

Södertörnskommunerna

2011-11-18

Svar på remiss av Spårvägs- och stamnätsstrategi, etapp 1 – centrala delen av Stockholmsregionen

Bakgrund

AB Storstockholms Lokaltrafik har skickat sin Spårvägs- och stamnätsstrategi, etapp 1 – centrala delen av Stockholmsregionen på remiss. Strategin blickar fram emot 2030 och ska ses som ett underlag för vad som bör utredas vidare. Syftet med strategin är att

- fastställa principer för stomtrafik
- identifiera lämpliga stråk för stomtrafik i den centrala delen av Stockholmsregionen
- Utarbeta underlag för trafikering av stamnätet avseende linjer, trafikslag och utbud

Södertörnskommunerna konstaterar att remisshandlingen är intressant för kommunerna även om etapp 1 inte fysiskt berör någon av kommunerna. Hur kollektivtrafiken fungerar i Stockholms centrala delar är dock av synnerligt intresse för Södertörnskommunerna vars pendlare är beroende av ett bra kollektivtrafiksystem när de kommer till centrala Stockholm och behöver nå målpunkter utanför de största knutpunkterna. Södertörnskommunerna är angelägna om att etapp 2 av strategin rörande återstoden av Stockholmsregionen tas fram skyndsamt.

RUFS 2010 måste vara utgångspunkten

Södertörnskommunerna tycker det är positivt att landstingsägda SL lyfter blicken och tittar 20 år framåt i tiden, till 2030. Med tanke på att det är just denna tidshorisont som landstingsstyrelsens egen förvaltning i form av TMR (förutvarande Regionplanekontoret) arbetat med vid framtagandet av den *Regionala utvecklingsplanen för Stockholms län* (RUFS 2010), tycker Södertörnskommunerna att det tydligare borde framgå hur detta dokument styr den nu aktuella strategin. RUFS 2010 har tagits fram i bred samverkan med bl.a. samtliga Södertörnskommuner. Planen är ett dokument som beskriver en önskad utveckling av Stockholmsregionen till att bli Europas mest attraktiva storstadsregion år 2030. Det är alltså en helhetstanke om en sammanhållen utveckling som presenteras i planen och som landstingsfullmäktige ställt sig bakom. I regionplanen ingår bl.a. en lista över vilka infrastrukturobjekt som är särskilt viktiga för att den önskade utvecklingen ska bli verklighet. Denna lista grundas på ekonomiska ramar och innebär hårda prioriteringar bland många önskemål. Det är inte svårt att bejaka andra infrastrukturprojekt än de i planen angivna om de ekonomiska ramarna betydligt vidgas, men så länge det inte är fallet är det Södertörnskommunernas bestämda uppfattning att den i RUFS 2010 av landstingsfullmäktige beslutade prioriteringsordningen ska gälla. SL är i detta sammanhang ett centralt verktyg för att realisera landstingets ambitioner.

En minskad kollektivtrafikandel till 2030 är omöjlig för framkomligheten

I remisshandlingens sammanfattning konstaterar SL (sid 8) att ”För att utveckla stomtrafiken och öka marknadsandelen krävs en kollektivtrafik som är tillräckligt attraktiv för att både behålla dagens resenärer och attrahera nya”. Södertörnskommunerna instämmer i detta. SL fortsätter (sid 57) att konstatera att kollektivtrafikandelen i Stockholm förväntas *sjunka* de närmaste åren om inga större förändringar görs ifrån nuvarande planering och kollektivtrafik- och trängselskattesystemet. För remisshandlingens jämförelsealternativ skulle minskningen vara från 56 % till 48 % år 2030. Med den föreslagna strategin genomförd skulle istället kollektivtrafikandelen minska från 56 % till i bästa fall 49 % år 2030 (i strategin uttryckt som att andelen relativt jämförelsealternativet skulle öka med 0,4–1,1 % beroende på resmål). Södertörnskommunerna konstaterar att ytterligare åtgärder behövs för att kollektivtrafikandelen kan utvecklas i rätt riktning.

Enligt TMR:s *Statistisk årsbok 2011* passerade år 2010 324 000 fordon/årsmedelvardagsdygn över Saltsjö-Mälarsnittet. Stockholms län hade 2010 ganska exakt 2,0 miljoner invånare och växer med en årstakt om 40 000, vilket indikerar att länet år 2030 skulle ha 2,8 miljoner invånare, en ökning med 40 % på 20 år sålunda. Vid en bibehållen kollektivtrafikandel borde, allt annat lika, det vara rimligt att tänka sig att trafikrörelserna över Saltsjö-Mälarsnittet skulle öka med 40 % från dagens 324 000 till 454 000 fordon/årsmedelvardagsdygn. Med den föreslagna strategins minskning av kollektivtrafikandelen till 49 % bör man på samma sätt kunna uppskatta trafikrörelserna över Saltsjö-Mälarsnittet år 2030 till 526 000 fordon/årsmedelvardagsdygn, eller en ökning med 62 % jämfört med 2010. Södertörnskommunerna ställer sig mycket frågande till om det av rena framkomlighetsskäl är möjligt att tänka sig en sådan utveckling av Stockholmsregionen.

Remisshandlingens nämner att det genom att höja trängselavgifterna vore möjligt att istället öka kollektivtrafikandelen från 56 till 61 % till 2030. Hur detta ska göras, vilken avgiftsnivå som då krävs och vilka övriga anpassningar som blir nödvändiga framgår dock inte av remisshandlingens. Södertörnskommunerna konstaterar dock att också detta scenario innebär att den absoluta mängden trafikrörelser över Saltsjö-Mälarsnittet fram till 2030 kommer att öka till 402 000 fordon/årsmedelvardagsdygn, eller en ökning med 24 % jämfört med 2010. Även en sådan ökning förefaller problematisk ur framkomlighetsperspektiv (liksom givetvis ur klimatperspektiv).

SL:s planeringsnorm måste utgå från hur kollektivtrafikandelen kan ökas

Södertörnskommunerna är mot denna bakgrund kritiska till SL:s planeringsnorm som kommunerna tycker är reaktiv till sin natur, t.ex. ”Om fler än X antal personer åker buss på en viss sträcka, då kan spårtrafik övervägas.”. Utmaningen i Stockholms län handlar om framkomlighet i en snabbväxande stad. Då måste istället planeringsnormen vara proaktiv; ”Hur kan SL genom åtgärder som ligger inom företagets egen makt att genomföra öka kollektivtrafikandelen?”. År 2008 antog kollektivtrafikbranschen en ambition om att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel fram till 2020. Det är rimligt att SL också omfattar denna ambition och att utvecklingen mellan 2020 och 2030 i så fall åtminstone borde innebära att bevara den kollektivtrafikandel man uppnått 2020.

På frågan *hur* SL skulle kunna bidra genom åtgärder inom företagets egen makt till att öka kollektivtrafikandelen i Stockholmsregionen tror Södertörnskommunerna att svaret ligger i en större satsning på utbyggnad av spårtrafiken – såväl den i remisshandlingens föreslagna som åtskilliga ytterligare objekt. Spårtrafiken har en attraktionskraft som ingen busstrafik oavsett

utformning kan rå på, då anläggandet av ett spår utgör ett långsiktigt löfte om en högklassig kollektivtrafik. Den av landstinget nyligen framtagna studien *Värdering av stadskvaliteter i Stockholmsregionen* (TMR 3:2011) söker med hjälp av statistisk analys förklara variationer i överlåtelsepriser för bostadsrätter i Stockholmsregionen med olika stadsbyggnadsfaktorer. Rapporten visar att mer än 90 % av prisvariationerna kunde förklaras med hjälp av åtta faktorer. En av dessa var närhet till spårtrafikstation (radie på 500 m). Motsvarande effekt för närhet till busshållplats, parkeringsplats saknades helt i studien. Inte heller restiden som sådan kunde förklara prisvariationerna. Södertörnskommunerna är därför övertygade om att medlet för att nå den av såväl SL som kommunerna önskade ökade kollektivtrafikandelen är att kommunerna fokuserar på stadsutveckling genom förtätning av de regionala stadskärnorna medan SL prioriterar en kraftig utbyggnad av främst spårtrafiken. Spårvägssatsningar är en viktig del av detta.

Daniel Dronjak Nordqvist
Huddinge kommun

Martina Mossberg
Haninge kommun

Katarina Berggren
Botkyrka kommun

Boel Godner
Södertälje kommun

Fredrik Saweståhl
Tyresö kommun

Lennart Kalderén
Salems kommun

Anna Ljungdell
Nynäshamns kommun

Ann Johansson
Nykvarns kommun