

LS 0210-0427

LS 0210-0433

LS 0210-0436

Landstingsstyrelsens förslag till beslut

Motioner av Sten Erson-Wester och Jan Stefansson (kd) om att utreda spårvägstrafik på de mest belastade delarna av stornätet i Stockholms innerstad 2002:14, om förlängning av Djurgårdslinjen till Centralen och införande av ordinarie trafik 2002:17, om utredning av en spårvägslinje runt Stockholm 2002:20

Föredragande landstingsråd: Anna Berger Kettner

Ärendet

Motionärerna föreslår i tre motioner att spårvägstrafiken på de mest belastade delarna av stornätet i Stockholms innerstad utreds, att Djurgårdslinjen till Centralen förlängs och ordinarie trafik införs, att en spårvägslinje runt Stockholm utreds.

Förslag till beslut

Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta

att anse motionerna besvarade.

I dag brottas SL-trafiken med stora framkomlighetsproblem på vägnätet. Detta är ett allvarligt kvalitetsproblem som slår direkt mot resenärerna genom försämrad tillförlitlighet och förlängda restider. Framkomligheten är helt avgörande för kollektivtrafikens kvalitet och attraktivitet oavsett om kollektivtrafiken körs med spårvagn eller buss. För att framkomligheten ska

Bilagor

- 1 Motion 2002:14
- 2 Motion 2002:17
- 3 Motion 2002:20
- 4 Regionplane- och trafikkontorets tjänsteutlåtande

2003-04-15

LS 0210-0427

LS 0210-0433

LS 0210-0436

kunna förbättras krävs ökat utrymme i form av reserverade körfält och prioritet i trafiksignaler.

Vid kontakter med Stockholms stad angående en eventuell förlängning av Djurgårdslinjen till Centralen har staden hittills inte kunnat leva upp till de nödvändiga kraven om framkomlighet i form av reserverat gatuutrymme och prioriterade signaler.

Dessutom saknas ekonomiska resurser för de om- och utbyggnader som motionärerna föreslår. Medel finns i dag inte reserverade i den gällande investeringsplanen. Att bygga om stombus snätet till spårvägstrafik är mot bakgrund av detta inte aktuellt. Tills dessa förutsättningar förändras och hindren är undanröjda är det inte aktuellt att bygga ut Djurgårdslinjen. Stockholms stad har dock tillsatt en utredning med syfte att starta en Spårvägslinje Djurgården – Centralen inför miljöavgiftsförsöket. Dessutom har SL och RTK fått i uppdrag att utreda förutsättningarna för en spårvägslinje mellan västra Kungsholmen och Ropsten.

Utbyggnaden av Tvärbanan är mycket viktig för att binda ihop det radiella spårsystemet och avlasta centrala Stockholm genom genare resmöjligheter på tvären. Landstingsmajoriteten har därför arbetat mycket aktivt för att statsbidrag ska ges till utbyggnaden av snabbspårvägen. Arbetet har gett resultat genom att statsbidrag kommer att ges till nya etapper av Tvärbanan. Staten kommer enligt sitt infrastrukturbeslut anslå medel till utbyggnader av sträckorna Alvik – Ulvsunda - Solna station och Hammarby Sjöstad – Slussen – Saltsjöbaden under perioden 2010-2015.

Behandling i landstingsstyrelsen

Landstingsrådsberedningen behandlade ärendet den 7 september 2005.

Landstingsstyrelsen behandlade ärendet den 20 september 2005.

Vid behandlingen i landstingsstyrelsen yrkades bifall dels till landstingsrådsberedningens förslag, dels till m-, fp- och kd-ledamöternas förslag.

Landstingsstyrelsens beslut fattades utan omröstning.

LS 0210-0427

LS 0210-0433

LS 0210-0436

M-, fp- och kd-ledamöterna reserverade sig:

”Spårvägstrafik har fått en stark renässans de senaste åren i många städer runt om i världen vilket förklaras av att den är mer kapacitetsstark och förmår locka fler resenärer än motsvarande busstrafik. Spårvagnen skapar också en respekt som gör att den får en annan framkomlighet.

I den av landstingsfullmäktige fastställda regionala utvecklingsplanen för Stockholms län, RUF 2001, återfinns också flera förslag på utbyggnad av spårtrafiken, främst genom utbyggnaden av Tvärbanan men också i innerstaden, främst sträckan Djurgården – Norrmalmstorg – Centralen. En förstudie har redan genomförts av Stockholms Stad och SL. Vi ser det som angeläget att projektet fortsätter. Vår bedömning är att det inte skall behöva ta 13-25 år innan förlängningen av den s k Djurgårdslinjen kan bli verklighet.

Mot denna bakgrund är motionärernas olika förslag i de tre rubricerade motionerna relevanta och bör därför genomföras.”

Ärendet och dess beredning

Sten Erson-Wester och Jan Stefansson (kd) har i en motion (bilaga), väckt den 8 oktober 2002, föreslagit landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta att uppdra åt AB Storstockholms Lokaltrafik att genomföra vad som i motionen föreslagits.

Sten Erson-Wester (kd) har i en motion (bilaga), väckt den 8 oktober 2002 föreslagit landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta att uppdra åt AB StorStockholms Lokaltrafik att genomföra vad som i motionen föreslagits.

Sten Erson-Wester och Jan Stefansson (kd) har i en motion (bilaga), väckt den 8 oktober 2002 föreslagit landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta att uppdra åt regionplane- och trafikkontoret och AB Storstockholms Lokaltrafik att utreda och redovisa möjligheterna att genomföra vad som i motionen föreslagits.

Yttranden har inhämtats från regionplane- och trafiknämnden och AB Storstockholms Lokaltrafik.

LS 0210-0427

LS 0210-0433

LS 0210-0436

Regionplane- och trafiknämnden har den 12 maj 2003, enligt kontorets förslag, avgett följande yttrande beträffande motion 2002:20.

”Utbyggnaden av Tvärbanan från Alvik via Solna station till Ropsten och från Hammarby sjöstad till Slussen ingår i den antagna regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS 2001. Planen anger även att beredskap ska hållas för en spårning genom en förlängning av banan från Ropsten till Hammarby sjöstad. Att knyta samman Tvärbanan till en spårvägsring genom innerstaden ingår dock inte i RUFS 2001.

Utbyggnad av spårväg i innerstaden, förlängning av Djurgårdslinjen, sträckan Norrmalmstorg –Centralen, ligger i den senare delen av planperioden. Det är först då som utbyggda kringfartsleder, eventuellt i kombination med andra styrmedel, bedöms ge förutsättningar för att dämpa trafiktrycket i innerstaden och ge den framkomlighet som krävs för spårväg. Nämnden har för Tvärbanans stationsläge vid Slussen i sitt yttrande över Tvärbanan Ost Sickla - Slussen, Sickla - Saltsjöbaden, samrådshandling April 2002, angivet att handlingsfrihet för en framtida förlängning av Tvärbanan mot Södra station är intressant att bevara. Mot bakgrund av ovanstående bedöms en utredning av en spårvägsring genom innerstaden inte aktuell. Nämnden anser härmed motionen besvarad.”

Kd-ledamöterna reserverade sig.

”Spårtrafiken är redan idag en ryggrad för kollektivtrafiken i Stockholm. Den är kapacitetsstark, utrymmessnål och miljövänlig. SL kan inte nöja sig med att putsa på gamla pokaler utan måste även arbeta strategiskt för att flytta fram fronten ytterligare i syfte att långsiktigt vidareutveckla spårnätet.

Motionen 2002:14, 2002:20 av Sten Erson-Wester m fl (kd) om utredning av en spårvägsring runt Stockholm bör bifallas och ligga till grund för landstingets fortsatta planering.”

Regionplane- och trafikkontorets tjänsteutlåtande den 15 april 2003 bifogas (bilaga).

AB Storstockholms Lokaltrafiks styrelse har den 22 april 2003 anfört att Stomnätet för busstrafik i Stockholms innerstad är resultatet av den satsning på kollektivtrafiken som gjordes inom ramen för den s k Dennisöverenskommelsen i början av 1990-talet. En förutsättning för stomnätets utform-

LS 0210-0427

LS 0210-0433

LS 0210-0436

ning har bl a varit att det inte ska omöjliggöra framtida utveckling med spårvägstrafik.

Oavsett teknisk lösning för kollektivtrafiken är framkomligheten av central betydelse. I dag brottas SL-trafiken med stora framkomlighetsproblem. För att framkomligheten ska kunna förbättras krävs ökat utrymme i form av reserverade körfält och prioritet i trafiksignaler. Vid kontakter med Stockholms stad angående Djurgårdslinjens förlängning till Centralen har man från stadens sida hittills inte kunnat leva upp till våra krav på bättre framkomlighet.

Att bygga om stomnätet för spårvägstrafik är mot denna bakgrund inte aktuellt. Vidare saknas de ekonomiska resurserna. Medel för en ombyggnad av stomnätet finns inte reserverade i investeringsplanen för 2003 - 2008.

Förutsättningarna för allmän spårvägstrafik och en förlängning av museispårvägen från Norrmalmstorg till Centralen har studerats av SL tillsammans med Stockholms stadsbyggnadskontor och gatu- och fastighetskontor. I juni 2000 beslutade styrelsen att gå vidare med planeringen för en förlängning av Djurgårdslinjen genom en fördjupning av beslutsunderlaget.

Vid senare kontakter med Stockholms stad har det framkommit att de inte kan garantera en hög framkomlighet i form av reserverat gatuutrymme och prioritet i signaler varför vi för närvarande avvaktar med vidare planering.

En fortsatt utveckling av spårvägstrafiken är en viktig del i arbetet med att skapa framtidens SL-trafik. Inom ramen för arbetet med den nya regionplanen (RUF5) har RTK studerat en spårvägsring runt Stockholm. Efter framgångarna med Tvärbanan har SL påbörjat en formell genomförandeinriktad planering för tre av sträckorna.

- Tvärbana Ost mellan Hammarby Sjöstad och Slussen, integrerad med en uppgraderad Saltsjöbana.
- Tvärbana Norr på sträckorna Alvik och Solna station samt Alvik - Kista - Stockholm Nord.

Arbetet är högt prioriterat och bedrivs i högsta möjliga tempo. Kostnaden för att bygga ut Tvärbanan Ost och Norr (båda grenarna) beräknas till närmare 5 miljarder kr. Statsbidrag har sökts om 50% av investeringen.

LS 0210-0427

LS 0210-0433

LS 0210-0436

Kd-ledamoten reserverade sig till förmån för sitt förslag att bifalla motionerna.

”Spårtrafiken är redan idag en ryggrad för kollektivtrafiken i Stockholm. Den är kapacitetsstark, utrymmessnål och miljövänlig. SL kan inte nöja sig med att putsa på gamla pokaler utan måste även arbeta strategiskt för att flytta fram fronten ytterligare i syfte att vidareutveckla spårnätet.

Motionerna 2002:14 av Sten Erson-Wester m fl (kd) om utredning av spårvägstrafik på stornätet i Stockholms innerstad, 2002:17 av Sten Erson-Wester (kd) om förlängning av Djurgårdslinjen till Centralen och införande av ordinarie trafik respektive 2002:20 av Sten Erson-Wester m fl (kd) om utredning av en spårvägsring runt Stockholm bör bifallas och ligga till grund för den fortsatta planeringen.”

M- och fp-ledamöterna reserverade sig till förmån för sitt förslag att bifalla motion 2002:17.

LS 0210-0427

LS 0210-0433

LS 0210-0436

Bilagor

Motion 2002:14

Ett stornät håller på att ta form i Stockholms innerstad. Gatorna får zoner för bussar markerade på särskilt sätt. Busslinjerna får enkla nummer som de gamla spårvagnarna. Tanken är att den långsamma ytrafiken ska få bättre förutsättningar att attrahera resenärer. Men på grund av den ökade trängseln från bilismen och även från nya cykelbanor har satsningen på stombussarna försenats. De tre linjer som har kommit igång har blivit mycket populära. En bättre samplanering måste dock eftersträvas mellan de huvudmän som avgör förutsättningarna avseende kollektivtrafiken och övrig trafik i Stockholms innerstad. Nu utreds möjligheterna att förlänga den existerande Djurgårdslinjen till Centralen och låta den trafikeras reguljärt. Detta är mycket bra. Dels är spårvagnen mer kapacitetsstark och förmår locka fler resenärer än motsvarande busstrafik och dels har spårvagnen en respekt som gör att den får en annan framkomlighet. I allt fler städer har modern spårvagnstrafik fått en framgångsrik återkomst. Den museitrafik som finns idag bör då beredas möjlighet att vara kvar som ett turistmässigt komplement. Ytterligare spårvagnstrafik i innerstaden bör studeras vidare som ett möjligt framtida alternativ. Spårvagnen har en hög effektivitet i förhållande till den yta den kräver. EU-kommissionens transportdirektorat har räknat ut olika transportmedels effektivitet i stadstrafik. Räknat per timme kan följande antal resenärer ta sig fram på en 3,5 meter bred körbana: Spårvagn 22 000 personer, cykel 14 000 personer, buss 9 000 personer och bil 2000 personer. Ett annat sätt att räkna har Hovedstadens Utviklingsråd i Köpenhamn använt. De räknar istället hur många kvadratmeter gatuarea per trafikant som krävs med följande trafikslag: Bil 22,5 kvm, cykel 9,7 kvm, buss 2,1 kvm och spårvagn 1,2 kvm. I en stad där utrymmet är så begränsat som i Stockholm är dessa siffror mycket relevanta.

Med tanke på vikten av att kollektivtrafiken på Stockholms gator görs så kapacitetsstark, snabb och smidig som möjligt (idag är det promenadhastighet på flera bussträckor) så föreslår vi att det görs en förstudie/utredning om möjliga alternativ till en utbyggnad av en modern och kapacitetsstark spårväg av hög kontinental standard på de några av de mest trafikantmässigt belastade delarna av stornätet.

LS 0210-0427

LS 0210-0433

LS 0210-0436

Vi föreslår därför landstingsfullmäktige besluta

att AB Storstockholms Lokaltrafik ges i uppdrag att genomföra vad vi i denna motion föreslagit.

Stockholm den 8 oktober 2002

Sten Erson-Wester

Jan Stefansson

LS 0210-0427

LS 0210-0433

LS 0210-0436

Motion 2002:17

Belastningen på busslinje 47 mellan Centralen/Sergels Torg och Djurgården är ofta extrem, med till bristningsgränsen fullpackade bussar som följd. Detta trots mycket tät busstrafik. Ofta är komforten för resenärerna helt otillfredsställande. En spårväg Centralen-Djurgården är nödvändig för att ge trafikanterna på sträckan en rimlig standard och för att tillförsäkra trafikanterna att inte bli frånåkta vid hög belastning som idag. Spåren finns redan på största delen av sträckan. Anläggningen klarar med vissa underhållsåtgärder också av modern spårvägstrafik. Endast sträckan Norrmalmstorg-Centralen återstår att bygga ut. En trafik med moderna och kapacitetsstarka spårvagnar skulle avsevärt förbättra situationen för trafikanterna. Det är stor skillnad i komfort, kapacitet och standard. Den befintliga museitrafiken bör på hela linjen kunna samsas med ordinarie trafik och dessutom komplettera densamma.

Frågan om en förlängning av spårvägen Djurgården-Norrmalmstorg till Centralen har diskuterats av Stockholms stad och landstinget/SL under många år. SL har gjort en bra förstudie. Trots uppenbar politisk enighet har arbetet gått trögt. Jag föreslår nu att landstinget tydligt uttalar en avsiktsförklaring att gå vidare med utredningsarbetet med en utbyggnad som mål och att Stockholms stad tillskrivs om angelägenheten i att arbetet fortsätter. Som mål ser jag att en slutlig överenskommelse om en förlängning bör kunna nås inom en snar framtid.

Spårvagnarna på Tvärbanan har stockholmarna tagit till sina hjärtan och jag är helt övertygad om att en modern spårvägstrafik till Djurgården kommer att bli en lika stor succé som Tvärbanan har blivit.

Jag föreslår därför landstingsfullmäktige besluta

att landstingsstyrelsen och AB Storstockholms Lokaltrafik ges i uppdrag att genomföra vad jag i denna motion föreslagit.

Stockholm den 8 oktober 2002

Sten Erson-Wester

LS 0210-0427

LS 0210-0433

LS 0210-0436

Motion 2002:20

Det gläder oss att spårtrafiken fått en central roll när Stockholmstrafikens framtid diskuteras. Att låta snabbspårvägen bli en ringled skulle vara ett mycket viktigt bidrag för att lösa dagens trafikproblem.

Dagens system av kollektivtrafik är bra på de radiella förbindelserna in till City men svagare på tvärförbindelser. Det är ett faktum att den nya snabbspårvägen Sickla Udde-Alvik har blivit en succé som visat att det fanns ett mycket stort resbehov av just denna typ av trafik. Vi ser framför oss en ringled där dagens spårssystem förlängs till Slussen respektive Ropsten och integreras med Saltsjöbanan respektive Lidingöbanan. Modern spårtrafik har även en trafikuppgift att fylla inne i Stockholm. Tvärbanans förlängning mot Solna är ett prioriterat projekt, likaså Tvärbana Ost med anknötning till Slussen och konvertering av Saltsjöbanan till snabbspårväg. Var stationen vis Slussen skall ligga är inte bestämt, men den bör ligga så att en vidarebyggnad av tvärbanan norrut med anslutning till Djurgårdslinjen möjliggörs. Härvid ges också nya och intressanta möjligheter vad gäller hysning och underhåll av vagnar på Djurgårdslinjen, som kan ha ordinarie trafik inom en nära framtid. En koppling av Lidingöbanan och tvärbanans norra del via Ropsten till Djurgårdslinjen skulle fullborda spårvägsringen. Vi tycker detta vore ett mycket intressant scenario. Många nya färdvägar skulle ges för ett stort antal resenärer. Ett införande av ordinarie trafik på Djurgårdslinjen och en förlängning till Centralen är ett mycket mer i tiden näraliggande projekt, oberoende av vad som i övrigt nämnts i denna motion.

Vi föreslår därför landstingsfullmäktige besluta

att regionplane- och trafikkontoret samt AB Storstockholms Lokaltrafik ges i uppdrag att utreda och redovisa möjligheterna att genomföra vad vi i denna motion föreslagit.

Stockholm den 8 oktober 2002

Sten Erson-Wester

Jan Stefansson

LS 0210-0427

LS 0210-0433

LS 0210-0436

Regionplane- och trafikkontorets tjänsteutlåtande

Kontoret synpunkter

Kontoret delar motionärernas uppfattning om behovet av att bygga ut Tvärbanan från Alvik via Solna station till Ropsten och från Hammarby sjöstad till Slussen. Detta ingår också i den antagna regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFSS 2001. Planen anger även att beredskap ska hållas för en spårring genom en förlängning av banan från Ropsten till Hammarby sjöstad. Valet av tvärgående sträckning sammanhänger med Tvärbanans primära funktion för tvärresandet och matande funktion till det radiella spårnätet. I RUFSS 2001 ligger utbyggnad av Djurgårdslinjen, sträckan Norrmalmstorg –Centralen, i den senare delen av planperioden. Det är först då som utbyggda kringfartsleder bedöms ge förutsättningar för att, eventuellt i kombination med andra styrmedel, dämpa trafiktrycket i innerstaden och ge den framkomlighet som krävs för spårväg.

Det finns i dag en tunnelbanelinje från Ropsten som passerar Slussen med en restid på 11 minuter. En gatuspårväg mellan Slussen och Ropsten får sannolikt en väsentligt längre restid. Ur regularitetssynpunkt kan det också vara tveksamt att blanda ett system med egen banvall med ett framtida innerstadsnät på gata. Även för merparten av trafikanterna med mål i innerstaden kommer sannolikt en spårvägslinje inte att vara det bästa valet eftersom tunnelbanan har ett större täckningsområde och ger kortare restider. En sammanbindningslinje såsom motionärerna skisserar kan dock ha stor funktion för det lokala resandet längs sin sträckning vilket kontorets utredning Omvärdering av Ostsektorns trafikförsörjning, PM nr 20 2000 visar. I utredningen har studerats hur resmönstret förändras om Tvärbanan förlängs från Slussen via anslutning till Djurgårdslinjen mot Centralen. Studien visade på att en majoritet av trafikanterna från ostsektorn bytte vid Slussen till i första hand tunnelbanan. Linjen fick ändå ett stort antal resande på grund av det stora lokala resandet utmed linjen.

Nämnden har för Tvärbanans stationsläge vid Slussen i sitt yttrande över Tvärbana Ost Sickla - Slussen, Sickla - Saltsjöbaden, samrådshandling April 2002, prioriterat handlingsfrihet för en framtida förlängning mot Södra station förutsatt att investeringskostnaderna och bekvämligheten för trafikanterna kan beaktas. Mot bakgrund av ovanstående bedöms en utredning av en spårvägsring genom innerstaden inte aktuell. Kontoret anser härmed motionen besvarad.