



STADSLEDNINGSKONTORET
EXPLOATERINGSKONTORET
TRAFIKKONTORET
STADSBYGGNADSKONTORET

2013-03-28
GEMENSAMT TJÄNSTEUTLÅTANDE
DNR SLK 214-270/2013
DNR TK T2013-330-01095
DNR EXP E2013-330-00281
DNR SBK 2013-05437

Kontaktperson stadsledningskontoret

Anton Västberg

Telefon: 08-508 293 05

anton.vastberg@stockholm.se

Kontaktperson exploateringskontoret

Pierre Savard

Telefon: 08-508 26 681

pierre.savard@stockholm.se

Kontaktperson trafikkontoret

Christina Akbar

Telefon: 08-508 260 41

christina.akbar@stockholm.se

Kontaktperson stadsbyggnadskontoret

Eric Tedesjö

Telefon: 08 508 275 69

eric.tedesjo@stockholm.se

Till

Kommunstyrelsen

Exploateringsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden

Stomnässtrategin etapp 2. Svar på remiss.

Kontorens förslag till beslut

1. Kommunstyrelsen, exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden samt stadsbyggnadsnämnden beslutar var och en för egen del följande att som svar på remissen av ” Stomnässtrategin etapp 2” hänvisas till vad som sagts i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, trafikkontorets och stadsbyggnadskontorets gemensamma tjänsteutlåtande.

Staffan Ingvarsson

Tf. Stadsdirektör

Stadsledningskontoret

Krister Schultz

Förvaltningsdirektör

Exploateringskontoret

Per Anders Hedkvist

Förvaltningsdirektör

Trafikkontoret

Susanne Lind

Stadsbyggnadsdirektör

Stadsbyggnadskontoret

Bilaga 1: Förslag till stomnässtrategin etapp 2



Sammanfattning

Ärendet har remitterats till Stockholms stad från Landstinget för svar senast den 10 maj 2013. Stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden samt stadsbyggnadsnämnden har fått ärendet för intern remiss inom staden.

För att klara de framtidsutmaningar som förväntas ske i ett växande Stockholm, behöver kollektivtrafiken utvecklas och göras mer attraktiv. En högre kapacitet, ett större utbud, snabbare resor och ett för resenärer enklare och tydligare stornät är viktiga delar i att höja kollektivtrafikens attraktivitet och skapa förutsättningar för ett hållbart resande. För att identifiera behov i stomtrafiken tar trafikförvaltningen i Stockholms läns landsting fram en strategi med principer för hur stornätet bör utvecklas på lång sikt.

Det utvecklade stornätet ska bidra till att utveckla kollektivtrafiken i enlighet med de mål som anges i det av Stockholms läns landsting framtagna regionala trafikförsörjningsprogrammet, som handlar om *attraktiva resor, tillgänglig och sammanhållen region* och *effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan*.

Utifrån de framtagna principerna och målen har 11 nya och/eller justerade linjer i det utvecklade stomlinjenätet utanför innerstaden tagits fram.

Kontoren är generellt positivt inställda till etapp 2 av Stomnätsstrategin som i huvudsak ligger väl i linje med stadens översiktsplan Promenadstaden och Framkomlighetsstrategin. Dock har kontoren ett antal synpunkter.

Finansiering av strategin kvarstår som en central fråga. Det är även viktigt att göra en behovsanalys utifrån ett scenario med en starkare utveckling av regioncentrum. Sammankopplingen mellan etapp 1 och etapp 2 av stornätsstrategin behöver förtydligas och utmaningarna som finns när det gäller genomförandet av de två strategierna beskrivas. Det kommer att behövas en prioritering av gatuombyggnader för stomlinjerna. Detta måste koordineras med de stora planerade ombyggnaderna, t.ex. Slussen. Det behövs även principer för hur konflikter mellan olika stomlinjer i gatan ska hanteras.

Dialogen med kommunerna behöver påbörjas snarast för att säkerställa strategins genomförande samt hänsyn behöver tas till kopplingar med kompletterande trafik (lokal och spårbunden trafik inklusive kollektivtrafik på vatten samt gång och cykel). Tyngdpunkt Farsta har förbisetts och behöver beaktas i kommande arbete.

Remissen

Ärendet har remitterats till Stockholms stad från Landstinget i Stockholms län för svar senast den 10 maj 2013. Stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden samt stadsbyggnadsnämnden har fått ärendet för intern remiss inom staden.

Bakgrund

Stockholmsregionen växer. Inflyttningen till länet går snabbare än tidigare prognoser indikerat och regionen står inför en stor utmaning att klara av att erbjuda samtliga invånare bostäder, arbetsplatser, service och ett fungerande transportsystem.

Stadens Vision 2030 beskriver hur det ska vara att bo i, arbeta i och besöka Stockholm. Hur staden ska växa beskrivs i översiktsplanen, Promenadstaden. Den befintliga bebyggelsen förtätas och 100 000 nya bostäder kommer att byggas fram till 2030, så att det kan arbeta och bo fler än i dag på samma yta. Tillväxten innebär att stadens gator och spår kommer att behöva transporta fler människor och mer gods på samma yta som i dag, utan försämrad reskvalitet. Yt- och transporteffektiva trafikslag främjas i stadens trafikstrategi, Framkomlighetsstrategin, i linje med visionen och översiktsplanen.

För att klara framtidsutmaningen behöver kollektivtrafiken utvecklas och göras mer attraktiv. En högre kapacitet, ett större utbud, snabbare resor och ett för resenärer enklare och tydligare stornät är viktiga delar i att höja kollektivtrafikens attraktivitet och skapa förutsättningar för ett hållbart resande.

För att identifiera behov i stomtrafiken har trafikförvaltningen tagit fram en strategi med principer för hur stornätet bör utvecklas på lång sikt. Under 2010/2011 tog trafikförvaltningen och trafikkontoret fram ett gemensamt förslag till spårvägs- och stornätsstrategi etapp 1 i Stockholms innerstad. Remissversionen av etapp 1 sändes ut till kommunerna i Stockholms län, samt ett flertal andra aktörer i regionen för synpunkter. På uppdrag av Stockholms läns landstings trafiknämnd, tar trafikförvaltningen fram etapp 2 som avser stornätet i övriga delar av Stockholms län.

Principer och mål för stomtrafiken i länet

Det utvecklade stornätet ska bidra till att utveckla kollektivtrafiken i enlighet med de mål som anges i det av Stockholms läns landsting framtagna regionala trafikförsörjningsprogrammet. Målen i programmet handlar om *attraktiva resor*,



tillgänglig och sammanhållen region och effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan.

Utifrån de framtagna principerna och målen har 11 nya och/eller justerade linjer i det utvecklade stomlinjenätet utanför innerstaden tagits fram:

E: Ropsten – Vällingby: Linjen är både en förlängning och förkortning av den i etapp 1 presenterade stomlinje 6 från Frihamnen via Ropsten till Hagastaden/Karolinska. Linjen förlängs i väster för att skapa en koppling mellan Vällingby, Sundbyberg C, Solna C och det stora arbetsplatsområdet i Hagastaden samtidigt som sträckan mellan Frihamnen och Ropsten tas bort.

F: Norrtälje – Uppsala: Den befintliga stombusslinje 677 behålls i nuvarande utformning med en lokal förlängning i Norrtälje till Solbacka.

G: Norrtälje – Stockholms C – Gustavsberg: Norrtäljes radiella stombuss mot centrala Stockholm förbinds med Värmdös stomlinje. Linjen skapar bättre kopplingar för såväl ostsektorn som nordostsektorn till nya målpunkter i innerstaden. Behovet av byten minskar därmed, samtidigt som belastningen på terminaler och bytespunkter vid Slussen och Östra station minskar. I nordost skapas en bättre koppling till Täby C för att stärka tillgängligheten till arbetsplatserna i den regionala stadskärnan.

H: Barkarby – Upplands Väsby – Täby: En yttre tvärförbindelse skapas för att ansluta två regionala stadskärnor med ostkustbanans pendeltågstrafik, och därmed förbättra kopplingen till Arlanda och Uppsala.

I: Vaxholm – Stockholm C – Tyresö C: På samma sätt som för Norrtälje och Värmdö skapas genomgående radiella stombusslinjer som minskar antalet byten. Även denna kopplas till Täby C på ett bättre sätt än dagens stombuss från Vaxholm.

J: Tyresö C – Handen – Flemingsberg – Kungens Kurva/Skärholmen – Vällingby – Barkarby – Sollentuna – Täby/Arninge: Flera regionala stadskärnor förbinds med en ringlinje som utnyttjar Förbifart Stockholm. Linjen knyter ihop kollektivtrafiksystemet genom en effektiv tvärförbindelse i stråk med stort resande och viktiga målpunkter.

K: Vällingby – Rinkeby – Kista – Bytespunkt Danderyd: Linjen är en sammanslagning av nuvarande linje 178 (Mörby – Kista – Jakobsberg) och 179

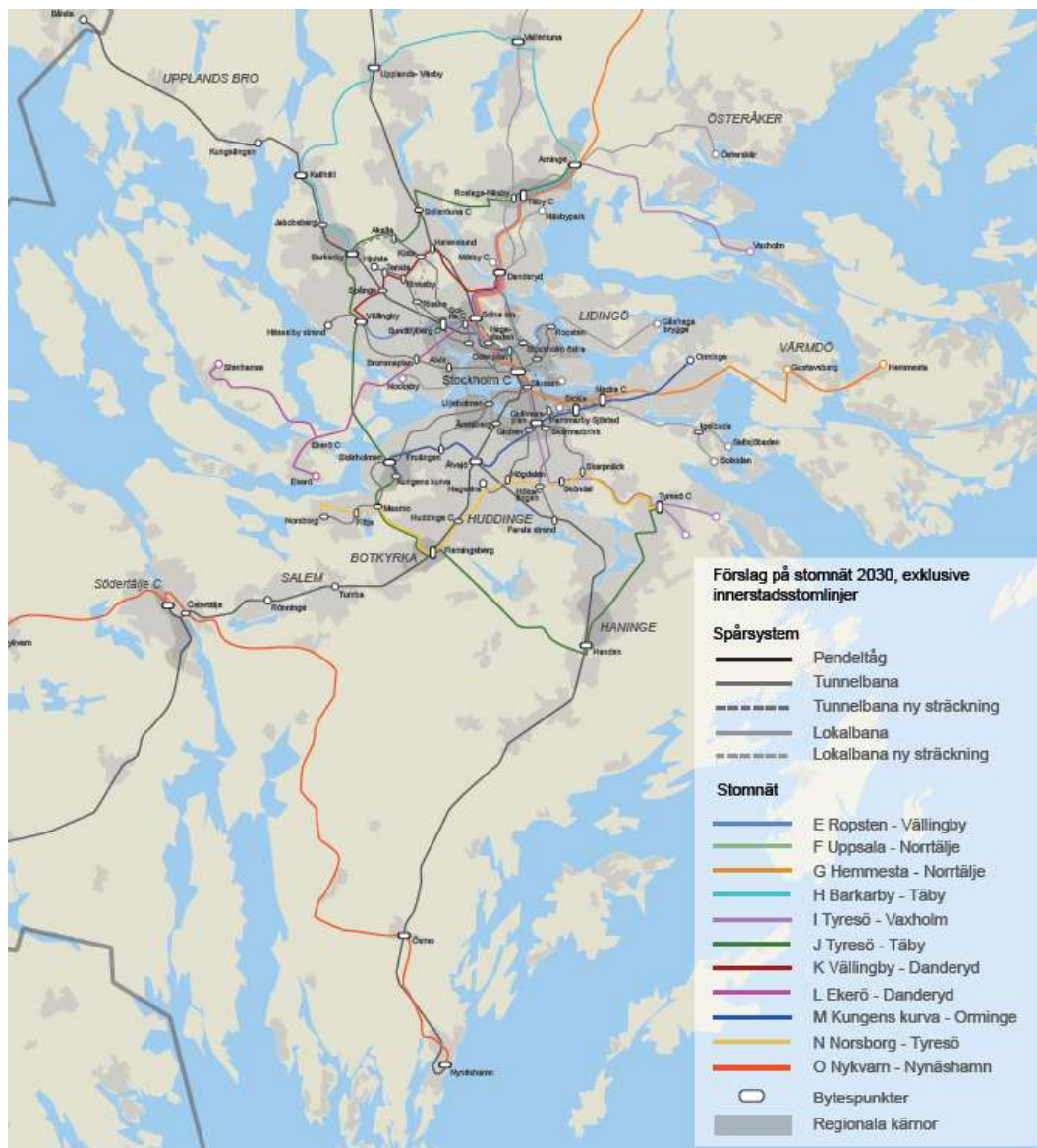
(Vällingby – Rinkeby – Kista – Sollentuna). Linjen har en väsentligt genare dragning än dagens. Sammanslagningen av linjerna möjliggörs genom att Barkarby förses med en ny spårkoppling mot Kista samtidigt som Tvärbanans Kistagren är utbyggd.

L: Ekerö – Brommaplan – Solna - Bytespunkt Danderyd: Ekerös stomlinjer ligger kvar i stort sett oförändrade, förutom att ändpunkten i Danderyd utgörs av den utvecklade bytespunkten med bättre byten med Roslagsbanan, tunnelbana och busstrafik.

M: Kungens Kurva/Skärholmen – Fruängen – Älvsjö – Gullmarsplan – Sickla – Orminge: Linjen är en utveckling av dagens linje 173, som istället lagts i en nordligare sträckning öster om Älvsjö. Dragningen gör att kopplingen mellan ostsektorn och söderort förbättras avsevärt i ett stråk med stort bilresande. Vidare kopplas de nya utbyggnadsområden i Söderstaden och Årstafältet upp på stomnätet. Nya bytespunkter med spårtrafiken skapas även i Nacka med Saltsjöbanan, en utbyggd tunnelbana samt Värmdös stombussar. Linjen har en utträtad dragning till Skärholmen och vidare mot Kungens Kurva där Spårväg Syds linjedragning utnyttjas.

N. Tyresö C – Skarpnäck – Norra Sköndal – Flemingsberg – Norsborg: Nuvarande linje 172 förlängs från Skarpnäck till Tyresö C, och dras i en genare dragning genom söderort och i norra Botkyrka.

O: Nykvarn – Södertälje – Nynäshamn: Den södra länshalvan knyts kommuncentrum i Nynäshamn och Nykvarn ihop med den regionala stadskärnan i Södertälje, samtidigt som lokala arbetsplatsområden i Södertälje angörs på ett bättre sätt.



Figur 1: Förslag på stornät 2030, exklusive innerstadsstomlinjer

Kontorens synpunkter

Kontoren är generellt positivt inställda till etapp 2 av Stomnässtrategin. Strategin ligger i huvudsak väl i linje med stadens översiktsplan Promenadstaden och Framkomlighetsstrategin. Nedan följer ett antal synpunkter på remissen.

Utveckling av regioncentrum

Strategin tar sin utgångspunkt i aktuella befolkningsprognoser som finns tillgängliga och de utvecklingsscenarierna som är framtagen i den regionala utvecklingsplanen RUF 2030. De senaste årens utveckling samt gjorda

prognoser pekar dock på en fortsatt stark utveckling inom det halvcentrala bandet (s.k. regioncentrum). Kontoren anser att det är viktigt att en behovsanalys görs utifrån ett scenario med en kraftigare utveckling av regioncentrum, eftersom detta kan ha stor påverkan på trängsel och kapacitet. Stadens ambition om 100 000 nya bostäder till 2030 avspeglas inte i RUFSS utvecklingsscenarier och därför inte heller i strategins underlag. Denna förtätning av regionkärnan måste beaktas i kommande arbete med strategin och känslighetsanalyser genomföras tillsammans med Stockholms stad.

Sammankoppling mellan etapp 1 och 2

Stomnätsstrategin etapp 1 togs fram gemensamt av Stockholms stad och trafikförvaltningen med fokus på stomlinjerna inom innerstaden, medan etapp 2 fokuserar på de regionala stomlinjerna och har tagits fram endast av trafikförvaltningen i samråd med länets kommuner.

Kontoren anser att det saknas en diskussion om hur de två olika etapperna kommer att behandlas och slås samman, bl.a. med tanke på att etapp 2 innehåller nya linjer genom innerstaden. Kontoren tycker att det vore önskvärt med ett kapitel, eller åtminstone en PM, som beskriver de utmaningar som finns när det gäller genomförandet av två strategierna. Detta är en viktig del av det arbete som behöver göras innan något beslut kan fattas om de två strategierna.

Prioritering genom den centrala delen av Stockholm

Majoriteten av resorna börjar eller slutar i den centrala delen av Stockholm, särskilt under högtrafik. En orsak till detta är att många arbetsplatser ligger i den delen. Dessutom är området tätbefolkat med bra tillgång till service och handel.

Ekonomiska styrmedel i form av trängselskatt, i kombination med bättre förutsättningar för cykel, gång och kollektivtrafik, har haft positiva effekter på framkomlighet och trängsel i Stockholm. Dock innebär ett snabbt växande Stockholm att fler kommer att behöva samsas på samma yta.

Därför behöver yteffektiva transporter prioriteras. Allra bäst vore det att en sådan prioritering skulle gynna alla stomlinjer. Kontoren anser dock att det kan finnas en brist på kapaciteten. Frågan då är hur en prioritering ska göras för att hantera konflikter mellan olika stomlinjer i gatan, och hur det ska finansieras. Ska en prioritering göras av långtgående regionala linjer på bekostnad av mer centrala stomlinjer eller vice versa? Båda etapperna av stomnätsstrategin föreslår prioritering i gaturummet som innebär att en del funktioner behöver tas bort eller flyttas, t.ex. parkeringsplatser, lastplatser och lokal trafik. Ett sätt att kunna ge bra



prioritet är att samla stomlinjerna till några lämpliga gator. Staden kommer få svårt att ge bra prioritet till stomtrafiken om den sprids på för många gator. Kontoren vill poängtera vikten av att ta fram principer för genomförande som alla parter är överens om.

I etapp 2 föreslås att några regionala linjer knyts ihop och får en gemensam trafikering genom Stockholms centrala del. Detta för att minska behovet av byten samt skapa tillgång till nya målpunkter i Stockholms innerstad, t.ex. linje G (Norrtälje – Stockholms C – Gustavsberg). Kontoren är tveksamma till en sammanslagning av långtgående regionala linjer genom innerstaden. Erfarenhet från andra länder, bl.a. Storbritannien, visar att det finns en ökad risk för att dessa linjer kan fastna i trängsel med restidsförseningar för passagerare som följd. Dessutom finns risken att dessa linjer förlorar sin funktion som regionala stombussar och mer används som innerstadsbussar, vilket även det kan påverka restiderna negativt. Å andra sidan inser kontoren att det kan finnas fördelar med att planera för genomgående stombussar. Genom att endast angöra ett begränsat antal platser i den mest belastade delen av staden, kan en god tillgänglighet erbjudas utan att överbelasta transportsystemet

Prioritering mellan stomlinjer

I stomnässtrategin etapp 2 föreslås 11 nya regionala stomlinjer för att bättra kollektivtrafikförsörja regionen. Liksom för linjerna som trafikerar den centrala delen av Stockholm, behövs principer för att prioritera genomförandet mellan samtliga linjer. Kontoren anser att stora infrastrukturprojekt, som t.ex. Slussen, liksom större utvecklingsområden behöver beaktas i denna prioritering. Dessa kommer, särskilt i det halvcentrala bandet, att resultera i att fler behöver tillgång till en bra och fungerande stomkollektivtrafik för att säkerställa en god framkomlighet, vilket kan komma att påverka trafikeringen. Kontoren anser att det är angeläget att så snart som möjligt påbörja arbetet med att principer för prioritering mellan genomförandet av stomlinjer, inklusive tidplan och kostnader.

Viktigt att engagera kommuner tidigt i processen och komma överens om ansvarsfördelning

Stockholms stad har, liksom alla andra kommuner i Stockholms län, en viktig roll att spela för att säkerställa genomförandet av strategin. Därför är det viktigt att staden är delaktig i processen så tidigt som möjligt. Annars riskerar den föreslagna strategin att genomföras endast delvis.

Kontoren önskar ett tätt och nära samarbete med Lanstinget, Trafikverket och länets kommuner i denna fråga. Detta kan exempelvis uppnås genom sektorsvisa

handlingsplaner på ett liknande sett som använts till handlingsplanen för etapp 1 eller genom andra fördjupningsstudier.

Kopplingar till kompletterande trafik (lokal och spårbunden trafik inklusive kollektivtrafik på vatten samt gång och cykel)

Strategin illustrerar delvis kopplingar med resten av stomnätet, dvs. den spårbundna trafiken, inklusive pendeltåg, tunnelbana, lokalbanor mm. Det saknas dock en analys av effekterna som strategin får på lokaltrafik (och vice versa), inklusive kollektivtrafik på vatten samt cykel- och gångförbindelser. Med tanke på att stomtrafiken ska ha längre avstånd mellan hållplatserna jämfört med övrig kollektivtrafik för att uppnå kravet på kort restid, anser kontoren att det vore lämpligt att studera strategins påverkan på lokaltrafik, cykel och gång på en strategisk nivå, eftersom detta kan ha viktiga konsekvenser för tillgängligheten till stomnätet och även möjliggör skarpare bedömningar av kapacitet och trängsel.

I strategin föreslås i de flesta fall genare sträckningar än vad motsvarande stomtrafik har idag, vilket innebär att den på sina håll förlorar sin lokala karaktär och funktion i tätbebyggda områden. Dessa områden behöver kompenseras med antingen annan kollektivtrafik eller bra cykel- eller gångförbindelser och i vissa fall infartsparkeringar. Detsamma gäller i stadsutvecklingsområden som i väntan på en större inflyttning av invånare och ett tillräckligt resandeunderlag för stomtrafikförsörjning, behöver försörjas med lokaltrafik. Kontoren anser att det i huvudsak är bra med en offensiv strategi för att testa nya möjliga och gena kopplingar, på så vis kommer dessa att komma upp och prövas i olika planeringssammanhang. Det är också viktigt att fånga in om det finns andra och nya värden med sträckningen utöver snabbare restider. Ett intressant exempel är Linje K som ger kollektivtrafiken en tydligt snabb och gen resväg för kollektivtrafikresenärer mellan Kista och övriga stadsdelar på Järvafältet. Ett mervärde är att sträckningen skapar ökad tillgänglighet till Järvafältet.

Promenadstadens stadsbyggnadsstrategier

Promenadstadens fyra stadsbyggnadsstrategier beskriver på vilket sätt staden ska växa för att möjliggöra 100 000 nya bostäder. Trafikarbetet är en kritisk faktor, och kollektivtrafikens roll kan knappast överskattas. En samplanering och förståelse mellan trafik- och bebyggelseplaneringen är en framgångsfaktor. Stomnätsstrategin ger en bra vägledning vid den tidiga planeringen av våra stadsutvecklingsområden och tyngdpunkter. I flera avseenden möter Stomnätsstrategin väl upp mot Promenadstadens stadsbyggnadsstrategier. Åtta av nio utpekade tyngdpunkter i staden kommer att fungera som noder och bytespunkter för SLs stomtrafik. Särskilt intressant är det att Vällingby får en



framskjuten plats som bytespunkt, vilket är naturligt med det mer centrala läge Vällingby får i och med öppnandet av Förbifart Stockholm. Även tvärresandet med kollektivtrafiken i Västerort, som länge ansetts vara undermålig, har förutsättningar att utvecklas och bli konkurrenskraftig på ett helt annat sätt än idag. Kontoren anser att detta är mycket betydelsefullt med hänsyn till flera planerade exploateringar i Västerort. Kontoren konstaterar att tyngdpunkt Farsta, ett av de områden staden arbetar aktivt med just nu för att utveckla som tyngdpunkt, inte kopplar upp mot omvärlden med stomtrafik så som man kan önska. Detta måste justeras i det vidare arbetet med strategins genomförande.

Kollektivtrafikförsörjning av utvecklingsområden

Kollektivtrafikförsörjning av Stockholms stora utvecklingsområden bl.a. Hagastaden/Nya Karolinska och Norra Djurgårdsstaden behandlas till stor del i etapp 1.

Kontoren vill dock påpeka att det vore önskvärt med en stombusslinje som trafikerar genom Söderstaden, och på så vis försörjer evenemangsområdet, de nya arbetsplatserna och handelsetableringen. Kollektivtrafikförsörjning av Söderstadsområdet (och även Årsta och Loudden) föreslås ske genom en förlängning av stomlinje 4 från Gullmarsplan ner till området och en utveckling av linje 173 (nya linje "M") vilken endast tangerar området.

Kontoren anser att det även vore önskvärt med stombusslinjer som trafikerar mellan miljöprofilområdet Norra Djurgårdsstaden som planeras för 12 000 bostäder och 30 000 arbetsplatser och exempelvis norrortskommunerna. Kontoren är inte heller övertygade om att förkortningen av stombusslinje 6 mellan Ropsten och Frihamnen är positiv.

Ekonomi

Genomförandet av strategin kan komma att innebära ökade kostnader för staden, särskilt den del som berör den centrala delen av Stockholm. I etapp 1 föreslås framkomlighetsåtgärder för innerstadens stomlinjer, i etapp 2 föreslås ytterligare trafikering genom den centrala delen av Stockholm med regionala stomlinjer.

Strategins finansiering är en central fråga för såväl staden som regionens övriga parter. För att säkerställa genomförandet av strategin är det viktigt att finansieringen tidigt tydliggörs och där så är påkallat tydligt regleras i avtal. Staden förutsätter att trafiknämnden tar sitt kostnadsansvar i enlighet med gällande ansvarsfördelning.



Som svar på remissen av ”Stomnässtrategi etapp 2” hänvisas till vad som sagts i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, trafikkontorets och stadsbyggnadskontorets gemensamma tjänsteutlåtande.