

Motion 2002:14

Motion av Sten Erson-Wester (kd) och Jan Stefansson (kd) om att utreda spårvägstrafik på de mest belastade delarna av stornätet i Stockholms innerstad

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 Utvecklingsråd 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.

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