

Strategisk Utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2013-08-26
Version

Diarienummer
TN 2013-0424

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jens Plambeck
08-6861651
Jens.plambeck@sll.se

Trafiknämnden
2013-10-01, punkt 8

Svar på skrivelse av (S) om bättre busstrafik till Norra Djurgårdsstaden

Ärendebeskrivning

I samband med Trafiknämnden 18 juni 2013 inkom en skrivelse från Socialdemokraterna i landstinget; *Bättre busstrafik till Norra Djurgårdsstaden*, i vilken skriftställarna frågar efter vilka lösningar som planeras på kort sikt för att säkerställa en god kollektivtrafik och hög andel kollektiva resor till och från Norra Djurgårdsstaden. Detta dokument utgör svar på skrivelsen.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande 26 augusti 2013
Skrivelse av (S) daterad 18 juni 2013

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

att anse skrivelsen besvarad

Förvaltningens förslag och motivering

Bakgrund

Norra Djurgårdsstaden utgör ett stort utvecklingsområde som sträcker sig från Husarviken och Hjorthagen i norr till Loudden i söder. Totalt planeras för 12000 nya bostäder och 35000 nya arbetsplatser. Utbyggnaden börjar i norr och utvidgas successivt söderut. Inflyttning till de första bostäderna skedde i oktober 2012, då de ca 680 första lägenheterna var färdigbyggda. År 2020 beräknas fler än 6000 bostäder ha byggts i Hjorthagen enligt Stockholm stad. Området beräknas vara fullt utbyggt till 2030.

Samarbete med Stockholm stad

För att åstadkomma en bra kollektivtrafik krävs ett samarbete mellan bebyggelseplaneringen och planeringen av kollektivtrafiken, dvs. mellan kommun och Trafikförvaltning. Förutom ordinarie mötesforum på såväl tjänstemannanivå

Strategisk Utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2013-08-26
VersionDiarienummer
TN 2013-0424
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

som politisk nivå med staden som helhet, deltar Trafikförvaltningen i mer projektspecifika samarbeten. Dels genom Spårväg City, dels genom den fokusgrupp för hållbara transporter i Norra Djurgårdsstaden där Trafikförvaltningen ingår som part tillsammans med stadens övriga förvaltningar.

Till grund för Trafikförvaltningens långsiktiga planering ligger stomnässtrategin som planeras för beslut om antagande i november 2013, som har tagits fram gemensamt med Stockholms stad. Denna har följts upp med en djupare studie av stomlinje 6, som hanteras mer ingående nedan. Även denna studie har gjorts gemensamt med Stockholms stad.

I Stockholms stad finns för Norra Djurgårdsstaden särskilda målsättningar gällande hållbart resande på grund av dess klassning som miljöstadsdel. Bland målen i Trafikförvaltningens Trafikförsörjningsprogram lyfts att kollektivtrafiken ska bidra till utvecklingen av en hållbar region. För att understödja att människor väljer att resa kollektivt behöver kollektivtrafiken till nybyggnadsområden finnas på plats redan när människor flyttar in och detta är något som ingår i Trafikförvaltningens prioriteringar vid den årliga trafikförändringsprocessen.

Det strategiska samarbetet med Stockholms stad pågår parallellt med konkreta diskussioner rörande de årliga trafikförändringarna inom kommande års budget samt upphandlingsförfarande av nya trafikavtal. Nedan beskrivs den trafik som finns idag i området, den framtida planeringen och ramarna för den samt vilka hänsynstaganden som bör tas i samband med utvecklingen av trafiken.

Dagens trafik

Hjorthagenområdet

För norra delen av området, Hjorthagen med kringliggande bebyggelse, finns befintlig tunnelbana. Delar av bebyggelsen ligger inom acceptabelt gångavstånd från denna, medan andra delar försörjs av befintlig busstrafik. Den befintliga busstrafiken är belägen inom max 400 m gångavstånd, vilket stämmer med Trafikförvaltningens riktlinjer för planering (RiPlan 2008). Tunnelbanan erbjuder 5-minuterstrafik i högtrafik och resan till T-centralen tar 8 minuter. Den befintliga busstrafiken utgörs av linje 55 som trafikerar mellan Hjorthagen och Sofia. Denna linjes utbud utökades i tidtabellsskiftet december 2012 från 20-minuterstrafik till 12-15 minuterstrafik dagtid. Utöver detta utökades även trafiken på lördagar från 20-minuterstrafik till 15-minuterstrafik. Detta kostar på årsbasis ca 2 MSEK och utgjorde ca 2 % av kostnaden för samtliga trafikförändringar i länet 2012-2013.

Strategisk Utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2013-08-26
VersionDiarienummer
TN 2013-0424
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Till sommaren 2013 genomfördes en utökning av trafiken från 15-minuterstrafik till 12-minuterstrafik i rusningen, samt fler turer kvällstid som trafikerar såväl till som från Hjorthagen.

Linje 55 lider av framkomlighetsproblem, vilket innebär att den busstrafik som finns ibland drabbas av förseningar. Åtgärder för att öka framkomligheten har primärt väghållaren ansvar för, som ofta är kommunen. Trafikförvaltningens möjligheter att påverka framkomlighetssituationen hänför sig därför till att söka samarbete med väghållaren. Ett kontinuerligt sådant samarbete pågår också med Stockholms stad. I dagsläget prioriteras åtgärder längs stomlinjernas sträckning där flest reser.

Tidigare har dåvarande SL tillsammans med kommunen planerat för en förlängning av linje 62 från dagens Gärdet till Hjorthagen. Sedan dess har dock stomnässtrategin arbetats fram, och därmed nya planer för stomtrafik med stomlinje 6 genom Hjorthagen (utvecklas nedan) som i analyser ger mycket resenärer. Samtidigt har konstaterats stora problem att komma fram med buss längs den körväg (Storängsvägen) som en förlängning av linje 62 krävde. Åtgärder på denna väg försvåras av rådande ägarförhållanden då denna väg inte ägs av staden.

Sammantaget ser Trafikförvaltningen linje 6 som mest prioriterad i fråga om fördelning av resurser för nya linjer till Hjorthagen.

Dagens trafik i Hjorthagenområdet följer Trafikförvaltningens riktlinjer vad gäller trafikutbud (RiPlan 2008). Busstrafiken har exempelvis högre turtäthet idag än de lägsta krav som ställs.

Värtan/Frihamnen

För Värtan och Frihamnen pågår planering av Spårväg city, tillsammans med kompletterande busstrafik och befintlig tunnelbana med tunnelbanestation Gärdet. Förutom de vanliga kollektivtrafikslagen trafikerar även *Sjövägen*, båtpendeln, sträckan Nybroplan – Nacka strand – Lidingö – Frihamnen ca en gång/timme (Frihamnen trafikeras endast vardagar). Från april i år gäller SL-biljetten på båten som därmed ingår i SL:s permanenta utbud. Trafikförvaltningen arbetar för att tillsammans med staden åstadkomma ett permanent och attraktivt bryggläge i anslutning till annan kollektivtrafik.

Busstrafiken utgörs av linje 76 som trafikerar sträckan Ropsten – Norra Hammarbyhamnen med upp till 8-minuterstrafik som tätast på hela sträckan och 4-minuterstrafik mellan Frihamnen och Ropsten som mest. Linjen har successivt utökats under senare år och trafikerar nu veckans alla dagar. Delar av bebyggelsen har även gångavstånd till tunnelbanestation Gärdet.

Strategisk Utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2013-08-26
VersionDiarienummer
TN 2013-0424Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Även trafiken i Värtan/Frihamnen-området följer Trafikförvaltningens riktlinjer med avseende på lägsta turtäthet etc. Dock lider även linje 76, liksom många andra linjer i innerstaden, av framkomlighetsproblem. En svårighet är att linjen ska passera genom Norrmalmstorg – Nybroplan där det gemensamma gatuutrymmet för bilar, kollektivtrafik och cyklar är ytterst begränsat. Under de närmaste åren finns också risk för störningar i samband med ombyggnaden av Slussen. Arbetet med framkomlighetsåtgärder har beskrivits ovan.

Trafikförändringar närmaste året (2013-2014)

För innerstadens busstrafik, inklusive Norra Djurgårdsstaden, pågår för närvarande en trafikupphandling (E22) med möjligt entreprenörbyte augusti 2014. Tilldelningsbeslut planeras till november 2013. Under pågående upphandling får större förändringar inte genomföras som påverkar förutsättningarna för upphandlingen.

Det nya trafikavtalet är ett s.k. incitamentsavtal, där trafikentreprenören får betalt per antal påstigande. Denna avtalsform syftar till att entreprenören ska styra mot samma målsättningar som Trafikförvaltningen, nämligen fler resenärer. Den nya avtalsformen innebär att eftersom Trafikentreprenören tar större risker, ges den också större friheter att planera trafiken. Detta innebär att Trafikförvaltningen inte på samma sätt som i traditionella avtal initierar och planerar ändrade linjedragningar eller turtätheter. Trafikförvaltningen har dock alltid möjlighet att säga nej till entreprenörens trafikförändringsförslag om dessa inte överensstämmer med Trafikförvaltningens riktlinjer eller målsättningar. Detta utvecklas nedan. I förfrågningsunderlaget till upphandlingen har Norra Djurgårdsstaden särskilt pekats ut för framtida förändringar i syfte att ge anbudsgivare framförhållning och goda möjligheter att ta höjd för framtida trafikutökningar.

I samband med entreprenörstillträde avser Trafikförvaltningen att föra diskussioner med den tillträdande trafikentreprenören gällande utvecklingen av den bussburna kollektivtrafiken i området.

Såsom nämndes i inledningen till detta svar ingår det i Trafikförvaltningens prioriteringar att erbjuda en god kollektivtrafik i nybyggnadsområden även när resandunderlaget inte riktigt motiverar det, i syfte att skapa hållbara resvanor redan vid inflyttning då människor är benägna att se över sina transportval och resandevanor. Därför kommer linje 55 att utökas den 9 september vilket är tidigare än ordinarie övergång till ny normaltidschema som sker under december. Tidigareläggningen görs då Stockholms stad har valt att delfinansiera utökningen. Att en kommun medfinansierar kollektivtrafik är möjligt enligt den nya kollektivtrafiklagstiftningen från 2011, där kommunen kan finansiera kollektivtrafik till en högre standard än den regionala kollektivtrafikmyndigheten bedömer lämplig.

Strategisk Utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2013-08-26
VersionDiarienummer
TN 2013-0424
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

I december avser Trafikförvaltningen att överta hela kostnadsansvaret när nya normaltidsplanerna börjar gälla. Utökningen innebär en utökning från 12-minuterstrafik till 10 min under höghastighet samt att de sena tureterna runt midnatt förlängs från Kungsträdgården till Hjorthagen. Totalt rör det sig om ca 20 ytterligare avgångar per vardag, och hela kostnaden för dessa förändringar ligger på ca 3,2 MSEK, vilket utgör ungefär 4 % av den totala budgeten för trafikförändringar i länet.

Framkomlighetsproblemen för såväl linje 76 som 55 riskerar att dämpa effekterna av de planerade trafikutökningarna och är ett allvarligt problem. Denna fråga kommer att bevakas av Trafikförvaltningen i nära samarbete med Stockholms stad och aktuell trafikutövare.

Förändringar på längre sikt

I Trafikförvaltningens framtagna stamnässtrategi, som föreslås för beslut i Trafiknämnden november 2013, är en av de framtida stomlinjerna (linje 6) dragen genom Norra Djurgårdsstaden. Linjens status som stomlinje är dock beroende av att Stockholms stad möjliggör en tillräckligt hög genomsnittshastighet längs linjens hela sträckning.

Trafikförvaltningen har tillsammans med Stockholms stad tagit fram en fördjupad utredning av stomlinje 6 för att utreda möjliga körvägar och särskilda förutsättningar för genomförandet. Trafikförvaltningen anser dock att goda kopplingar mellan pendeltåg (Karlberg och senare Odenplan) och Norra Djurgårdsstaden förmodligen behövs på ett tidigare stadium än när stomlinje 6 är möjlig att genomföra. Det diskuteras att som etapplösning införa en vanlig kommunlinje (röd buss) i stomlinje 6 linjesträckning som vid rätt tidpunkt kan konverteras till stomlinje.

Med hänsyn till den låga genomsnittshastighet som i stomlinje 6-utredningen visar sig genom Hjorthagen, en låg samhällsekonomisk effektivitet för en vidaredragning av linje 6, tillsammans med de budgetramar som har givits för Spårväg City tar utformningen av nya terminalen vid Ropsten inte höjd för en framtida förlängning genom Hjorthagen. En sådan avgrening kan i framtiden utföras på andra ställen längs Spårväg Citys sträckning.

Linje 73 skulle vid ett införande av linje 6 eller tidigare etapplösning bli överflödigt mellan KTH och Ropsten och behöver därför ingå i diskussionen om den framtida totala trafikala lösningen i Norra Djurgårdsstaden. Linje 72 har diskuterats som en snabb och viktig länk från Frihamnen via Värtahamnen och Lidingövägen till KTH och Odenplan. Trafikförvaltningen ser också behov av bättre kopplingar mellan nordöstra delen av länet och Norra Djurgårdsstaden när denna blivit en större arbetsplats.

Strategisk Utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2013-08-26
Version

Diarienummer
TN 2013-0424
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Samtliga dessa förändringar behöver, i enlighet med de nya avtalsformerna som redovisas ovan, tas fram i nära samråd med nytillkommande entreprenör och närmare beslut avvaktar därför tilldelningsbeslut.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

Beslutet om att godkänna skrivelsen bedöms inte leda till några ekonomiska konsekvenser.

Miljökonsekvenser av beslutet

Beslutet om att godkänna skrivelsen bedöms inte medföra några miljökonsekvenser.

I enlighet med landstingets Miljöpolitiska program 2012-2016 har hänsyn till miljön beaktats och slutsatsen är att det inte är relevant med en miljökonsekvensbedömning i detta ärende.

Anders Lindström
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Avdelningschef Strategisk Utveckling