

Stockholm förlorar miljarder på bristande infrastruktur

Medan Stockholm växer med tiotusentals invånare varje år, låter de stora infrastruktursatsningarna vänta på sig minst tio år.



Visionsdesign av hur man på bästa sätt kan färdas mellan KTH, Karolinska institutet och Stockholms universitet i framtiden.

ILLUSTRATION: FREDRIK BERNHARDT ARKITEKT OCH SKYCAB AB

Pågående projekt

Norra länken

Norra länken dras huvudsakligen i tunnel, mellan Norrtull och Värtan med anslutning till Roslagsvägen vid Stockholms universitet. I framtiden ska den tunga trafiken gå via Norra länkens tunnlar. Den bildar ett sammanhängande trafiksystem tillsammans med Södra länken och Essingeleden. Beräknas öppna 2015.

Slussen

För närvarande diskuteras möjligheten att dra en ny tunnelbanelinje från Slussen till Nacka för att minska busstrafiken. Slussen får också en station för Tvärbanan som byggs ut från Sickla udde.

Förbifart Stockholm

Ny trafikförbindelse över Saltjö-Mälarsnittet från E4/E20 mellan Kungens kurva och Häggvik via Lovön, Vinsta, Lunda och Hjulsta. Vägsträckan blir 21 kilometer, varav 16 i tunnel. Planerad byggstart 2008.

Citybanan

Citybanan är en sex kilometer lång järnvägstunnel för pendeltågstrafik mellan stationerna Stockholms södra och Tomtebodan. Citybanan får två egna stationer, Station City vid Centralstationen och Station Odenplan som båda ansluter till tunnelbanan. Beräknad trafikstart 2017.

Tvärbanan

Tvärbanan förlängs från Sickla udde till Slussen under 2010. Det finns också planer på att förlänga Tvärbanan från Alvik med två grenar, en till Solna station och en till Kista. Båda grenarna ska passera Sundbyberg. SL har som mål att inviga Solnagrenen 2011.



Med flera miljöbilar och den snabba miljöteknikutvecklingen blir avgaser ett mindre problem.

Varje år förlorar Stockholm 5 miljarder på bristande infrastruktur. Bortsett från tvärbanan har trafikkapaciteten över Saltjö-Mälarsnittet inte utökats sedan 1960-talet, då Essingeleden och Centralbron byggdes. Nu uppgår behovet av spår- och väginvesteringar i regionen till 140 miljarder.

Mälardalen har tre miljoner invånare. Om 25 år räknar man med att staden har ytterligare 150 000 invånare, motsvarande siffran för länet väntas bli 300 000-500 000.

Idag finns bara två vägar förbi Stockholm: genom centrum eller över Essingeleden. Men stockholmarna måste vänta tio år innan de stora infrastruktursatsningarna, som Förbifart Stockholm, Citybanan och Norra länken, kan tas i bruk.

Tills dess får invånarna nöja sig med förbättringar av befintlig infrastruktur. Sådana åtgärder är extra körfält för kollektivtrafik, bättre signalsystem för den spårbundna trafiken och nya påfarter till Södra länken.

Anette Scheibe är avdelningschef på stadens trafikkontor. Hon tycker att de viktigaste åtgärderna för en mer hållbar infrastruktur är att

utöka spår och vägkapaciteten runt staden och att få ner trafiken i tunnlar.

De enda miljöfördelar hon kan se med stadens infrastruktursatsningar är minskade avgaser och färre bilköer.

– Med flera miljöbilar och den snabba miljöteknikutvecklingen blir avgaser ett mindre problem.

– Bilköerna är ett miljöproblem, trafiken måste flyta bättre. Bilar som går på tomgång

har mycket negativ inverkan på miljön, säger hon. De som föredrar att resa kollektivt kan se fram emot att Tvärbanan förlängs från Sickla udde till Slussen 2010, och norrut från Alvik till Solna 2011.

– I Stockholm reser ovanligt många kollektivt till och från jobbet, cirka 70 procent. Och antalet cyklister ökar mest i hela Europa, säger hon. □

Gratis parkering ger fler miljöbilar

Trots att miljöbilisterna kan spara mer än 10 000 kronor per år på trängselavgifter, och får en statlig miljöbilspremie på 10 000 kronor, är åtta av tio sålda bilar fortfarande vanliga bensin- eller dieslbilar.

Hallå! Mattias Goldmann, Gröna Bilister

Vad ska vi göra för att få stockholmarna att köpa fler miljöbilar?

– Trängselskatten har gjort stockholmarna till landets bästa miljöbilsköpare! Vi gläds åt utvecklingen, men de som kör miljöbil i Stockholm borde ha gratis parkering överallt, som i Göteborg. Det skulle göra skillnad. Idag har vi bara gratis boendeparkering.

– Biogas är det bästa drivmedlet för människors hälsa, och för miljön. I Stockholm finns få biogasmackar, som ofta är vanskött och trasiga. Om folk blir arga för att mackarna inte fungerar blir de negativa till miljöbilar. Ulla Hamilton (miljö- och fastighetsborgarråd, reds anm.) har lovat att åtgärda dem, vi har blombuketten redo.

– Rent allmänt behövs fler och gratis parkeringsplatser i anslutning till kollektivtrafiken. Då skulle de som är beroende av bil kunna lämna den vid en pendeltågstation eller tunnelbana och åka kollektivt sista biten in till city. Det skulle ge mindre trängsel, bättre luft och färre olyckor.



FOTO: GRÖNA BILISTER

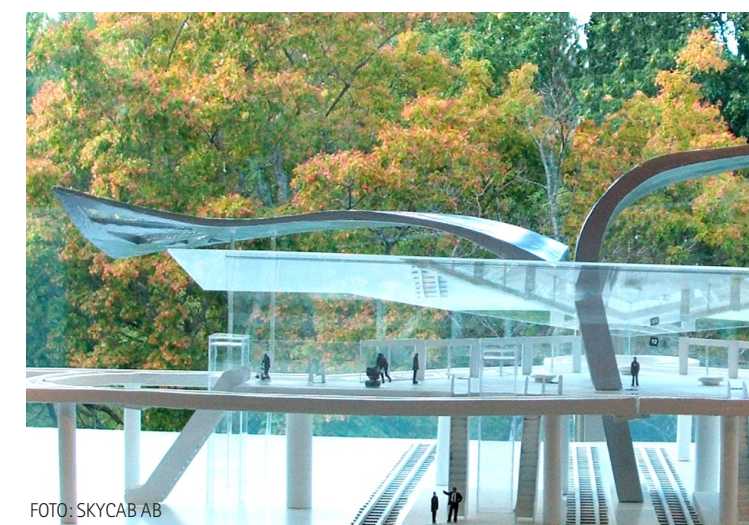


FOTO: SKYCAB AB

Så här kan Märsta station komma att se ut i framtiden.



DESIGN: NIKLAS WEJEDAL © SKYCAB

Visionsdesign av en hållplats.

Spårtaxi, framtidens kollektivtrafik

Glöm tidtabeller och överfulla tunnelbanevagnar. SkyCab är en världsunik satsning på individualiserad miljövänlig kollektivtrafik.

Spårtaxi kan bli ett lysande komplement till tunnelbana och pendeltåg. Företaget SkyCab utvecklar idén i samarbete med näringsliv, högskolor och offentlig sektor. I februari 2006 invigdes den första testbanan i Hofors.

Vagnarna åker på banor fyra meter över marken. Trafikanten går till en hållplats där vagnar väntar, väljer destination och åker direkt till hållplatsen utan att stanna vid mellanliggande stationer. Restiden halveras.

– Spårtaxi är billigare och mer miljövänligt än dagens kollektivtrafik. Till skillnad från bussar och tunnelbanor som går oavsett trafikbelastning är spårtaxi anpassad efter efterfrågan, säger Åke Åredal, grundare och initiativtagare till SkyCab.

KTH har gjort en studie av SkyCab som visar att den, körd på grön el, är 1 800 gånger mer miljövänlig än en personbil vad gäller koldioxidutsläpp.

Dessutom kan spårtaxi underlätta för per-

soner med funktionshinder som får lättare att nå befintlig kollektivtrafik.

– Man åker bekvämt och tryggt i egen vagn, säger Åke Åredal.

Inom kort kommer Hofors att få världens första SkyCab mellan tågstationen och samhällen. Där ska man försäkra sig om att den klarar svenska vinterförhållanden. Men det finns även planer på en bana mellan Märsta och Arlanda.

Tillsammans med industriföretag tittar

visionären Åke Åredal på möjligheten att bygga en bana som knyter ihop Stockholms universitet med KTH och Karolinska institutet via Wennergrens center, och området som ska byggas vid Norra Station.

– Det finns en dröm om ett ökat utbyte mellan de olika forskningsinstitutionerna. SkyCab kan överbrygga E4:an och andra fysiska hinder som gör det omständligt att resa mellan institutionerna idag. Vi kan få ett campus i världsklass, säger han.