



## Trafikförändringar i SL-trafiken 2015/2016. Svar på remiss från kommunstyrelsen.

Trafikförvaltningen har skickat föreslagna trafikförändringar i SL-trafiken 2015/2016 på remiss till kommunstyrelsen. De har i sin tur remitterat ärendet till trafikkontoret och miljöförvaltningen.

### Övergripande synpunkter

Stockholmsregionen växer snabbt och en bra och väl fungerande kollektivtrafik är en grundförutsättning för ett jämställt transportsystem som uppnår stadens klimatmål och de inriktningar som beskrivs i översiktsplanen. Den befintliga bebyggelsen ska förtätas och 140 000 nya bostäder ska byggas. Tillväxten innebär att stadens gator och spår kommer att behöva transportera fler människor och mer gods på samma yta som i dag, utan försämrad resekvalitet. Yt- och transporteffektiva trafikslag prioriteras i stadens Framkomlighetsstrategi, i linje med Vision 2030 och översiktsplanen. Kollektivtrafikens betydelse lyfts också fram i stadens färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050<sup>1</sup>.

Stadens inriktning är att en större andel resande ska ske med kollektivtrafik. När mer plats och högre prioritet ges till busstrafiken behöver också utbudet öka. Trafikkontoret och miljöförvaltningen anser att de satsningar som påverkar störst antal resande i absoluta tal ska prioriteras framför åtgärder som ökar andelen resande för en liten grupp. Detta ger både störst nytta för medborgarna och störst påverkan på det totala trafikarbetet med bil. Högst prioritet bör därför utbudsökning för stomtrafiken ha. Samtidigt ser kontoren alla förstärkningar av kollektivtrafiken som viktiga.

Det är också viktigt att det finns långsiktiga strategier för kollektivtrafikförsörjningen kopplat till stadens kraftiga expansion. Om kollektivtrafiken finns på plats i tidiga skeden i de nya stadsdelarna, även om efterfrågan är låg och trafiken inledningsvis

Trafikkontoret  
Trafikplanering

Fleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 260 77  
Växel 08-508 272 00  
kerstin.alquist@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
stockholm.se

<sup>1</sup> Ska under året omarbetas till mållår 2040.

är olönsam, så etableras mönster och strukturer där kollektivtrafiken senare blir central för trafikarbetet i området.

### **Spårtrafik**

Trafikkontoret och miljöförvaltningen anser att förbättringar av tunnelbanetraffiken i form av program ”Röda linjens uppgradering”, fler avgångar och tåg på blå linje samt ”Program Citybanan” har högsta prioritet.

Utökning av trafiken på tvärbanan anser kontoren också vara prioriterat.

Under spårtrafik beskrivs flera trafikavstängningar. Kontoren vill lyfta vikten av att dessa i ett tidigt skede stäms av med regionala trafikgruppen så att projekten kan samordnas med andra trafikstörande arbeten i kommunen och länet.

### **Busstrafik i innerstaden**

I både Frakomlighetsstrategin och Stomnätsplanen påtalas vikten av att stombusstrafiken har hög framkomlighet och går i prioriterade stråk. Målet är att medelhastigheten inklusive hållplatsstopp ska vara 20 km/h för stombussarna. Det är ett högt satt mål som kräver ett långsiktigt arbete och kraftfulla åtgärder för att vara möjligt att nå. Trafikkontoret, Trafikförvaltningen och Keolis har därför ett pågående projekt där de arbetar tillsammans med att förbättra framkomligheten för stombussarna. En del i arbetet är borttagning av hållplatser för stombussarna (önskvärt avstånd enligt Stomnätsplanen är ca 500 m) och de föreslagna förändringarna presenteras i remissen. Kontoren vill göra ett förtydligande. På sida 34, under Linje 4 presenteras två förslag. Det första är att Wollmar Yxkullsgatan inte ska trafikeras av linje 4. Det andra att hållplatsen Rosenlundsgatan inte ska trafikeras för linje 4. Detta är två alternativa förslag – dvs båda ska inte genomföras vilket måste fallit bort i hanteringen av texten. Kontoren förordar att det första alternativet genomförs – dvs att det är hållplatsen på Wollmar Yxkullsgatan som tas bort och inte Rosenlundsgatan.

Trafikkontoret har fått Keolis förslag E22 – nytt linjenät för busstrafiken i innerstaden 2015 – på remiss och svarade 2015-02-19, se bilaga 1. Eftersom förslaget finns med i denna remiss följer nedan en sammanfattning av kontorets svar.

”Keolis föreslår en ny linje mellan Hornsberg och Lappkärrsberget via City som kan trafikeras antingen som röd linje 50 eller stomlinje 5. Kontoret anser att sträckningen är intressant som en röd

linje, men inte som stomlinje. Stomnätplanen ska utgöra grund för den långsiktiga planeringen av kollektivtrafikens stomnät och vara ett underlag för den framtida fysiska planeringen och för kollektivtrafikens utveckling. För att utvecklingen av trafiksystemet ska kunna ske mot uppsatta mål är det viktigt med en stabilitet i stomnätet. Att göra större förändringar vid varje ny trafikupphandling skulle försvåra stadens möjligheter att nå målen avsevärt.

Stomnätplanens linje 6 mellan Norra Djurgårdsstaden och Hagastaden är angelägen för staden, men den finns inte med i förslaget. Ett arbete har nyligen påbörjats med att ta fram ett förslag till sträckning, trafikering, genomförandetidplan samt kostnader för införandet av stomlinje 6. En avsiktsförklaring med genomförandeplan ska tas fram under 2015.

I arbetet med att öka framkomligheten på stomlinjerna i innerstaden har trafikkontoret, trafikförvaltningen och Keolis gemensamt identifierat hållplatser som inte bör trafikeras av stombussar. Kontoret förordar att dessa förändringar genomförs i samband med det nya linjenätet så att man kan dra nytta av det kommunikationsarbete som kommer att göras.

Keolis föreslår ett i princip helt nytt nät för de röda linjerna med ändrade linjenummer, ändrade sträckningar, borttagna samt nya linjer. Kontoret har inga principiella synpunkter på dessa förändringar. När det gäller trafikeringen verkar det inte finnas större svårigheter att trafikera de föreslagna gatorna. Vissa hållplatsplaceringar och korsningar behöver dock studeras närmare. Kontoret förutsätter att trafikförvaltningen granskar de konsekvenser som förslaget får för resenärerna när det gäller utbud, tillgänglighet och gångavstånd.

Kontoret förutsätter att trafikförvaltningen eller Keolis ansvarar för att genomföra och bekosta de åtgärder som krävs för linjenätsförändringen samt för återställande av hållplatser som slutar trafikeras. Kontoret ska granska och godkänna åtgärderna innan de genomförs.

Ersättningsanspråk för framtida trafikomläggningar på grund av gatuarbeten och liknande kan inte riktas mot staden.”

Kontoren vidhåller synpunkterna ovan med tillägget att det är viktigt att även beakta miljö- och hälsoaspekter såsom exempelvis buller och vibrationer i bostäder vid analyser av omdragning av

busslinjer/nya busslinjer. Det vore också önskvärt ur luftkvalitetssynpunkt att de bussar som har lägst utsläpp av hälsoskadliga ämnen prioriteras i de mest tätbebyggda områdena.

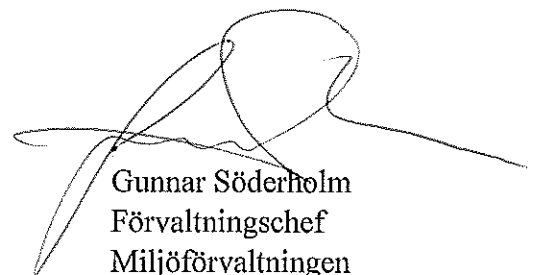
### **Busstrafik i söder- och västerort**

Staden samarbetar med Trafikförvaltningen och Trafikverket för att förbättra framkomligheten för befintliga och i stomnätsplanen föreslagna nya stomlinjer. Arbetet sker genom åtgärdsvalsstudier och kontoren vill lyfta vikten av att de framkomlighetsförbättrande åtgärderna som bättre signalprioritering och mer eget utrymme på gatumark kompletteras av ett ökat trafikutbud.

Kontoren anser att minskad turtäthet på linjer med för litet resandeunderlag kan vara rimligt för att kunna omfördela kapaciteten till platser där behovet är större. Detta gäller dock inte linjer i direkt anslutning till nybyggnadsområden. Där måste det initialt finnas ett överutbud för att etablera hållbara resvanor redan vid inflytt.



Per Anders Hedkvist  
Förvaltningschef  
Trafikkontoret



Gunnar Söderholm  
Förvaltningschef  
Miljöförvaltningen