pusselbit i en större helhet. Kontoret har fått i uppdrag att ta fram en Trafikplaneringsstrategi, som beskriver hur beslut om användning av stadens väg- och gatunät kan stödja Stockholms snabba befolkningsutveckling fram till 2030. Trafikplaneringsstrategin är en del av processen kring att förverkliga Vision 2030, och kommer att föreslå mål och riktlinjer för hela väg- och gatunätet och därmed skapa en helhetssyn i vilket beslut om prioritering av stomnätet kan fattas.

Utgångspunkten för arbetet med trafikplaneringsstrategin är att stadens väg- och gatunät måste bereda plats för att kunna transportera fler människor och gods, på ett mer pålitligt sätt, och med hänsyn till stadsmiljön och vägtrafikens oönskade effekter. Att kunna använda gatuutrymmet på ett mer effektivt sätt är en del av syftet också med stomnätet. Genom att ge fler människor möjlighet att förflytta sig med kollektivtrafiken skapas utrymme även för gatans övriga viktiga funktioner.

Kontoret avser att redovisa förslag till mål för trafikplaneringsstrategin i nämnden i oktober.



Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att Trafik- och renhållningsnämnden godkänner föreliggande strategi för att skickas ut på gemensam remiss, tillsammans med SL, till övriga berörda förvaltningar samt till övriga kommuner i länet.

Slut