



PM 2013:80 RII (Dnr 214-270/2013)

Stomnätsstrategin etapp 2

Remiss från Stockholms läns landsting

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Stomnätsstrategin etapp 2” hänvisas till vad sägs i promemorian.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

För att identifiera behov i stomtrafiken har Stockholms läns landsting tagit fram en strategi med principer för hur stomnätet bör utvecklas på lång sikt. Under 2010/2011 tog trafikförvaltningen i Stockholms läns landsting och trafikkontoret i Stockholms stad fram ett gemensamt förslag till spårvägs- och stomnätsstrategi etapp 1 i Stockholms innerstad som ännu ej är beslutad. Etapp 2 avser stomnätet i övriga delar av Stockholms län.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, samt trafik- och renhållningsnämnden. Förvaltningarna har utarbetat ett gemensamt tjänsteutlåtande.

Stadsledningskontoret anser att strategin ligger generellt väl i linje med stadens översiktsplan Promenadstaden och Framkomlighetsstrategin men har samtidigt ett antal synpunkter. Finansiering av strategin, vikten av en behovsanalys med anledning av en starkare än väntad utveckling av regioncentrum, sammankopplingen mellan etapp 1 och etapp 2 behöver förtydligas, samt prioritering av gatuombyggnader för stomlinjerna är några områden där kontoret efterfrågar större tydlighet.

Exploateringsnämnden anser att yttre Söderorts behov av god kollektivtrafikförsörjning är viktigt att ytterligare poängtera – däribland projektet Spårväg Syd – för att nya bostäder, arbetsplatser och lokaler ska kunna byggas.

Stadsbyggnadsnämnden anser att yttre Söderorts behov av tvärgående förbindelser och god kollektivtrafikförsörjning är viktigt att uppmärksamma för den fortsatta utvecklingen av området med fler bostäder, arbetsplatser och lokaler.

Trafik- och renhållningsnämnden anser att Stomnätsstrategin etapp 2 utgör ett viktigt arbete men att det finns många obesvarade frågor som behöver förtydligas i strategin gällande bland annat ansvars- och kostnadsfördelning.

Mina synpunkter

Stockholm växer i hög takt och för att Stockholm ska klara framkomligheten även i framtiden kommer kollektivtrafiken att vara en viktig del av lösningen. Här är den lokala och regionala stomlinjetrafiken viktig. En del av stomlinjerna går på väg och spårväg och dess långsiktiga planering behandlas i Stomnässtrategin etapp 1 och etapp 2. I arbetet med Stomnässtrategin ges möjlighet för kollektivtrafikhuvudmannen och kommunerna att på ett genomtänkt och långsiktigt sätt samarbeta om utvecklingen av den ytliggande kollektivtrafiken. På så sätt kan den mest effektiva och efterfrågade kollektivtrafiken prioriteras för stockholmarna.

Etapp 2 av Stomnässtrategin behandlar områden som till stor del ligger utanför Stockholms stads kommungräns men är fortfarande viktig för framkomligheten för stockholmarna i både staden och regionen. Den regionala stomnätstrafiken har också påverkan på framkomligheten i Stockholms stad.

Även om många relevanta frågeställningar berörs kvarstår samtidigt många viktiga aspekter att behandla. Finansiering av strategin är en central fråga där ansvarsfördelningen mellan kollektivtrafikhuvudmannen och kommunerna bör förtydligas. Det är också viktigt att etapp 2 av Stomnässtrategin kompletteras med en behovsanalys utifrån en starkare utveckling av regioncentrum. Stadens ambition om 100 000 nya bostäder till 2030 avspeglas inte i den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län (RUF) utvecklingsscenarioer och därför inte heller i strategins underlag. Denna förtätning av regionkärnan måste beaktas i kommande arbete med strategin. Övergången mellan etapp 1 och etapp 2 behöver förtydligas och de utmaningar som finns beskrivas. Prioriteringar måste göras kring gatuombyggnader och samordnas med för staden och regionen viktiga projekt. Exempelvis är det tveksamt att en sammanslagning av långtgående regionala linjer genom innerstaden är gynnsam åtgärd. Även konflikter mellan olika stomlinjer behöver behandlas.

För att behandla dessa utestående frågor måste en dialog med kommunerna inledas snarast för att säkerställa strategins genomförande samt ta hänsyn till kopplingar med kompletterande trafik. Därför är det viktigt att staden är delaktig i processen så tidigt som möjligt. Annars riskerar den föreslagna strategin att genomföras endast delvis. Det kan nämnas att tyngdpunkten Farsta har förbisetts och behöver beaktas i kommande arbete och jag instämmer med kontorens åsikt att det vore önskvärt med goda kommunikationer mellan Norra Djurgårdsstaden och exempelvis norrortskommunerna. Med ett stort antal arbetsplatser kommer området att vara beroende av goda kommunikationer med viktiga noder i resten av regionen. Vidare är det viktigt att ytterligare poängtera yttre Söderorts behov av spårbunden tvärförbindelse för att möjliggöra den potentiellt betydande tillkomsten av nya bostäder och arbetsplatser i området.

I övrigt hänvisar jag till vad som sägs i kontorens gemensamma tjänsteutlåtande.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Stomnässtrategin etapp 2” hänvisas till vad sägs i promemorian.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Stockholm den 26 april 2013

ULLA HAMILTON

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Stomnätsstrategin etapp 2 – remiss från Stockholms läns landstings trafikförvaltning

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarråden Karin Wanngård och Tomas Rudin (båda S) enligt följande.

Vi vill ha en helhetssyn på trafiken, resandeunderlag och investeringar. Vi ser därför bekymmersamt på landstingets fortsatta uppdelningen av strategierna i etapp 1 och 2. Ett samlat dokument för hela länet inklusive ekonomiska uppskattningar och resonemang är nödvändigt. I en helhetssyn bör också ingå en redogörelse för hur utbyggnaden av trafiken förhåller sig till nya planerade stadsdelar och bostäder.

Det är viktigt att bibehålla fokus på det övergripande målet - att kollektivtrafiken ska vinna marknadsandelar. Om målet ska nås till en rimlig kostnad måste de investeringar som ger störst nytta och som ger flest nya resenärer prioriteras. Strategin ska ge långsiktiga strategier och tänkbara lösningar för ett effektivt stomnät och det finns givetvis svårigheter med att i ett tidigt skede prissätta olika investeringar. Dock kunde det ha gett större perspektiv och förståelse inför remissrundan. Rimligt hade varit att dokumentet resonerade kring finansierings- och upplåningsbehov med mera. I nuläget är det svårt att bedöma graden av realism och vikta olika förslag till struktur och linjesträckningar? Vi undrar också hur förslagen förhåller sig i förhållande till de av staden utpekade tyngdpunkterna, såsom Tyngdpunkt Farsta?

Vi kan tyvärr konstatera att tunnelbana bereds alldeles för lite utrymme i dokumentet. Stockholms rekordsnabba tillväxt innebär en stor trängsel i kollektivtrafiken. Tunnelbana är det mest kapacitetsstarka färdmedlet, det speglas inte i stomnätsstrategin. Att få fler resenärer att välja kollektivt åkande framför egen bil kräver snabba och effektiva resmöjligheter. Varje ressträcka har sina speciella förutsättningar som måste tas hänsyn till, samtidigt ska färdvägen vara en länk i ett sammanhållet nät. Investeringar i det mest kapacitetsstarka och markeffektiva trafikslaget kan ge stora vinster över tid. Visa av erfarenheterna vet vi att tunnelbana är en sådan investering. Vi beklagar inte tillsatt den nödvändiga utredningen om en strategisk tunnelbaneutredning. Vi menar att stomnätsstrategin måste fokusera mer på tunnelbanans strategiska roll.

Kommunstyrelsen

Reservation anfördes av Åsa Jernberg och Stefan Nilsson (båda MP) enligt följande.

Vi föreslår kommunstyrelsen besluta följande.

1. Kommunstyrelsen beslutar att som svar på remissen ”Stomnätsstrategin etapp 2” hänvisa till vad sägs i remissvaret nedan.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Landstingets trafikförvaltning har gjort ett bra jobb med stomnätsstrategin. Det hade dock varit önskvärt med en sammanhållen planering av hela regionens kollektivtrafik, istället för

den uppdelning mellan innerstad och det övriga länet som nu gjorts. Generellt sett är strategin bra utifrån nuvarande planeringsförutsättningar. Nämnden ser positivt på att en ny nord-sydlig tunnelbanelinje Liljeholmen – Fridhemsplan – Odenplan – Hagastaden/Karolinska sjukhuset anses nödvändig. Positivt är också att strategin utgår från att Österleden/Östlig vägförbindelse inte byggs.

Trots den goda ambitionen så är strategin baserad på ett scenario där klimatmålen, och Stockholms läns bidrag till fördubblingsmålet för kollektivtrafik inte nås. Med tanke på att vi vill ta ansvar för våra barn och barnbarns framtid, så kan detta givetvis inte vara en rimlig utgångspunkt.

I Trafikverkets kapacitetsutredning gjordes ett klimatscenario där man genom backcastingmetoden undersökte vad som krävs för att transportsektorn ska bidra till att uppfylla de nationella klimatmålen. Det visar att en 25 procent minskning av bilresor i storstadsregionerna är nödvändig fram till år 2030.

Samtidigt visar Stockholms läns trafikförsörjningsprogram att det i sig otillfredsställande målet om 5 procents ökning av kollektivtrafikresornas andel av de motoriserade resorna till 2030, är mycket svårt att nå med nuvarande planering.

I det pågående arbetet med en förlängning av nuvarande länstrafikplan till 2025, har det dessutom visat sig att det ekonomiska utrymmet för nya kollektivtrafiksatsningar är nästintill obefintligt.

Sammantaget visar detta att vi står inför en ohållbar situation. Det enskilt största problemet i denna situation är det planerade motorvägsprojektet Förbifart Stockholm. Dels för att det, enligt Trafikverkets egna beräkningar, förstärker trafiksystemet i regionens fortsatta och tilltagande bilberoende. Dels för att det slukar en helt orimlig del av alla tillgängliga medel för infrastrukturinvesteringar under de kommande fyrtio åren. Dessutom tas den största delen av dessa medel från intäkter från trängselavgifterna, i strid med utslaget av folkomröstningen år 2006.

Med ett beslut om att avbryta projekt Förbifart Stockholm, så får vi i ett slag ett helt annat läge. Med resurser om minst 30 miljarder att bygga ny och kapacitetsstark kollektivtrafik för, så skulle stamnätsstrategin ges en helt annan förutsättning än idag. Bland annat skulle Spårväg syd kunna byggas och förbinda hela söderort med en kapacitetsstark tvärförbindelse. Även andra viktiga projekt som diskuteras skulle kunna säkerställas i och med en stark finansiering.

Detta skulle ge många fler av regionens innevånare en möjlighet att välja kollektivtrafik framför bil, i enlighet med stadens framkomlighetsstrategi. Med en sådan förutsättning är det helt rimligt att höja trafikförsörjningsprogrammets mål för kollektivtrafikresor från 5 till 15 procentenheter. Därmed kan också målet om 25 procent minskade bilresor, och ett uppfyllande av klimatmålen nås.

Särskilt uttalande gjordes av Karin Wanngård, Tomas Rudin och Olle Burell (alla S) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (S) i borgarrådsberedningen.

Särskilt uttalande gjordes av Ann-Margarethe Livh (V) enligt följande.

De utbyggnadsplaner som redovisas är ambitiösa och i huvudsak i linje med den utveckling av kollektivtrafiken som vi vill se i staden.

Måläret 2030 ligger dock långt fram i tiden och redan idag behövs kraftfulla åtgärder för att tillmötesgå kollektivtrafikens behov, genom att avsätta gaturum för nya kollektivtrafikkörfält.

Såsom påpekas i dokumentet kan ett ytnät - i form av buss och spårväg - inte helt kompensera för den begränsade kapaciteten i tunnelbanenätet som idag föreligger.

ÄRENDET

För att identifiera behov i stomtrafiken har Stockholms läns landsting tagit fram en strategi med principer för hur stomnätet bör utvecklas på lång sikt. Under 2010/2011 tog trafikförvaltningen i Stockholms läns landsting och trafikkontoret i Stockholms stad fram ett gemensamt förslag till spårvägs- och stomnätsstrategi etapp 1 i Stockholms innerstad som ännu ej är beslutad. Etapp 2 avser stomnätet i övriga delar av Stockholms län.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden samt stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret

Stadsledningskontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets samt trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 28 mars 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Kontoren är generellt positivt inställda till etapp 2 av Stomnätsstrategin. 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 RUFSS 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 stomnätstrategin 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 restidsföröningar 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 stomnätstrategin etapp 2 föreslås 11 nya regionala stomlinjer för att bättre 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. Stomnässtrategin ger en bra vägledning vid den tidiga planeringen av våra stadsutvecklingsområden och tyngdpunkter. I flera avseenden möter Stomnässtrategin 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.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 18 april 2013:

1. Exploateringsnämnden överlämnar som svar på remissen ”Stomnässtrategin etapp 2” kontorens gemensamma tjänsteutlåtande.
2. Exploateringsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Reservation anfördes av Elin Olsson (MP), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Joakim Larsson m.fl. (M), Daniel Forslund (FP), Karl Malmqvist (C) och vice ordföranden Maria Östberg Svanelind m.fl. (S), *bilaga 1*.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 18 april 2013:

1. Stadsbyggnadsnämnden beslutar att som svar på remissen av ”Stomnässtrategi 2” hänvisa till vad som sagts i stadsbyggnadskontorets, stadsledningskontorets, exploateringskontorets och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande.
2. Stadsbyggnadsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Reservation anfördes av Elina Åberg m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Regina Kevius m.fl. (M), Björn Ljung (FP), Christer Mellstrand (C) och Erik Slottner (KD), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Tara Twana m.fl. (S), *bilaga 1*.

Maria Hannäs (V) anmäler att hon inte deltar i beslutet.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 18 april 2013:

1. Trafik- och renhållningsnämnden överlämnar som svar på remissen ”Stomnässtrategin etapp 2” kontorens gemensamma tjänsteutlåtande.
2. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Reservation anfördes av vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Malte Sigemalm m.fl. (S), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Kajsa Stenfelt (V), *bilaga 1*

RESERVATIONER M.M.

Exploateringsnämnden

Reservation anfördes av Elin Olsson (MP) enligt följande.

Exploateringsnämnden beslutar att avge följande remissvar:

Planeringen ska inriktas på att fördubbla kollektivtrafikens andel av resorna i hela länet i förhållande till biltrafiken. Det ger en kraftig minskning av biltrafiken, vilket bl.a. innebär att arbetet med Förbifart Stockholm kan avbrytas.

Landstingets trafikförvaltning har gjort ett ambitiös arbete med stamnässtrategin utifrån de förutsättningar som getts. Det hade dock varit önskvärt med en sammanhållen planering av hela regionens kollektivtrafik, istället för den uppdelning mellan innerstad och det övriga länet som nu gjorts. Generellt sett är strategin bra utifrån nuvarande planeringsförutsättningar, men förutsättningarna är otillräckliga.

Nämnden ser positivt på att en nord-sydlig tunnelbanelinje förordas. Positivt är också att strategin utgår från att Österleden/Östlig vägförbindelse inte byggs.

Trots den goda ambitionen så är strategin baserad på ett scenario där klimatmålen, och Stockholms läns bidrag till fördubblingsmålet för kollektivtrafik inte nås. Med tanke på att vi vill ta ansvar för våra barn och barnbarns framtid, så kan detta givetvis inte vara en rimlig utgångspunkt.

Stockholms läns trafikförsörjningsprogram visar att det blygsamma målet om en 5-procentig ökning av kollektivtrafikresornas andel av de motoriserade resorna till 2030 är mycket svårt att nå med nuvarande planering. Här gäller det att tänka i nya banor och kraftigt prioritera kollektivtrafiken.

I det pågående arbetet med en förlängning av nuvarande länstrafikplan till 2025, har det dessutom visat sig att det ekonomiska utrymmet för nya kollektivtrafiksatsningar är nästintill obefintligt. Här gäller det att tänka om.

Sammantaget visar detta att vi står inför en ohållbar situation. Det enskilt största problemet i denna situation är det planerade motorvägsprojektet Förbifart Stockholm. Dels för att det, enligt Trafikverkets egna beräkningar, förstärker trafiksystemet i regionens fortsatta och tilltagande bilberoende. Dels för att det slukar en helt orimlig del av alla tillgängliga medel för infrastrukturinvesteringar under de kommande 40 åren. Dessutom tas den största delen av dessa medel från intäkter från trängselavgifterna, i strid mot utslaget av folkomröstningen år 2006.

Med ett beslut om att avbryta projekt Förbifart Stockholm, så får vi i ett slag ett helt annat läge. Med resurser om minst 30 miljarder att bygga ny och kapacitetsstark kollektivtrafik för, så skulle stamnässtrategin ges en helt annan förutsättning än idag.

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Joakim Larsson m.fl. (M), Daniel Forslund (FP), Karl Malmqvist (C) och vice ordföranden Maria Östberg Svanellind m.fl. (S) enligt följande.

Det är oerhört angeläget att kollektivtrafiken utvecklas och byggs ut i hela Stockholm för att möta behoven från en växande befolkning. SL:s stamnässtrategi etapp 2 beskriver en rad möjliga lösningar för kommande dragningar av olika trafikslag, en utbyggnad som ofta är en förutsättning för större exploateringsprojekt.

Yttre Söderort är en av få delar av Stockholms stad som fortfarande har potential att erbjuda en betydande volym av nya bostäder. Ett antal pågående planprogram utreder nu sambanden mellan flera av Söderorts stadsdelar, där möjligheten att knyta samman existerande

stadsdelar i ytterstaden öppnar upp för stora exploateringsprojekt i attraktiva och naturnära områden. Det som i dagsläget försvårar detta är bristen på effektiva tvärförbindelser i Söderort.

Exploateringsnämnden vill därför återigen föra fram behovet av att SL i förstudien av Spårväg Syd utreder möjligheterna att knyta samman tunnelbanelinjerna i Söderort med en ny spårväg som även möjliggör övergångar till pendeltåg.

En byggnation av Spårväg Syd i hela sträckningen från Östra till västra söderort skulle öppna upp möjligheter för en dynamisk utveckling av hela ytterstaden. Bostadsområden som idag har dåliga kommunikationer och områden som delas av stora vägområden kan med en ny spårförbindelse knytas samman. Förutom nya bostäder skulle en spårbunden tvärförbindelse öppna för omfattande företagsetablering och nya arbetsplatser över hela Söderort. Detta skulle innebära en betydande avlastning av kollektivtrafikens knutpunkter vid Gullmarsplan, Liljeholmen och Slussen.

Stadsbyggnadsnämnden

Reservation anfördes av Elina Åberg m.fl. (MP) enligt följande.

1. Att delvis godkänna kontorens förslag till beslut
2. Att som utgångspunkt i svaret på remissen förordas en inriktning som leder till uppfyllda klimatmål
3. Att som utgångspunkt i svaret på remissen förordas en planering för en minskning av biltrafiken med 25% till 2030 i Stockholms län
4. Att som utgångspunkt i svaret på remissen förordas att kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna ska öka med minst 15%-enheter till 2030
5. Att ge kontoret i uppdrag att avbryta planeringen för Förbifart Stockholm
6. Att därutöver anföras följande:

Landstingets trafikförvaltning har gjort ett bra jobb med stommatsstrategin. Det hade dock varit önskvärt med en sammanhållen planering av hela regionens kollektivtrafik, istället för den uppdelning mellan innerstad och det övriga länet som nu gjorts. Generellt sett är strategin bra utifrån nuvarande planeringsförutsättningar. Nämnden ser positivt på att en nord-sydlig tunnelbanelinje väster om Slussen förordas. Positivt är också att strategin utgår från att Österleden/Östlig vägförbindelse inte byggs.

Trots den goda ambitionen så är strategin baserad på ett scenario där klimatmålen, och Stockholms läns bidrag till fördubblingsmålet för kollektivtrafik inte nås. Med tanke på att vi vill ta ansvar för våra barn och barnbarns framtid, så kan detta givetvis inte vara en rimlig utgångspunkt.

I Trafikverkets kapacitetsutredning gjordes ett klimatscenario där man genom backcastingmetoden undersökte vad som krävs för att transportsektorn ska bidra till att uppfylla de nationella klimatmålen. Det visar att en 25 procent minskning av bilresor i storstadsregionerna är nödvändig fram till år 2030.

Samtidigt visar Stockholms läns trafikförsörjningsprogram att det i sig otillfredsställande målet om en 5%-ökning av kollektivtrafikresornas andel av de motoriserade resorna till 2030, är mycket svårt att nå med nuvarande planering.

I det pågående arbetet med en förlängning av nuvarande länstrafikplan till 2025, har det dessutom visat sig att det ekonomiska utrymmet för nya kollektivtrafiksatsningar är nästintill obefintligt.

Sammantaget visar detta att vi står inför en ohållbar situation. Det enskilt största problemet i denna situation är det planerade motorvägsprojektet Förbifart Stockholm. Dels för att det, enligt Trafikverkets egna beräkningar, förstärker trafiksystemet i regionens fortsatta och tilltagande bilberoende. Dels för att det slukar en helt orimlig del av alla till-

gängliga medel för infrastrukturinvesteringar under de kommande fyrtio åren. Dessutom tas den största delen av dessa medel från intäkter från trängselavgifterna, i strid med utslaget av folkomröstningen år 2006.

Med ett beslut om att avbryta projekt Förbifart Stockholm, så får vi i ett slag ett helt annat läge. Med resurser om minst 30 miljarder att bygga ny och kapacitetsstark kollektivtrafik för, så skulle stamnässtrategin ges en helt annan förutsättning än idag.

Detta skulle ge många fler av regionens innevånare en möjlighet att välja kollektivtrafik framför bil, i enlighet med stadens framkomlighetsstrategi. Med en sådan förutsättning är det helt rimligt att höja trafikförsörjningsprogrammets mål för kollektivtrafikresor från 5 till 15 procentenheter. Därmed kan också målet om 25% minskade bilresor, och ett uppfyllande av klimatmålen nås.

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Regina Kevius m.fl. (M), Björn Ljung (FP), Christer Mellstrand (C) och Erik Slottnér (KD) enligt följande.

Det är oerhört angeläget att kollektivtrafiken utvecklas och byggs ut i hela Stockholm för att möta behoven från en växande befolkning. SL:s stamnässtrategi etapp 2 beskriver en rad möjliga lösningar för kommande dragningar av olika trafikslag, en utbyggnad som ofta är en förutsättning för större exploateringsprojekt.

Yttre Söderort är en av få delar av Stockholms stad som fortfarande har potential att erbjuda en betydande volym av nya bostäder. Ett antal pågående planprogram utreder nu sambanden mellan flera av Söderorts stadsdelar, där möjligheten att knyta samman existerande stadsdelar i ytterstaden öppnar upp för stora exploateringsprojekt i attraktiva och naturnära områden. Det som i dagsläget försvårar detta är bristen på effektiva tvärförbindelser i Söderort.

Stadsbyggnadsnämnden vill därför återigen föra fram behovet av att SL i förstudien av Spårväg Syd utreder möjligheterna att knyta samman tunnelbanelinjerna i Söderort med en ny spårväg som även möjliggör övergångar till pendeltåg.

En byggnation av Spårväg Syd i hela sträckningen från östra till västra söderort skulle öppna upp möjligheter för en dynamisk utveckling av hela ytterstaden. Stadsdelar som idag har dåliga kommunikationer och områden som delas av stora vägområden kan med en ny spårförbindelse knytas samman. Förutom nya bostäder skulle en spårbunden tvärförbindelse öppna för omfattande företagsetablering och nya arbetsplatser över hela Söderort. Detta skulle innebära en betydande avlastning av kollektivtrafikens knutpunkter vid Gullmarsplan, Liljeholmen och Slussen.

Särskilt uttalande gjordes av Tara Twana m.fl. (S) enligt följande.

Vi vill ha en helhetssyn på trafiken, resandeunderlag och investeringar. Vi ser därför bekymmersamt på landstingets fortsatta uppdelningen av strategierna i etapp 1 och 2. Ett samlat dokument för hela länet inklusive ekonomiska uppskattningar och resonemang är nödvändigt. I en helhetssyn bör också ingå en redogörelse för hur utbyggnaden av trafiken förhåller sig till nya planerade stadsdelar och bostäder.

Det är viktigt att bibehålla fokus på det övergripande målet - att kollektivtrafiken ska vinna marknadsandelar. Om målet ska nås till en rimlig kostnad måste de investeringar som ger störst nytta och som ger flest nya resenärer prioriteras. Strategin ska ge långsiktiga strategier och tänkbara lösningar för ett effektivt stamnät och det finns givetvis svårigheter med att i ett tidigt skede prissätta olika investeringar. Dock kunde det ha gett större perspektiv och förståelse inför remissrundan. Rimligt hade varit att dokumentet resonerade kring finansierings- och upplåningsbehov med mera. I nuläget är det svårt att bedöma graden av realism och vikta olika förslag till struktur och linjesträckningar? Vi undrar också hur förslagen förhåller sig i förhållande till de av staden utpekade tyngdpunkterna, såsom Tyngdpunkt Farsta?

Vi kan tyvärr konstatera att tunnelbana bereds alldeles för lite utrymme i dokumentet. Stockholms rekordsnabba tillväxt innebär en stor trängsel i kollektivtrafiken. Tunnelbana är det mest kapacitetsstarka färdmedlet, det speglas inte i stornätsstrategin. Att få fler resenärer att välja kollektivt åkande framför egen bil kräver snabba och effektiva resmöjligheter. Varje ressträcka har sina speciella förutsättningar som måste tas hänsyn till, samtidigt ska färdvägen vara en länk i ett sammanhållet nät. Investeringar i det mest kapacitetsstarka och markeffektiva trafikslaget kan ge stora vinster över tid. Visa av erfarenheterna vet vi att tunnelbana är en sådan investering. Vi beklagar inte tillsatt den nödvändiga utredningen om en strategisk tunnelbaneutredning. Vi menar att stornätsstrategin måste fokusera mer på tunnelbanans strategiska roll.

Trafik- och renhållningsnämnden

Reservation anfördes av vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) enligt följande.

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att delvis godkänna kontorets förslag till beslut.
- 2 Att som utgångspunkt i svaret på remissen förorda en inriktning som leder till uppfyllda klimatmål.
- 3 Att som utgångspunkt i svaret på remissen förorda en planering för en minskning av biltrafiken med 25% till 2030 i Stockholms län.
- 4 Att som utgångspunkt i svaret på remissen förorda att kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna ska öka med minst 15%-enheter till 2030.
- 5 Att ge kontoret i uppdrag att avbryta planeringen för Förbifart Stockholm.
- 6 Att därutöver anför följande:

Landstingets trafikförvaltning har gjort ett bra jobb med stornätsstrategin. Det hade dock varit önskvärt med en sammanhållen planering av hela regionens kollektivtrafik, istället för den uppdelning mellan innerstad och det övriga länet som nu gjorts. Generellt sett är strategin bra utifrån nuvarande planeringsförutsättningar. Nämnden ser positivt på att en nord-sydlig tunnelbanelinje väster om Slussen förordas. Positivt är också att strategin utgår från att Österleden/Östlig vägförbindelse inte byggs.

Trots den goda ambitionen så är strategin baserad på ett scenario där klimatmålen, och Stockholms läns bidrag till fördubblingsmålet för kollektivtrafik inte nås. Med tanke på att vi vill ta ansvar för våra barn och barnbarns framtid, så kan detta givetvis inte vara en rimlig utgångspunkt.

I Trafikverkets kapacitetsutredning gjordes ett klimatscenario där man genom backcastingmetoden undersökte vad som krävs för att transportsektorn ska bidra till att uppfylla de nationella klimatmålen. Det visar att en 25 procent minskning av bilresor i storstadregionerna är nödvändig fram till år 2030.

Samtidigt visar Stockholms läns trafikförsörjningsprogram att det i sig otillfredsställande målet om en 5%-ökning av kollektivtrafikresornas andel av de motoriserade resorna till 2030, är mycket svårt att nå med nuvarande planering.

I det pågående arbetet med en förlängning av nuvarande länstrafikplan till 2025, har det dessutom visat sig att det ekonomiska utrymmet för nya kollektivtrafiksatsningar är nästintill obefintligt.

Sammantaget visar detta att vi står inför en ohållbar situation. Det enskilt största problemet i denna situation är det planerade motorvägsprojektet Förbifart Stockholm. Dels för att det, enligt Trafikverkets egna beräkningar, förstärker trafiksystemet i regionens fortsatta och tilltagande bilberoende. Dels för att det slukar en helt orimlig del av alla tillgängliga medel för infrastrukturinvesteringar under de kommande fyrtio åren. Dessutom tas den största delen

av dessa medel från intäkter från trängselavgifterna, i strid med utslaget av folkomröstningen år 2006.

Med ett beslut om att avbryta projekt Förbifart Stockholm, så får vi i ett slag ett helt annat läge. Med resurser om minst 30 miljarder att bygga ny och kapacitetsstark kollektivtrafik för, så skulle stommåtsstrategin ges en helt annan förutsättning än idag.

Detta skulle ge många fler av regionens innevånare en möjlighet att välja kollektivtrafik framför bil, i enlighet med stadens framkomlighetsstrategi. Med en sådan förutsättning är det helt rimligt att höja trafikförsörjningsprogrammets mål för kollektivtrafikresor från 5 till 15 procentenheter. Därmed kan också målet om 25% minskade bilresor, och ett uppfyllande av klimatmålen nås.

Särskilt uttalande gjordes av Malte Sigemalm m.fl. (S) enligt följande.

Vi vill ha en helhetssyn på trafiken, resandeunderlag och investeringar. Vi ser därför bekymmersamt på landstingets fortsatta uppdelningen av strategierna i etapp 1 och 2. Ett samlat dokument för hela länet inklusive ekonomiska uppskattningar och resonemang är nödvändigt. I en helhetssyn bör också ingå en redogörelse för hur utbyggnaden av trafiken förhåller sig till nya planerade stadsdelar och bostäder.

Det är viktigt att bibehålla fokus på det övergripande målet - att kollektivtrafiken ska vinna marknadsandelar. Om målet ska nås till en rimlig kostnad måste de investeringar som ger störst nytta och som ger flest nya resenärer prioriteras. Strategin ska ge långsiktiga strategier och tänkbara lösningar för ett effektivt stommät och det finns givetvis svårigheter med att i ett tidigt skede prissätta olika investeringar. Dock kunde det ha gett större perspektiv och förståelse inför remissrundan. Rimligt hade varit att dokumentet resonerade kring finansierings- och upplåningsbehov med mera. I nuläget är det svårt att bedöma graden av realism och vikta olika förslag till struktur och linjestreckningar? Vi undrar också hur förslagen förhåller sig i förhållande till de av staden utpekade tyngdpunkterna, såsom Tyngdpunkt Farsta?

Vi kan tyvärr konstatera att tunnelbana bereds alldeles för lite utrymme i dokumentet. Stockholms rekordsnabba tillväxt innebär en stor trängsel i kollektivtrafiken. Tunnelbana är det mest kapacitetsstarka färdmedlet, det speglas inte i stommåtsstrategin. Att få fler resenärer att välja kollektivt åkande framför egen bil kräver snabba och effektiva resmöjligheter. Varje ressträcka har sina speciella förutsättningar som måste tas hänsyn till, samtidigt ska färdvägen vara en länk i ett sammanhållet nät. Investeringar i det mest kapacitetsstarka och markeffektiva trafikslaget kan ge stora vinster över tid. Visa av erfarenheterna vet vi att tunnelbana är en sådan investering. Vi beklagar inte tillsatt den nödvändiga utredningen om en strategisk tunnelbaneutredning. Vi menar att stommåtsstrategin måste fokusera mer på tunnelbanans strategiska roll.

Särskilt uttalande gjordes av Kajsa Stenfelt (V) enligt följande.

De utbyggnadsplaner som redovisas är ambitiösa och i huvudsak i linje med den utveckling av kollektivtrafiken som vi vill se i staden. Mållåret 2030 ligger dock långt fram i tiden och redan idag behövs kraftfulla åtgärder för att tillmötesgå kollektivtrafikens behov, genom att avsätta gaturum för nya kollektivtrafikkörfält.

Såsom påpekas i dokumentet kan ett ytnät - i form av buss och spårväg - inte helt kompensera för den begränsade kapaciteten i tunnelbanenätet som idag föreligger.