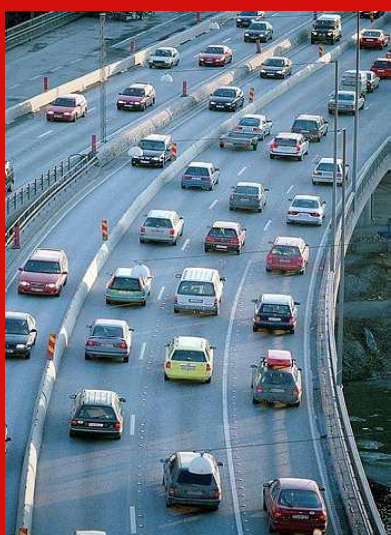


Rapport Åtgärdsvalsstudie – Tillgänglighet för Stockholm, Nacka, Värmdö och Lidingö

Stockholms län

Diarienummer: TRV 2013/15692



Förord

Dagens infrastrukturplanering blir mer integrerad med annan planering och de system som byggs upp blir alltmer komplexa. Ingen aktör kan ensam ta beslut eller ensam införa åtgärder som är tillräckligt effektiva för att lösa de trafikproblem som vi ser i en storstadsregion. Samarbeten utvecklas därför, med syfte att i samråd hitta lösningar där flera aktörer kan hjälpas åt. I den nya planeringsprocess som infördes i januari 2013 anges att förberedande studier ska genomföras. Redan under 2012 har en försöksverksamhet kring detta påbörjats och Boverket, Sveriges Kommuner och Landsting och Trafikverket har tillsammans tagit fram en handledning för sådana studier som benämns åtgärdsvalsstudier. Med utgångspunkt i denna handledning har vi i detta projekt studerat en av Stockholms läns stora trafikutmaningar; tillgängligheten i den del av regionen som omfattas av kommunerna Stockholm, Nacka, Värmdö och Lidingö.

Åtgärdsvalsstudien har initierats med bakgrund av att den aktuella regiondelen har få alternativa resvägar och högt kapacitetsutnyttjande som i sin tur ger långa restider och stora variationer i restid. Gruppens arbete har syftat till att utvärdera åtgärder som skapar ett mervärde för samhället och som förbättrar tillgängligheten. Arbetet har skett i en arbetsprocess tillsammans med representanter för Stockholms stad, Nacka kommun, Värmdö kommun, Lidingö stad, Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting, Länsstyrelsen Stockholms län och Trafikverket. I processen har problembilden arbetats fram samt åtgärdsidéer formulerats. Gruppen har haft konsultstöd som bearbetat och utvärderat idéerna samt dokumenterat arbetet i denna rapport. Denna rapport är alltså dels en dokumentation av en process dels ett utredningsunderlag.

I arbetet som genomförts har ett stort antal idéer till åtgärder identifierats och värderats. Gruppen har gemensamt jobbat med att gruppera och prioritera för att skapa ett underlag för fortsatt arbete. Nästa steg i arbetet bör vara att ta fram en gemensam åtgärdsplan. För att kunna komma fram till en sådan plan krävs ett förhandlingsarbete där parterna avtalar om vem som gör vad. I detta sammanhang är det viktigt att ha med sig slutsatsen att åtgärderna ger mest effekt/nytta om de utformas och genomförs samordnat. Med en samordnad kombination av åtgärder inom alla fyra steg enligt fyrstegsprincipen och med beaktande av alla trafikslag finns stora möjligheter att åstadkomma en god tillgänglighet och kapacitet i Stockholm, Nacka, Värmdö och Lidingö.

Projektledare Riggert Anderson, Trafikverket

Sammanfattning

Befolkningstillväxten i Stockholmsregionen är högre än vad som tidigare prognostiserats. Nacka och Värmdö växer snabbast i länet, medan Stockholms kommun ökar mest i absoluta tal. Även antalet sysselsatta förväntas öka kraftigt. Med den utveckling som sker i Nacka, Värmdö och Lidingö ökar belastningen på trafiksystemet, utifrån ett redan ansträngt läge.

Två tredjedelar av regionens arbetsplatser finns idag norr om Saltsjö-Mälarsnittet. Det ställer stora krav på en väl fungerande infrastruktur som tillåter ett flöde av människor mellan regiondelarna. Nacka, Värmdö och Lidingö har en arbetspendling som idag framförallt är riktad mot regioncentrum. Det kan förklaras både utifrån arbetsplatsernas lokalisering, geografiska förutsättningar och av trafiksystemets uppbyggnad i den östra regiondelen där både kollektivtrafik och biltrafik är inriktad mot Stockholms innerstad.

Tillgängligheten för resande med start- eller målpunkter i regionens östra del (Stockholm, Nacka, Värmdö och Lidingö) är idag inte tillräcklig vare sig i kollektivtrafiksystemet eller i vägtrafiksystemet, d.v.s. möjligheten är sämre än för många andra kommuner i länet att nå viktiga målpunkter i regionen. Den bristande tillgängligheten är ett resultat av ett överbelastat trafiksystem, brist på direktförbindelser till viktiga målpunkter i regionen och avsaknad av alternativa färdvägar. Sammantaget innebär bristerna att trafiksystemet är sårbart, där enskilda olyckor och incidenter får stora konsekvenser. Den studerade regiondelen uppfattas idag som avskuren till följd av bristande tillgänglighet.



Figur 1 Bussresenärer i Nacka.

Med detta som bakgrund initierade Trafikverket under 2012 en åtgärdsvalsstudie i syfte att identifiera och belysa de brister som begränsar tillgängligheten i Stockholmsregionens östra delar samt identifiera förslag till åtgärder som bidrar till att lösa dessa brister. Arbetet har skett i en process tillsammans med representanter för Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting, Länsstyrelsen Stockholms län och berörda kommuner.

Arbetet har drivits i form av ett flertal workshops och arbetsgruppsmöten där diskussioner och underlag från deltagarna i arbetsgruppen tillsammans med ett utredningsarbete har lett fram till problembild, mål, förslag på åtgärder och utvärdering av målpuppfyllelse.

Arbetsgruppen har formulerat en gemensam vision för projektet:

- *Visionen är att understödja en fortsatt regional utveckling genom att möjliggöra hållbara, transporteffektiva resor där kapacitetsstarka färdmedel är stommen för att nå regionens östra delar.*

Arbetsgruppen har också formulerat fem inriktningsmål, uppdelade på funktions- och hänsynsmål:

Funktionsmål:

- *Ökad regional tillgänglighet som tillgodoser en växande region*
- *Ett tillförlitligt och kapacitetsstarkt transportsystem*
- *Samhällsekonomiskt effektiva lösningar*

Hänsynsmål:

- *Transporternas negativa inverkan på säkerhet, miljö och hälsa ska minska*
- *De hållbara transportslagens andel av resandet ska öka*

Arbetet med åtgärder har utgått från fyrstegsprincipen. Under tre workshops inventerades totalt 120 åtgärder. Åtgärderna har sorterats, prioriterats och successivt fördjupats kunskapsmässigt. Utifrån överenskomna mål har åtgärderna bedömts avseende måluppfyllelse.

Arbetet resulterade i följande tio åtgärdsområden:

Steg 1 Fysisk planering

Åtgärden innebär att planera för kollektivtrafik, gång och cykel från början. Det handlar även om att inom all planläggning systematiskt verka för att ny bebyggelse planeras för en hög tillgänglighet, framförallt i kollektivtrafiknära lägen, så att kollektivtrafikresande underlättas. På sikt bedöms den fysiska planeringen kunna få ett stort genomslag för hur människor väljer att resa.

Steg 1 Mobility management

Mobility management avser åtgärder som påverkar resefterfrågan och val av transportslag. Några åtgärder bedöms som extra viktiga att arbeta vidare med; informationsinsatser som sprider trafiken jämnare över dygnet och informationsinsatser som syftar till att främja resande med kollektiv- och cykeltrafik. MM-åtgärder påverkar resandet i liten omfattning men är en viktig del i arbetet med att på lång sikt ändra attityder och vanor.

Steg 1 Parkeringsstrategi

Höjda parkeringsavgifter är ett effektivt sätt att minska bilresandet. Om varje bilresa tillförs en kostnad på mellan 15 och 30 kronor (beroende på målpunkt i länet) minskar bilresandet med ett par procent i länet som helhet. Även en mindre ökning av kostnaden ger effekter på resandet.

Steg 1 Höjd trängselskatt

En höjning av trängselskatten i befintliga avgiftssnitt till 50 kr per passage i högtrafik (samt avgift på Essingeleden) ger en sammanlagd minskning av bilresandet med en procentenhet i länet som helhet.

Steg 2-3 Kollektivtrafik på vatten

Åtgärden innebär att förbättra pendlingsmöjligheterna med båt på Stockholms inre vattenvägar. Åtgärden bedöms som kapacitetssvag och påverkar resandet i liten omfattning.

Steg 2-3 Kollektivtrafik med buss

Åtgärden innehåller olika steg 2- till steg 3-åtgärder. Det ökar kapaciteten i busstrafiken och skapar resmöjligheter till viktiga målpunkter i regionen genom delvis nya direktförbindelser. Eventuella steg 4 åtgärder för att förbättra framkomligheten för busstrafiken har inte analyserats i detta skede, men måste utredas innan åtgärden kan genomföras.

Steg 2-4 Åtgärder för cykelpendling

Åtgärder för cykelpendling innehåller olika typer av steg 2- till steg 4-åtgärder, med syftet att utveckla de regionala cykelstråken (enligt SATSA II). En av åtgärdsområdets viktigaste nyttor är genomförandet av trafiksäkerhetshöjande åtgärder i samband med utvecklingen av cykelstråken, vilket bidrar till att minska antalet döda och skadade.

Steg 4 Förlängning av tvärbanan

Åtgärden innebär en förlängning av tvärbanan i tre etapper, mellan Sickla udde till Sickla station, förlängning till norra djurgårdstaden och en sista etapp till Hagastaden via Värtabanan. En förlängning av tvärbanan över Saltsjö-Mälarsnittet skapar en gen kollektivtrafikförbindelse som binder ihop regionens olika delar. Åtgärden innebär att nya resmöjligheter skapas i regionen, med förbättrade restider.

Steg 4 Tunnelbana till Nacka samt avgreningar

Tunnelbana till Nacka ger en kapacitetsstark kollektivtrafikförbindelse mellan Nacka Forum och centrala Stockholm. Tunnelbanan avlastar Slussen och ökar tillgängligheten till och från regionen. En avgrening söderut kan bli aktuell i Sickla.

Steg 4 Östlig förbindelse

Östlig förbindelse skapar en gen förbindelse över Saltsjö-Mälarsnittet, ökar kapaciteten i trafiksystemet och minskar sårbarheten i befintligt system. Med Östlig förbindelse kan Stockholms innerstad avlastas på biltrafik. Åtgärden bedöms öka biltrafiken i regionen med cirka 1 procent, vilket innebär att inget av projektets hänsynsmål nås.

Utredningen visar att steg 1- till steg 3-åtgärder framförallt dämpar reseefterfrågan i närtid. Steg 1- till steg 3-åtgärder har en relativt hög måluppfyllelse avseende hänsynsmål, men bidrar inte så mycket till att nå målet om förbättrad tillgänglighet. I takt med att regionen växer och fler har behov av att använda transportsystemet ställs krav på att föreslagna åtgärder också bidrar till ökad kapacitet i transportsystemet, annars möts inte den kommande efterfrågan. Eftersom kapacitets- och tillgänglighetsmålen inte nås med steg 1 till steg 3-åtgärder behövs steg 4-åtgärder.

Steg 4-åtgärder bidrar till ökad kapacitet och förbättrad tillgänglighet i det studerade området vilket innebär att dessa mål också nås. De åtgärder som är av störst betydelse för förbättrad tillgänglighet är tillkomsten av en tunnelbana till Nacka och Östlig förbindelse. Vissa delutbyggnader av tvärbanan (förlängningen till Sickla) kan genomföras i ett tidigt skede för att knyta samman trafiksystemet och därmed bidra till en ökad tillgänglighet.

Det behövs många olika typer av åtgärder för att lösa bristerna i dagens transportsystem. Planeringsarbetet med de föreslagna åtgärderna bör komma igång snarast. För att få en god måluppfyllelse på samtliga överenskomna projektmål krävs steg 1- till steg 4-åtgärder. De åtgärder som presenteras anses intressanta att utreda vidare, kommande utredningar får utvisa vilka steg 4-åtgärder som är intressanta att genomföra.

I det fortsatta arbetet med åtgärder krävs ansvarstagande av olika parter. Kommunerna är huvudansvariga för fysisk planering och parkeringsstrategin. Trafikverket har huvudansvar för Mobility management, Höjd trängselskatt, Åtgärder för cykelpendling och Östlig förbindelse. Trafikförvaltningen har huvudansvar för föreslagna kollektivtrafikåtgärder. För att planering och genomförande ska bli effektivt krävs i många fall deltagande av flera andra parter. Föreslagna åtgärder behöver samordnas sinsemellan, men också med övriga infrastruktursatsningar i länet.