Strategisk utveckling

Jens Plambeck
08-686 1651
jens.plambeck@sll.se

INFORMATIONSÄRENDE
2018-04-23

Trafiknämnden
2018-05-22, punkt 24

Ärende
TN 2016-1560

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Information om pågående utredningsstudie avseende kollektivtrafikförsörjning av Norra Djurgårdsstaden

Ärendebeskrivning

Ärendet omfattar information om pågående utredningsstudie avseende kollektivtrafikförsörjningen av Norra Djurgårdsstaden. Informationen ges i form av delrapport med bilagor.

Sammanfattning

Föreliggande informationsärende utgör en andra delrapport från pågående utredningsstudie avseende kollektivtrafikförsörjningen av Norra Djurgårdsstaden. Hittillsvarande arbete har resulterat i tre alternativa trafiknät som utvärderats utifrån utredningsparternas gemensamt formulerade mål för kollektivtrafikförsörjningen. Enligt de resandeprognoser som genomförts är en spårvägslösning det utredningsalternativ som omhändertar resandeefterfrågan i det fullt utbyggda området. De bussalternativ som studerats bedöms vara förknippade med risker avseende kapaciteten.

Fördjupade studier behöver göras för att säkerställa genomförbarheten hos de studerade utredningsalternativen. För en spårvägsutbyggnad behöver ett arbete göras med syfte att hitta en finansieringslösning. För bussalternativen krävs fördjupade studier avseende möjligheten att omhänderta den stora resandeefterfrågan till, från och inom området. Vidare behöver studier genomföras kring depåkapacitet för buss och spårvagn för alla utredningsalternativ.

Bakgrund

I enlighet med beslut i trafiknämnden i februari 2017 genomförs en utredningsstudie avseende kollektivtrafikförsörjningen av Norra Djurgårdsstaden på kort och lång sikt. Studien leds av trafikförvaltningen i nära samverkan med Stockholms stad och Lidingö stad. Ett ärende omfattande delrapportering samt inriktningsbeslut för Lilla Lidingöbron beslutades av trafiknämnden i augusti 2017. Enligt utredningsbeslutet i februari 2017 skulle uppdraget slutrapporteras våren 2018 som grund för inriktningsbeslut. Tillräcklig grund för sådant inriktningsbeslut bedöms dock i nuläget inte föreligga, varför föreliggande information ges istället för slutrapport.

Norra Djurgårdsstaden är Stockholms stads största stadsutvecklingsområde. Enligt gällande planering kommer området innefatta minst 12 000 nya bostäder och cirka 35 000 nya arbetsplatser när det är fullt utbyggt. Utöver detta finns ambitiösa målsättningar kring hållbart resande. Med låga parkeringstal och begränsad kapacitet i vägnätet förutsätts en stor andel av resorna ske med kollektivtrafiken.

På kort sikt är det främst i de norra delarna av Norra Djurgårdsstaden som stadsutvecklingen sker och kollektivtrafiken behöver utvecklas. En kartläggning visar att dagens trafikutbud lever upp till gällande avtalsvillkor och till trafikförvaltningens riktlinjer. För att möta resandeökningar i närtid föreslås endast mindre förändringar som bedöms kunna hanteras inom den löpande årliga trafikförändringsprocessen.

I ett längre perspektiv behöver en mer omfattande kollektivtrafik tillföras området för att omhänderta de stora resandeströmmarna. De trafikprognoser som tagits fram inom utredningsstudien visar att den fullt utbyggda stadsdelen ger ett betydande tillskott av resenärer till innerstadens befintliga kollektivtrafiksystem, vilket på vissa håll redan idag är ansträngt. Framförallt är det den stora mängden planerade arbetsplatser inom Norra Djurgårdsstaden som beräknas alstra stort resande och därmed blir dimensionerande för kollektivtrafikutbudet. För att kunna erbjuda god regional tillgänglighet till arbetsplatserna behöver kollektivtrafiken dels ha kapacitet att omhänderta den stora resandeefterfrågan, dels erbjuda resenärerna effektiva och attraktiva förbindelser till det befintliga stomnätet. Utöver detta finns lokala mål för stadsutvecklingen som behöver beaktas. Inom utredningsarbetet har studerats hur olika kollektivtrafiklösningar kan bidra till att uppfylla de samverkande parternas respektive mål.

Underlag

- Delrapport 2, Kollektivtrafikförsörjning av Norra Djurgårdsstaden, daterad 2018-04-20 inklusive bilagor enligt förteckning.

- Ärende i trafiknämnden i augusti 2017 omfattande Delrapport inom utredningsstudie Kollektivtrafikförsörjning av Norra Djurgårdsstaden och inriktningsbeslut avseende dubbelspår på Lilla Lidingöbron med underlagsrapporter.

- Ärende i trafiknämnden i februari 2017 omfattande Utredningsbeslut avseende kollektivtrafikförsörjning av Norra Djurgårdsstaden med beslutsunderlag.

Preliminära slutsatser som grund för fortsatt utredning

Utifrån ett brett angreppssätt och ett gemensamt målarbete har ett flertal trafiknät studerats baserade på kombinationer av buss, båt, tunnelbana och spårväg. Utgångspunkten för arbetet har varit Stockholms stads gällande planering för Norra Djurgårdsstaden vad gäller volymer av tillkommande bostäder och arbetsplatser. I utformningen av utredningsalternativen har en restriktiv syn hittills antagits gällande möjligheter att frångå den gällande fysiska planeringen inom stadsutvecklingsområdet, liksom möjligheten att genomföra avsevärda förändringar av befintlig gatuutformning utanför området.

Tre utredningsalternativ har utvärderats djupare utifrån nyttor och måluppfyllelse avseende lokala och regionala mål. Två av alternativen innebär att busstrafiken förstärks och kompletterar den befintliga tunnelbanan, medan det tredje innehåller både utökad busstrafik och en utbyggnad av spårväg. Det senare alternativet har mycket gemensamt med tidigare planeringsinriktning för Norra Djurgårdsstaden och innehåller en utbyggnad av spårväg mellan Djurgårdsbron och Ropsten där en sammankoppling med Lidingöbanan förutsatts. I alternativet försörjs även Loudden med spårväg, vilket skiljer sig från tidigare planeringsinriktning.

Ett av bussalternativen baseras på en liknande struktur, men trafikeras med buss istället för spårvagn. I ett scenario där Norra Djurgårdsstaden är fullt utbyggd riskerar ett sådant trafikupplägg att föra med sig omfattande framkomlighetsproblem i gatunätet, framförallt i delar av innerstaden som ligger utanför Norra Djurgårdsstaden. Av denna anledning har ett alternativt

bussalternativ tagits fram, som bygger på kortare linjer som matar till den befintliga tunnelbanans stationer. Ett sådant system ger lägre belastning på innerstadens gatunät, men ger ett ökat resande på tunnelbanan och lägre resenärsnytta än övriga alternativ till följd av att resenärerna behöver göra fler byten.

Av de studerade alternativen har en utbyggnad av spårväg bedömts ge störst möjlighet att långsiktigt omhänderta den prognostiserade efterfrågan på resor. Alternativet är dock förknippat med stora investeringskostnader. Trots de höga kostnaderna är spårvägsalternativet mer samhällsekonomiskt lönsamt än de studerade bussalternativen. Då finansiering saknas för en spårvägsutbyggnad behöver det fortsatta arbetet inkludera finansieringslösningar för en spårvägsutbyggnad, eller en busslösning i det fall en sådan bedöms som genomförbar. Ett förslag till gemensam avsiktsförklaring föreslås arbetas fram mellan landstinget och berörda kommuner som reglerar formerna för samverkan och ansvar.

Utöver detta behöver fördjupade studier göras avseende depålösningar, vissa utformningsfrågor, tidplan med mera innan en rekommendation inför ett inriktningsbeslut kan ges.

För bussalternativen behöver förnyade analyser göras baserade på mer kapacitetsstarka lösningar för att säkerställa att den framtida efterfrågan på resor kan mötas. Detta arbete bör omfatta både förnyade trafikanalyser och studier av den fysiska gatuutformningen. Därmed behöver utredningsstudiens hittillsvarande utgångspunkt att trafiklösningarna ska utgå från befintlig och planerad gatuutformning frångås.

Ekonomiska konsekvenser
I enlighet med utredningsbeslut i trafiknämnden februari 2017 finansieras utredningsstudien inom befintlig budgetram för 2018. Utgiften för studien uppgår till 15 miljoner kronor, varav cirka 6 miljoner kronor upparbetats inom hittills genomförd studie. Utöver detta finns medel sedan tidigare reserverade för utformningsstudier av bytespunkt Ropsten som föreslås aktiveras parallellt och samordnat med det fortsatta utredningsarbetet.

De kortsiktiga trafikförändringar som föreslås av genomförd utredningsstudie har inte kostnadsbedömts, utan behöver hanteras löpande i trafikförvaltningens driftbudget.

Inom landstingets befintliga budget finns i nuläget inga investeringsmedel reserverade för planerings- och genomförandefasen av en utbyggd kollektivtrafikförsörjning av Norra Djurgårdsstaden i enlighet med utredningsstudiens alternativ. Erforderliga medel behöver reserveras inför ett inriktningsbeslut.

Investeringskostnaden för en spårvägsutbyggnad enligt Spår city har genom en successiv analys bedömts till cirka 3200 MSEK. Trafikförvaltningen förutsätter en hög grad av medfinansiering för att investeringen ska kunna prioriteras inom den tidsram som ges av gällande planering för stadsutvecklingen inom Norra Djurgårdsstaden.

Riskbedömning
Ett antal risker har identifierats inom ramen för hittills genomfört arbete och redovisas nedan. Riskerna bedöms kunna omhändertas genom det fortsatta utredningsarbetet.

Samordningen mellan stadsutvecklingen och kollektivtrafikförsörjningen av området Norra Djurgårdsstaden behöver säkerställas. Risk föreligger i det fall stadsutvecklingen fördröjs eller ändrar omfattning. Risken kan minimeras genom en långtgående samplanering och dialog mellan berörda parter. Om beslut om fortsatt utredning inte fattas riskerar planeringen av Norra Djurgårdsstaden fortgå utan trafikförvaltningens aktiva deltagande, vilket kan resultera i att möjligheterna att trafikförsörja området på ett effektivt sätt planeras bort. Risken kan hanteras genom fortsatt utredning och ett aktivt deltagande i den kommunala planprocessen i syfte att säkra utrymme för en effektiv trafiklösning. Bland annat behöver genomförbarheten hos en spårvägslösning säkerställas genom trafikförvaltningens deltagande i områdets fysiska planering. Ingående studier krävs bland annat på sträckan Valparaiso-Ropsten, samt avseende Lidingöbanans nya spårhållplats i Ropsten och av den nya bussterminal som planeras på platsen, där en inriktning bör fastslås under 2019 för att inte fördröja Lidingö stads planering för Lilla Lidingöbron.

Osäkerhet råder beträffande den långsiktiga depåförsörjningen för Linje 7, Spårväg City, i det fall en sammanbindning med Lidingöbanan inte kommer till stånd eller alternativ depåkapacitet inte tillskapas. I den fortsatta utredningen bör frågan om depåkapacitet för både spårvagnar och buss studeras djupare i dialog med berörda kommuner.

De studerade bussalternativen är förknippade med risker kopplade till kapacitetsbrist som inte fullt ut har kunnat kvantifieras, men som kan leda till trängsel och därmed påverka attraktiviteten i delar av kollektivtrafiksystemet. I det fortsatta arbetet behöver kunskaperna fördjupas om hur dessa risker kan minimeras genom fysisk utformning och andra åtgärder som syftar till att säkerställa kapaciteten i busslösningarna.

Konsekvenser för miljön
Enligt de resandeprognoser som genomförts har kollektivtrafikutbudet mycket liten påverkan på färdmedelsfördelningen. Inga andra miljöeffekter har bedömts som alternativskiljande. Miljöpåverkan från olika fordonstyper och materialval etcetera hanteras i senare planerings- och genomförandeskede.

Sociala konsekvenser
En utökad och förbättrad kollektivtrafik till/från och inom Norra Djurgårdstaden innebär positiva sociala konsekvenser genom att stadsdelen länkas samman med övriga delar av Stockholms innerstad och regionen. Valet av trafiklösning påverkar både den lokala och regionala tillgängligheten. De tre utredningsalternativen har genomgått en kvalitativ bedömning avseende ett antal parametrar kopplade till den lokala tillgängligheten. Enligt utvärderingen finns skillnader vad gäller de studerade trafiknätens yttäckning och uppkomna barriäreffekter, vilket kan påverka vissa resenärsgrupper samt gång- och cykeltrafikanter.

Fortsatt arbete
Med utgångspunkt i uppdragets komplexitet förutsätts utredningsarbetet fortgå under resterande del av 2018 och slutrapporteras trafiknämnden under 2019. Vid sidan av finansieringslösningar behöver det fortsatta arbetet omfatta fördjupade studier av depåkapacitet och -lokalisering, samt studier av genomförbarheten hos busslösningarna avseende förmågan att omhänderta det framtida resandet.

En dialog behöver föras mellan berörda parter i syfte att formulera en gemensam avsiktsförklaring som definierar former för samverkan och ansvarsfördelning.

Det fortsatta studiearbetet behöver även omfatta deltagande i den kommunala planprocessen i syfte att säkerställa tillräckligt utrymme för spår- och busstrafik inom Norra Djurgårdsstaden. Då trafikförvaltningen inte har rådighet över detaljplaneprocessen kan i nuläget ingen prognos ges för tidsutsträckningen för

denna del av arbetet. Utöver detta ingår att beakta utredningens slutsatser i det löpande trafikförändringsarbetet.

I övrigt förutsetts utredningsarbetet fortgå i samma form som hittills med en hög grad av samverkan mellan trafikförvaltningen, Stockholms stad och Lidingö stad.

Caroline Ottosson
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling