



Tid: 2001-04-24, kl 15.45 – 16.40
Plats: Lilla Kollegiesalen, Stadshuset

Justerat:

Tord Bergstedt (m)

Juan Carlos Cebrià (s)

Närvarande:

Ledamöter

Tord Bergstedt (m), ordförande
Juan Carlos Cebrià (s), vice ordförande
Viviann Gunnarsson (mp)
Kurt Hultgren (sp)
Inge-Britt Lundin (fp)
Ann-Marie Strömberg (v)
Mats Rosén (kd)

Tjänstemän

Mats Fager, Per-Inge Ahlström och Pauline Sedin (sekr) från Region Innerstad samt
Jan-Erik Hollander från Region Ytterstad.

§ 1

Justering

Kollektivtrafikutskottet utsåg vice ordföranden Juan Carlos Cebrià (s) att tillsammans med ordföranden Tord Bergstedt (m) justera dagens protokoll.

§ 2

Tegelbacken, svar på fråga från Vivianne Gunnarsson.

Utredning samt skiss biläggs protokollet.

Beslut

Gatu och fastighetskontoret undersöker möjligheten till en ev upprustning på delen mellan Klara Mälarstrand och hållplatsområdet, se över belysning samt tydliggöra entrén från kajplanet.

§ 3

Reseberättelse för godkännande.

Reseberättelsen delades ut.

Beslut

Reseberättelsen godkändes och biläggs protokollet för behandling i GFN. Ett exemplar skickas till handikapprådet.

§ 4

Förberedelser inför SL-möte.

Mötet kommer att äga rum den 6 juni kl 09.00 i SL:s lokaler på Arenavägen.

Följande frågor bidrar Kollektivtrafikutskottet med.

? Spårvagn Djurgården – Centralen

GFK har informerat SL om förslaget att dra spårvagnen i Hamngatan där den får konkurrera med övrig trafik, ingen hållplats vid NK samt signalprioritering.

En konsult utreder trafikkonsekvenserna.

? Kollektivtrafikdagen

? Linje 2

? Utbudsplanen (bl a den utlovade förlängningen av linje 42)

? Farsta Strand, bytespunkt.

? Alternativ för linje 5:s norra ”reststump” (46:an från Odenplan till Norrtull)

Beslut

GFK återkommer i spårvagnsfrågan på nästa sammanträde den 15/5.

Stadsdelnämndernas ev synpunkter på utbudsplanen ska inhämtas av rotelsekreteraren.

§ 5**Övriga frågor**

Att låta linje 2 köra från Odenplan via Sankt Eriksplan, norrut mot Karlbergsvägen för att svänga runt kvarteret för att sedan åka Sankt Eriksgatan söderut och tillbaka till Sankt Eriksplan är omöjligt då det inte går att svänga vänster för bussarna in på Sankt Eriksplan. Det skulle bli för stora konsekvenser i korsningen.

Hållplatsen vid Stadshuset är inte handikappanpassad. Frågan överlämnas till GFK.

Vid pennan

Pauline Sedin



GATU- OCH
FASTIGHETSKONTORET

Kollektivtrafikutskottets studieresa rörande spårvägar i Karlsruhe, Strasbourg och Geneve.

Lyckosamma spårvägssatsningar är mer än bara transportprojekt; de är delar av stadsförnyelseprojekt.

För att verifiera detta och för att fånga upp kunskaper inför fortsatt planering av spårvägsutbyggnader i Stockholm, genomförde delar av gatu- och fastighetsnämndens kollektivtrafikutskott en fyradagars studieresa i mars 2001. Under resan studerades spårvägslösningar i Karlsruhe (Tyskland), Strasbourg (Frankrike) och Geneve (Schweiz). I dessa städer har man velat stärka centrumets roll genom att ge kollektivtrafiken rejäla utrymmen och samtidigt satsa på komfort, turtäthet, tidhållning och information. I Strasbourg, som är det bästa exemplet, genererar spårvägssystemet intäkter som är större än driftkostnaderna vilket gör att systemet bidrar till att täcka driftunderskott inom andra delar av kollektivtrafiken.

Resedeltagare

Reseledare

Stig Dingertz

Politiker

Tord Bergstedt (m)

Juan Carlos Cebrian (s)

Ann-Marie Strömberg (v)

Kurt Hultgren (sp)

Tjänstemän

Mats Fager

Christer Lundin

Pauline Sedin

Jan-Erik Hollander

Lokala besöksmottagare

Karlsruhe

Dr Werner Zimmerman

Strasbourg

André von der Marck

Geneve besöktes under en lördag vilket medförde att resesällskapet här på egen hand besiktigade och provåkade spårvägen.

Ordförandens slutsatser

Lyckosamma spårvagnssatsningar är inte bara framgångsrika transportprojekt; det blir en väsentlig del i förnyelsen av staden.

Representanterna för städerna betonade vikten av att spårvagnen har sitt banutrymme. Likväl kunde vi se, när det var trångt om utrymme, att spårvagnen fick konkurrera med framför allt bilar. Detta är enligt gruppens mening inte nödvändigt med eget banutrymme för den nu så aktuella frågan om spårvagn mellan Norrmalmstorg och Centralen.

Betalningssystemet i Karlsruhe, där föraren inte tar betalt, utan detta är passagerarens ansvar genom förköp av färdbevis. Inte heller i Strasbourg och Geneve förlängs hållplatsuppehållen av att föraren måste hantera biljetter. Anhopningen av stombussar efter varann borde påtagligt minska med ett dylikt betalningssystem.

Det har tagit lång tid för respektive städer, helt naturligt, att bygga upp sitt spårvagnssystem. Det är viktigt att komma ihåg, när det gäller vår egna ansträngningar härvidlag.

När det gäller handikappanpassning för olika trafiksystem har vi åtskilligt att lära från våra europeiska grannar.

Tord Bergstedt

Karlsruhe

Staden Karlsruhe har närmre 300 000 invånare. Staden utgör ett viktigt kommersiellt centrum för delstaten Baden-Württemberg. Man har sedan länge haft en stadsspårväg med normalspårvidd, utbyggd redan kring förra sekelskiftet. Järnvägsstationen ligger perifert liksom de gamla lokalbanornas ändstationer och kollektivresenärer från omlandet till centrum var tidigare tvungna att göra en besvärande omstigning.

Motto för förbättringen av transportsystemet var att ”flytta trafiksystemet närmre resenärerna”. Sålunda har man kombinerat de två systemen; spårväg och pendeltåg (stadtbahn=regionaltåg) till ett gemensamt system; Duo-spårvägen. Duo-tågen går sålunda såväl på stadsgator, blandade med vanliga spårvagnar, som på järnvägsnätet som man delar med fjärr- och lokaltåg. På detta vis kan man erbjuda resenärer att, utan byte, färdas lång sträcka från närbelägna orter (upp till 50 km från Karlsruhe), via centralstationen till målpunkter inom stadens mest centrala distrikt tex. till den shoppingintensiva huvudgatan Kaiserstrasse. På Kaiserstrasse går 5 normala spårvägslinjer och 4 Duo-spårvägslinjer. Under högtrafik (10 minuterstrafik) innebär detta nästan en spårvagn i minuten i varje riktning. Gatan, som är spårvägs- och gågata, upplåts för biltrafik bara i samband med varuleveranser under förmiddagstid. Genom att spårvägen normalt har eget banutrymme och att påstigning sker genom alla dörrar (föraren tar ej emot betalning – detta måste passagerarna ha ordnat genom förköp av färdbevis) kan tidtabellen hållas och kolonnkörning av spårvagnar undviks.

Syftet med satsningen på spårvägen var att stärka centrums roll och försöka anpassa systemet till bilisternas komfortkrav så de går över till att åka kollektivt. De största problemen med kollektivtrafiken (jämfört med biltrafiken) ansågs vara bytena, där man förr behövde stiga om mellan förortståg och spårvagnar och oroa sig för att missa en anslutning om spårvagnen fastnade i köer.

Duo-spårvagnarna är 37 meter långa, 2,65 meter breda och dubbelledade. De har 100 sittplatser och tar med stående 220 passagerare. Tågen växlar mellan spårvägens 750 volts likström till järnvägens 16 000 volt växelspanning på ett kort (ca 100 m.) strömlöst avsnitt. Vi kunde notera att spårvägen i glidfart i svag uppförsbacke bara förlorade 10 km/tim (från 50 till 40 km/tim.) på den strömlösa sträckan. Integreringen med järnvägen gör dock att man ej har handikappväntligt låggolvsutförande för DUO-spårvagnarna.

Introduktionen av det kombinerade spårvägs- och järnvägssystemet har varit mycket mödosam. Det har varit svårt och tagit lång tid att övertyga järnvägsmyndigheten om möjligheten att utveckla ett fordon som tillgodoser de tekniska och säkerhetsmässiga kraven för såväl järnväg som spårväg. I slutet av 1980-talet hade man dock lyckats utveckla ett specialfordon som kunde accepteras för de avsedda trafikuppgifterna.

Duo-systemet har blivit en succé och man har fått en resandeökning med 400 procent längs de fem linjer som trafikerar järnvägsnätet.

Strasbourg

Staden har ca 250 000 invånare och är centrum i en region med närmre en halv miljon invånare. Staden hade tidigare spårväg men dessa togs bort år 1960 för att skapa plats för biltrafiken, som då ansågs kunna lösa alla trafikproblem. Så blev emellertid ej fallet

och för att minska de tilltagande problemen med trafikstockningar och luftföroreningar på den historiska stadskärnans gatunät antog man en ny trafikplan. Denna föregicks av en utredning som visade två alternativ att förstärka kollektivtrafiksystemet; genom tillskapande av ett T-banesystem eller utbyggnad av spårväg. Avgörandet, till spårvägens fördel, skedde genom folkomröstning år 1989.

Trafikplanen är mer än en vanlig trafikplan; den är snarast en stadsförnyelseplan som omfattar utbyggnaden av de nya spårvägslinjerna, trafikregleringar och gatuförnyelse i centrum, infartsparkeringssystem jämte sänkta parkeringskrav.

Tidigare hade centrala Strasbourg stor genomfartstrafik. Två genomgående huvudgator med vardera över 25 000 fordon/dygn passerade det centrala torget; Place Kléber. Trafikplanens genomförande innebar att alla möjligheter att köra genom centrum har tagits bort och att ett zonsystem med 4 trafikzoner införts. Kring Place Kléber finns en fotgängarzon där gående och spårvagnar delar på gaturummet. Distributionstrafik tillåts här under förmiddagen. Under övrig tid skyddas zonen mot obehörig trafik genom hög- och sänkbara pollare på tillfartsgatorna. Biltrafiken inom cityområdet (ca 1x2 km) har minskat med ca 20 % efter genomförandet av trafikplanen.

Den första spårvägslinjen togs i bruk år 1994 och nu finns fyra linjer på 25 km bana med 47 stationer. Tågen går i 5- minuterstrafik på respektive linje vilket innebär 2,5 minuters turtäthet i centrum där 2 linjer delar på spåret. Antalet kollektivresenärer har ökat med 73 % sedan år 1994 och de fyra linjerna har nu tillsammans ca 150 000 passagerare per dag (jämför med de blå stombussarna i Stockholm som har ca 130 000 passagerare/dag).

Man har ägnat stor möda åt att ge spårvagnarna en tilltalande design. Fönstren är stora och man kan utifrån lätt se in i och genom vagnen. Passagerarna får också god synkontakt med utemiljön längs sträckan och spårvägen blir därför ett tilltalande inslag i gatulivet. Man tillåter ingen reklam på vagnarna. Spårfordonen är 33 – 43 meter långa och 2,4 meter breda. Kapaciteten är totalt 290 – 330 passagerare varav 92 sittande. Vagnarna har genomgående läggolv och plattformarna är anpassade för plant insteg, viktigt för rörelsehindrade trafikanter. Ramper till perrongerna är flacka och lätta att passera genom den låga plattform- och golvhöjden (bara 24 cm höjd). Hållplatserna har eleganta väderskydd, realtidsinformation om nästa avgång och infälld belysning i plattformskanten. Vid hållplatserna finns också biljettautomater för det förköp som krävs genom att föraren ej tar upp betalning och det inte finns konduktör ombord.

Spårvagnarna har överallt egna banutrymmen (undantaget ett kort avsnitt som delas med buss). Breda dörrar, ingen betalning vid påstigning jämte strikt prioritering i trafiksignaler gör att färdhastigheten i systemet blir mycket hög; 21 km/tim. Detta kan jämföras med bussarna som i Strasbourg kommer upp i hastigheten 14 km/tim ungefär som de blå stombussarna i Stockholm.

Till spårvägen är kopplat ett kraftfullt infartsparkeringssystem. Markparkeringsanläggningar för P+R rymmer sammantaget 4600 bilplatser, fördelat på åtta hållplatser längs spårvägen. Alla infartsparkeringar är bemannade av två personer; en som sköter avgiftsupptagning och en som svarar för säkerhetsbevakningen inom parkeringsområdet. Det kostar 15 fr. att dagparkera på infartsparkering men i den avgiften ingår fri resa med spårvagnen. Avgiften motsvarar 2 timmars gatuparkering i centrum. Undersökningar har visat att 80 % av P+R-kunderna tidigare ej varit kollektivresenärer. Under lördagar är 15 % av kollektivresenärerna P+R-resenärer. Spårvägs- och parkeringssystemet gör att man sänkt parkeringsnormen i centrum. Inom

avståndet 500 meter från spårvägshållplats medges sänkta parkeringstal (de normala talen är ungefär de dubbla jämfört med de som tillämpas i Stockholms innerstad). Detta underlättar och förbilligar exploateringarna för byggherrarna.

Spårvägsgatorna har byggts om på ett genomgripande sätt (hela gaturummet; från fasad till fasad) i samband med utbyggnaden av spårvägen. Kostnaden för detta har inräknats i spårvägsprojektets budget. Samtidigt har fastighetsägarna passat på att renovera husen längs gatan. Detta gör att en mycket vårdad och väl planerad innerstadsmiljö erhållits. Inom cityområdets gång- och spårvägsgator tillåts varutransporter bara under förmiddagarna. I stadens periferare delar är banområdet gräsbevuxet och många nya träd har planterats längs banan.

Investeringarna i spår och bana har finansierats via statsbidrag och en lokal arbetsgivaravgift (vilket är vanligt i Frankrike) om 1,75 % som tas ut av företag med mer än 10 anställda. Spårvägens biljettintäkter överskrider driftkostnaden med 20 %. Spårvägen bidrar därigenom till att täcka driftunderskott hos andra delar av regionens kollektivtrafik. Kollektivresandet har ökat från 27 till 36 % samtidigt som bilreseandelen minskat till 55 %.

Fram till år 2010 planeras en förlängning av spårvägen med 15 km. till totalt 40 km. spårlängd. Man studerar också möjligheterna att ordna en Duo-spårväg till flygplatsen.

Geneve

Staden har ca 400 000 invånare. Man har tre spårvägslinjer som trafikeras med 7–8 minuters intervall under rusningstid. Dessa har utvecklats från två förortslinjer som trafikerade det centrala centrumområdet. Banorna har sedermera förlängts till centralstationen och nätet har kompletterats med en tredje linje. En av spårvägslinjerna går ut till franska gränsen där ändstationens vändslinga tangerar gränslinjen. Här kan man efter en minuts promenad passera gränskontrollen (som fanns kvar vid besökstillfället) för att åter finna sig hemma i unionen.

Man har byggt om den centrala shoppinggatan till en fotgängar- och kollektivtrafikgata för spårvagn, trådbuss och vanlig buss. Liksom i de båda föregående städerna tillåts biltrafik endast för leveranser under förmiddagarna. Utanför det centrala shoppingstråket delar spårvägen gaturummet med övrig trafik; såväl i blandtrafik som på egen, avskild bana (på vissa delsträckor gräsbesådd). På det blandtrafikerade gatuvägningsnittet kunde resesällskapet konstatera att spårvägen (i rakt framgående riktning) delade körfält med svängande biltrafik såväl vänster- som högersvängande. I spårvägens färdriktning efter korsningen fanns dock kollektivkörfält.

Vagnarna i Geneve är av äldre typ med höggolvsutförande. Dock gör man som i Göteborg, d v s bygger om låggolvsmittleden. Ett trappsteg fälls ut från vagnen vid dörröppning. Spårvidden är blott 1 meter, densamma som för alla spårvägar inom Schweiz. Spårvägsresandet har ökat under senare år och man har höjt kapaciteten genom att införa längre, ledade vagnar. Man har förbättrat ekonomien genom att tillåta utvändiga reklam på spårvagnarna och det finns ett antal helreklamsvagnar.

KARLSRUHE



Kollektivtrafikens akilleshäls är byten konstaterade man i Karlsruhe. För att eliminera dessa skapade man DUO-spårvägen som är ett pendeltåg som går

på järnvägsnätet i omlandet och sedan växlar över till lågspänning och går som spårvagn i stadens centrum.



STRASBOURG

Spårvagnen är mycket elegant formgiven. Mottot är "transparent". Inne i vagnen ska man känna sig delaktig i gatulivet och utifrån ska man se vilka som är ombord.



På den äldsta linjen är insteget lågt, i princip noll, vid dörren. Detta åstadkommes genom en lokal förhöjning av plattformen. På de nyare linjerna har vagnens golv och plattform samma höjd vid alla dörrar



Gaturummen är ofta ombyggda från fasad till fasad där spårvagnarna dragits fram. I centrum finns en zon där gatuutrymmet är reserverade för gående och spårvagn. Lastbilsleveranser sker på förmiddagen.





Lysterstaden går ofta spårvagnen i en gräsbevuxen mittremsa.

GENEVE



Vagnarna är tvådelade och med högt insteg. Helreklamvagnar visar på att man inte är lika mån om trafikens varumärke som man är i Strasbourg.



*Till skillnad från
Strasbourg delar
spårvagnen ibland
körfält med övrig trafik.*



*...och våren hade
kommit till Geneve*

SLUT