



Vänsterpartiet

Stockholms läns landsting
2012-09-18

Motion av Gunilla Roxby Cromvall (V) m.fl. om behovet av ökade investeringar i kollektivtrafiken

De senaste åren har befolkningen i Stockholms län ökat med 35 000 – 40 000 invånare varje år. Denna kraftiga befolkningstillväxt förväntas hålla i sig, vilket kommer att ställa stora krav på kollektivtrafiken. De planer som idag finns för investeringar i ny kollektivtrafik är långt ifrån tillräckliga.

Idag sker bara var fjärde resa i länet med SL och enligt prognoserna kommer andelarna att minska. Felaktiga prioriteringar och uteblivna satsningar på kollektivtrafiken innebär att bilresandet ökar under de kommande åren med ytterligare utsläpp och trängsel som följd.

Den borgerliga majoritetens ambitioner för kollektivtrafiken är alltför låga. I landstingets miljöpolitiska program för 2012-2016 anges att: "År 2016 ska resandet med SL (allmänna kollektivtrafik) ha ökat med minst bibehållen marknadsandel till 2016." Detta är en alltför låg ambitionsnivå. Om vi ska minska utsläppen av växthusgaser och få ett fungerande trafiksystem i Stockholms län måste målet vara att kollektivtrafikresandet ska fördubblas, enligt det av kollektivtrafikbranschen antagna "fördubblingsmålet". För att nå det målet och möta behovet av resor hos Stockholms snabbt växande befolkning måste investeringstakten öka radikalt samtidigt som en omprioritering görs från vägar till investeringar i kollektivtrafik. Framförallt måste gökungen Förbifart Stockholm utgå ur planeringen så att intäkterna från trängselskatten istället kan komma kollektivtrafiken till godo.

Bygg tunnelbana!

Tunnelbanan utgör stommen i Stockholms kollektivtrafiksystem. Med tunnelbanan görs över en miljon resor varje dygn (räknat i antal påstigande), vilket innebär att trafikslaget står för över hälften av alla kollektivtrafikresor. Men trots tunnelbanans kapacitet och popularitet har systemet inte byggts ut de senaste 18 åren och börjar därför nå sitt kapacitetstak på många sträckor.

Den tilltagande trängseln börjar få genomslag i SL:s kundnöjdhetsundersökningar. I tunnelbanan är nu hela 42 procent av resenärerna missnöjda med trängseln (*Upplevd kvalitet i SL-trafiken Hösten 2011*). Därmed är trängsel den faktor som tunnelbaneresenärerna är mest missnöjda med. En kraftig satsning på en utbyggd tunnelbana måste göras. Vänsterpartiet vill därför se att förstudier om tunnelbana på följande sträckor omgående inleds:

- Tunnelbana från Odenplan till NKS med möjlighet att förlänga till Solna Station för sammanknytning med Blå linje, exempelvis vid Kista. Sträckan ska trafikeras med en skyttel under högtrafik varigenom turtätheten på gröna linjen mot Alvik inte påverkas.
- En ny tunnelbanesträcka mellan Liljeholmen och Fridhemsplan som avlastar de befintliga linjerna över Saltsjö-Mälarsnittet och skapar en ny bytespunkt mellan röd, grön och blå linje
- En förlängning av tunnelbanans Blå linje till Barkarby som minskar bilberoendet och ger en god kollektivtrafikförsörjning av handelsplatsen och den nya Barkarbystaden.
- Tunnelbana från Kungsträdgården (Blå linje) till Nacka Forum via Östra Södermalm med en förlängning till Orminge i en andra etapp. Detta ger en kraftfull diagonal NV-SO-förbindelse som är ytterst viktig för regionens utveckling. SL ska även utreda om den nya linjen kan avgränsas och knytas samman med Grön linje vid eller söder om Gullmarsplan.
- Gröna linjen förlängs från Hagsätra till Älvsjö. Därigenom ges en ny bytesmöjlighet mellan tunnelbana och pendeltåg vilket innebär att många resenärer slipper att resa omvägen genom centrala Stockholm. En annan förlängning som bör utredas är sträckan Skarpnäck – Älta och vidare mot Tyresö.
- Röda linjen förlängs från Fruängen till Älvsjö vilket ger fler kopplingar mellan tunnelbana och pendeltåg och avlastar dessa trafikslag in mot andra knutpunkter i centrala staden. En förlängning norrut till Täby och Arninge bör även studeras.

De befintliga linjerna måste också utvecklas för ökad säkerhet och kapacitet. Med nya fordon på Röd linje samt ett nytt signalsystem som möjliggör automatisk drift tillförs välkommen kapacitet. Samtidigt måste säkerheten kunna garanteras. Vi vill därför installera plattformsdörrar vid perrongkanterna på inomhusstationerna för att minska risken för personolyckor.

Satsa på moderna trådbussar!

Det näst största trafikslaget i länet är busstrafik, som står för cirka 40 procent av alla kollektivtrafikresor i länet. Busstrafiken dras dock på flera håll av stora framkomlighetsproblem. Parkerade och felparkerade bilar samt trafikstockningar utgör flaskhalsar som gör resandet långsamt och busstrafiken ineffektiv. Framkomlighetsproblemen innebär stora samhällsekonomiska kostnader. Beräkningar visar att varje förseningstimme kostar samhället 400 kr per resenär. Kostnaden för landstinget är minst 300 mkr per år enligt beräkningar från SL. Med helt separerade körfält och åtgärder mot felparkerade bilar kan framkomligheten förbättras, restiderna kortas och bussresandet bli mer attraktivt.

Flera busslinjer är också överbelastade, särskilt gäller detta innerstadens stombusslinjer. Vänsterpartiet vill därför satsa på moderna trådbussar i helt separata körfält på dessa linjer för att öka kapaciteten och minska utsläppen. Med ett modernt trådbussystem i innerstan får Stockholm en kapacitetsstark, bekväm och kostnadseffektiv busstrafik som är fri från buller och avgaser. Ett trådbussystem är relativt billigt att bygga upp samtidigt som kapaciteten är hög. Rätt utformat kan en trådbusslinje ge en kapacitet som ligger i paritet med spårvagnens, eller högre.

Trådbusslinjer har också samma strukturerande effekt som spårvagnar – den så kallade spårvägsseffekten - vilket ger ett ökat kollektivtrafikresande. Men till skillnad mot spårvagnar är trådbussar inte bundna till rälsen utan kan vid exempelvis vägarbeten avvika från sin normala linjesträckning, vilket kraftigt ökar flexibiliteten.

Vi vill därför att SL snarast ges i uppdrag att utreda hur lämpliga linjer kan trafikeras med moderna trådbussar i helt separerade körfält. Lämpliga linjer att konvertera till trådbusstrafik är stombusslinjerna 1-4.

Essingeleden ska också förses med ett helt separerat kollektivtrafikkörfält i vardera riktning som trafikeras med snabba BRT-trådbussar som erbjuder direkt förbindelse mellan södra och norra länet. Fler separata busskörfält måste även inrättas för den konventionella busstrafiken. Vi vill bland annat att busskörfält reserveras på Centralbron, Nynäsvägen, Södertäljevägen, Bergslagsvägen och Västerbron. Vi vill även inrätta snabba direktbussar från Ekerö till City, utan omstigning vid Brommaplan.

Bättre tvärförbindelser och fler direktbussar

Många tvingas resa onödiga omvägar på grund av bristen på bra kollektivtrafikförbindelser. Inte minst i de södra länsdelarna finns ett generellt behov av förbättrade tvärförbindelser. Alltför många måste idag resa via den överbelastade knutpunkten Gullmarsplan. Men även i de norra länsdelarna bör nya tvärförbindelser utredas, såsom mellan Järfälla – Upplands Väsby – Vallentuna – Åkersberga – Täby – Arlanda, eller Åkersberga – Täby – Kista.

För många är snabba direktbussar ett attraktivt alternativ till bilen och denna trafik bör därför utvecklas med nya destinationer. Exempelvis kan Värmdö- och Norrtäljebussarna ges fler slutdestinationer. På flera håll kan nya direktbussar snabbt sättas in, såsom från Norrtälje, medan det på andra håll krävs nya kollektivkörfält, t.ex. i Söderledstunneln. Detta skulle möjliggöra en direktbuss mellan Östberga och Gullmarsplan. För att trafiken ska bli attraktiv krävs bekväma bussar och en sittplatsgaranti som fungerar i praktiken.

Spårväg där den gör nytta

Spårväg kan vara ett kapacitetsstarkt och trevligt sätt att resa. Tyvärr har den moderatledda majoriteten satsat på en spårvägsutbyggnad som varken tillför kollektivtrafiken någon ytterligare kapacitet eller leder till ökat resande. De borgerliga partiernas snäva innerstadsfokus gör att viktiga spårvägsutbyggnader har skjutits på framtiden. Till dessa hör en fortsatt utbyggnad av en spårvägsring runt Stockholm samt en snabb byggstart av Spårväg Syd, i en första etapp mellan på sträckan Flemingsberg – Malmö – Kungens kurva/Skärholmen – Fruängen – Älvsjö. I en andra etapp vill vi i första hand se en förlängning österut mot Haninge, men även en möjlig förlängning österut/mot Tullinge bör studeras. Tvärbanan bör förlängas från slutstationen i Hammarby sjöstad till Danvikstull och Sickla, där den ansluter till den framtida förlängningen av tunnelbanans blå linje. Här finns möjlighet att tillskapa en modern bytespunkt med bekväma byten mellan spårväg, tunnelbana och buss. Norrut bör tvärbanan på sikt förlängas till Sollentuna C – Häggvik – Roslags Näsby. Vi vill också utreda om det finns andra plaster där spårvägar kan anläggas till en relativt låg kostnad. Till exempel enligt Vänsterpartiets motion LS 1110-1338, *Motion av Gunilla Roxby Cromvall (V) om ibruktagande av befintliga spåranläggningar för persontrafik.*

Pendeltåg

Även pendeltrafiken måste byggas ut och förbättras. Här kommer Citybanan att tillföra efterlängtd kapacitet när den öppnas för trafik 2017, förutsatt att Mälärbanan byggs ut till 4-spår på hela sträckan Tomtebodä - Kallhäll. Detta är en mycket viktig investering som ger stora positiva effekter. Om banan förläggs i tunnel, vilket vi förordar, försvinner järnvägens barriäreffekt vilket gör att Sundbyberg och delar av Solna kan utvecklas på ett positivt sätt. Det finns även möjlighet att tillskapa ett resecentrum här som avlastar länets mer centrala delar. SL bör även studera om pendeltågsnätet kan byggas ut till Norrtälje. En framtida pendeltågsstation vid Fagersjö kan också utredas, förutsatt att en tät exploatering sker i området.

Kollektivtrafik på vatten

Stockholms speciella läge på ett antal öar gör att staden ibland kallas för Nordens Venedig. Vattnet är både en tillgång och ett hinder. En tillgång för turister och boende, men ett hinder för trafiksystemet. Så behöver det dock inte vara. Genom att utnyttja Stockholms vatten för kollektivtrafik kan man skapa nya smarta resvägar och samtidigt öka kollektivtrafikens attraktionskraft och därigenom vinna nya resenärer till övriga trafikslag.

Sannolikt finns stora möjligheter att bedriva båttrafik på Stockholms inre vatten. Denna möjlighet bör utnyttjas bättre och båttrafik ingå i planeringen av nya bostadsområden i sjönära lägen, t.ex. då Lövholmen ska bebyggas. På det sättet genereras exploateringsvinster som kan användas för att hel- eller delfinansiera trafiken. SL bör även utreda hur trafikslagen kan samordnas bättre. Genom att etablera snabba bussfärjor på strategiska sträckor kan SL erbjuda direktresor för bussresenärer utan omstigning. Bland de linjesträckningar som SL bör utreda finns:

- Stora och Lilla Essingen – Stadshuset (pendelbåt)
- Liljeholmskajen - Lövholmen – Stadshuset (pendelbåt)
- Skärholmen – Bredäng – Gröndal – Stora Essingen – City (pendelbåt)
- Slagsta – Ekerö (bussfärja)

Park and Ride

Kollektivtrafiken ska utgöra grunden i länets transportsystem. I vissa delar av Stockholms län är dock förutsättningarna sådana att bilen kommer att stå för en del av persontransporterna under överskådlig framtid. Det måste bli lättare att kombinera resor med de olika trafikslagen, så att delresor kan föras över från bil till kollektivtrafik. SL skall därför utreda på vilka ytterligare platser infartsparkeringar kan byggas, så att fler kan ställa ifrån sig bilen och göra sista biten av resan med buss eller tåg istället. Infartsparkeringarna skall vara trygga och attraktiva samt gärna belägna i anslutning till dagis och annan service. Platser där infartsparkeringar kan anläggas är exempelvis Skarpnäck, Farsta och Hagsätra.

Underlätta resor med cykel

I Stockholms län ökar antalet cyklister dramatiskt och i dagsläget står cykeln för åtta procent av alla resor i högtrafik. Men fortfarande har Stockholm en bra bit kvar till de höga andelar cykeltransporter som återfinns i t.ex. Lund och Köpenhamn. Cykeln är ett miljövänligt, utrymmessnålt och kostnadseffektivt transportmedel som måste prioriteras högre i trafikplaneringen. Vid sidan av utbyggd kollektivtrafik är förbättrad cykelinfrastruktur en av de viktigaste åtgärderna som kan vidtas för att minska trängseln och nå klimat- och miljömålen i Stockholms län.

Det måste bli betydligt enklare att kombinera resor med kollektivtrafik och cykel. Vid revision och nyanskaffning av fordon skall dessa utformas med flexibel inredning som möjliggör medtagande av cykel där detta är lämpligt. Vi vill också utöka låncykelsystemet samt bygga fler och bättre cykelparkeringar i anslutning till kollektivtrafiken. Utöver detta vill vi bygga fler klimatskyddade cykelparkeringar och nya snabba flerfiliga cykelvägar. Cyklandet har utvecklats vilket ställer nya krav på infrastrukturen. Förutom att alltför väljer att cykla, så ställer cyklisterna idag högre krav på framkomlighet och medelhastighet.

Samordningen av såväl låncykelsystem och cykelstråk måste förbättras mellan kommunerna och ansvaret för cykelinfrastrukturen bör därför förläggas på en regional nivå så att kvalitetsskillnader mellan kommunerna kan undvikas.

Anropsstyrd trafik ger ökad service och minskade kostnader

För att minska trafikens kostnader och förbättra servicen till SL:s resenärer bör anropsstyrd trafik införas som ett alternativ till reguljär busstrafik på vissa linjer. Flera utredningar pekar på fördelar med att använda anropsstyrd trafik som en del av den allmänna kollektivtrafiken, exempelvis som ersättning för linjetrafik med liten eller oregelbunden efterfrågan eller som kompletterande matartrafik till stomtrafiken.

Kortad restid är en avgörande faktor för att göra kollektivtrafiken attraktiv och förmå fler att välja bort bilen. Anropsstyrda fordon kör inte långa sträckor i onödan, vilket både minskar miljöbelastningen och kortar restiderna samtidigt som fordonsresurser frigörs. Anropsstyrd trafik gör det också möjligt att anpassa trafiken efter resenärernas önskemål och behov, vilket förbättrar tillgängligheten och möjliggör en högre servicenivå i kollektivtrafiken.

Ökad tillgänglighet och säkerhet

Om SL ska lyckas med att locka nya resenärer måste kollektivtrafiken vara tillgänglig och smidig. Idag finns alltför många barriärer i kollektivtrafiksystemen som gör resandet onödigt komplicerat. De nya glasörrspärrarna innebär ett hinder för trafikantflödena och leder dessutom till ett omfattande antal personskador, varav vissa allvarliga.

Länets hållplatser och bytespunkter måste också ses över i syfte att öka säkerhet och attraktivitet. På många håll består busshållplatserna av en stolpe i vägrenen, vilket inte är acceptabelt. Vid de större bytespunkterna ska såväl servicen som miljöerna utvecklas. Möjligheten att inrätta nya bytespunkter bör också studeras, såsom vid Gustavsbergs trafikplats där goda förutsättningar finns att tillskapa en mindre terminal för resenärerna.

För många är det också svårt att orientera sig i kollektivtrafiksystemen. Informationen måste därför bli bättre så att upplysningar inte bara ges om störningar, utan även om alternativa färdvägar. Informationen måste också vara tydlig och tillgänglig för personer med nedsatt kognitiv förmåga. Informationen till resenärerna ska inte enbart fungera vid stopp i trafiken, utan fyller en viktig funktion i vardagen, inte minst för sällanresenärer och för personer med kognitiva funktionsnedsättningar. Om SL ska kunna möta behoven hos dagens och morgondagens resenärer måste servicen öka och informationen bättre anpassas efter människors behov.

Vänsterpartiet föreslår Landstingsfullmäktige besluta

- att* uppdra åt Trafiknämnden att inleda förstudie för de i motionen föreslagna tunnelbanelinjerna; Odenplan – NKS med förlängning till Solna; Liljeholmen – Fridhemsplan; Akalla/Hjulsta – Barkarby; Kungsträdgården – Nacka Forum med förlängning till Orminge, samt Hagsätra – Älvsjö och Fruängen – Älvsjö, *samt*
- att* förhandlingar snarast ska inledas med staten och berörda kommuner för att nå en överenskommelse avseende tunnelbana till Nacka i syfte att få till stånd en tidigare byggstart,
- att* uppdra åt Trafiknämnden att utreda var plattformsdörrar i glas bör installeras på tunnelbanans inomhusstationer,
- att* uppdra åt Trafiknämnden att inleda en förstudie om trådbusstrafik på stombusslinjerna 1 – 4,
- att* uppdra åt Trafiknämnden att utreda hur ett eldrivet BRT-system kan byggas ut på Essingeleden för snabba förbindelser mellan södra och norra länshalvan,
- att* uppdra åt Trafiknämnden att studera vilka andra linjer som lämpar sig för BRT, exempelvis, Ekerö – Brommaplan och Östberga – Liljeholmen/Gullmarsplan,
- att* uppdra åt Trafiknämnden att inleda förhandlingar med Stockholms stad och övriga berörda kommuner med syfte att kraftigt öka busskörfälten till 2015,
- att* uppdra åt Trafiknämnden att kartlägga var i länet behov finns av nya eller utbyggda infartsparkeringar för både bil och cykel,
- att* uppdra åt Trafiknämnden att snarast påbörja projekteringen av Spårväg Syds första etapp, samt inleda förstudie avseende en förlängning österut,
- att* uppdra åt Trafiknämnden att i samråd med länets kommuner kartlägga cykelparkeringar och återkomma med förslag på hur dessa kan byggas ut och förbättras,
- att* uppdra åt Trafiknämnden att ta fram en handlingsplan för hur kombinationsresor med kollektivtrafik och cykel ska kunna förbättras,
- att* uppdra åt Trafiknämnden att utreda hur för Stockholm outnyttjade trafikslag, såsom båttrafik och anropsstyrd trafik, kan bidra till att utveckla kollektivtrafiksystemet och öka dess attraktivitet,
- att* uppdra åt Trafiknämnden att studera hur färje- och busstrafik kan integreras genom inrättandet av färjelinjer där en eller flera bussar kan medfölja färjan,
- att* uppdra åt Trafiknämnden att upprätta en handlingsplan för hur trafikinformationen ska förbättras och göras tillgänglig för alla.

Gunilla Roxby Cronvall (V)

Håkan Jörnehed (V)

Anna Sehlin (V)

Sverre Launy (V)

Kerstin Pettersson (V)

Bekir Uzunel(V)

Catarina Wahlgren (V)

Thomas Magnusson (V)

Ylva Nork (V)

Åsa Brunius (V)