

## Strategisk plan 2004-2008

Remiss från AB Stor-Stockholms Lokaltrafik (SL)

Remisstid 4 mars 2004

Borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande

1. Som svar på remissen översänds denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat

**Föredragande borgarrådet Roger Mogert** anför följande.

### *Bakgrund*

SL har upprättat ett förslag till strategisk plan 2004-2008. Förslaget har skickats på remiss till bl. a. länets kommuner. Hela dokumentet redovisas i *bilaga*.

SL anger att den strategiska planen skall utgöra en plattform för kommande års arbete med kollektivtrafiken i stockholmsområdet. Planen avses i första hand vara ett internt dokument för SL. Men i förlängningen påverkar den givetvis trafikentreprenörer, kommuner och andra samarbetspartner.

Förslaget till strategisk plan inleds med en vision, som har huvudrubriken SL – det självklara valet. Underrubriker i detta avsnitt är följande: Man skall alltid kunna lita på SL, SL är nyckeln till hela Stockholm samt vi ger mer. Därefter redogörs för SL:s affärsidé, kärnvärden, mål och randvillkor. Målet är att få fler och mer nöjda resenärer. Det innebär att resandet under planperioden till år 2008 skall öka med 7 procent, vilket innebär ytterligare 100 000 dagliga resor. Andel nöjda resenärer skall under motsvarande period öka från 86 % till 95 %.

Under strategiavsnitten anges följande för att nå det uppsatta målet om fler och mer nöjda resenärer:

Delta aktivt i samhällsplaneringen, öka pålitligheten, förbättra störningsinformationen, förenkla byten och förbättra kundmiljöer, minska trängseln och sälja SL-trafiken aktivt.

För att nå marknadsmålen framhålls vidare att SL skall arbeta med kundorienterad verksamhetsutveckling, vidareutveckla samarbetet med trafikentreprenörerna, säkerställa kompetensen inom SL och säkerställa tillgången till kompetent personal i SL-trafiken.

Det avslutande avsnittet i planen handlar mer konkret om SL-trafiken. SL-trafikens olika delar skall samverka till ett sammanhållet system. SL:s utbud delas upp i fem olika trafiktyper: Stomtrafik, direkttrafik, lokaltrafik, glesbygdstrafik och nattrafik. Stomtrafiken utgör basen i SL:s linjenät. Stomtrafiken består av den spårbundna trafiken och av stombusslinjerna.

Ett kort avsnitt om utökad stomtrafik avslutar förslaget till strategisk plan. Där konstateras inledningsvis att behoven och SL:s önskemål om ökningar i spårtrafiken är betydligt större än vad befintlig investeringsplan kan inrymma. SL anser det dock viktigt att arbeta vidare med de mest angelägna spårinvesteringarna för att ha en hög planeringsberedskap när det ekonomiska utrymmet förbättras.

I första hand måste kapacitetsbristen i befintlig spårtrafik lösas. Byggandet av Citybanan är därför högst prioriterad. Vidare måste enligt SL Mälarbanan byggas ut till fyra spår och Nynäsbanan till dubbelspår. Prioriteringen är därefter att färdigställa Tvärbanan. Det gäller i första hand sträckan Hammarby sjöstad – Slussen samtidigt som Saltsjöbanan konverteras till snabbspårväg. I andra hand gäller det att bygga vidare från Alvik till Solna station och från Alvik genom Ursvik och Kista till Helenelund.

I ett tredje steg avser SL att bygga ny spårtrafik till områden som växer kraftigt och/eller där regionala kärnor motiverar satsningar. Detta anges gälla följande objekt: Ny spårtrafik till Arninge och till Nacka/Orminge, spårtrafik mellan Barkarby och Akalla, Snabbspårväg Syd (Älvsjö – Kungens kurva/Skärholmen – Flemingsberg) och tunnelbana mellan Odenplan och Karolinska.

Vidare anges att stombusstrafiken planeras de närmaste åren att byggas ut i takt med att bl. a. framkomligheten i vägnätet förbättras. Under 2004 och 2005 planeras att starta fyra nya stombusslinjer, nämligen stomlinje 2 Odenplan – Sofia och linjerna Skarpnäck-Skärholmen, Slussen – Nacka och Slussen Värmdö.

#### *Remisser*

Ärendet har för synpunkter remitterats till stadsledningskontoret (SLK), gatu- och fastighetsnämnden (GFN) och stadsbyggnadsnämnden (SbN).

SLK anser det mycket värdefullt att kommunerna ges tillfälle att yttra sig över förslaget till strategisk plan. Kollektivtrafiken har en växande betydelse för hela regionens konkurrenskraft och som nyckelfaktor när det gäller både miljöförbättringar och ökat bostadsbyggande.

Stadsledningskontoret tillstyrker i huvudsak förslaget till strategisk plan och instämmer i de synpunkter som anförts av stadsbyggnadsnämnden och gatu- och fastighetsnämnden. Det bör dock särskilt framhållas att de ekonomiska förutsättningarna att uppnå de uppställda målsättningarna borde ha redovisats tydligare. Inte minst borde statens ansvar för utbyggnaden av den spårbundna trafiken ha betonats ytterligare.

Det är beklagligt att det planerade försöket med miljöavgifter inte getts något utrymme alls i planen. Oavsett om försöket permanentas eller ej kommer det att ha stor inverkan på resandeströmmarna och vara av så ingripande karaktär att det hade funnits anledning att redovisa SL:s ambition att genom förbättringar bidra till försökets genomförande.

GFN välkomnar den strävan som uttrycks i SL:s strategiska plan att få fler och mer nöjda resenärer. Innehållet i förslaget till strategisk plan innehåller dock inte tillräckligt med underlagsmaterial för att man kan bedöma om målet att få fler och mer nöjda resenärer kommer att kunna uppfyllas. Avgörande för om visionen och marknads målet om fler och mer nöjda resenärer kan nås är att SL ges tillräckliga ekonomiska resurser för att genomföra de i planen avgivna åtgärderna.

GFN välkomnar också SL:s tydliga prioritering att bland utökningar i spårtrafiken sätta färdigställandet av Tvärbanan mycket högt, och detta gäller såväl sträckan Hammarby Sjöstad – Slussen som sträckorna Alvik – Kista – Helenelund och Alvik – Solna station. Enligt kontorets uppfattning borde man dock i planen vara mer konkret och ange under vilken tid sträckorna skall byggas ut. Utbyggnaden av sträckan Hammarby Sjöstad – Slussen bör påbörjas 2005/2006. Även utbyggnad av sträckan Alvik – Kista – Helenelund kan planeringsmässigt påbörjas 2005/2006, men det kan av

resurshänsyn vara lämpligt att senarelägga byggnadsstarten för denna sträcka med ett år till 2006/2007.

Planen redovisar också en fortsatt utbyggnad av stombusstrafiken, vilket kontoret vill understödja. De i trafik satta stombusslinjerna, både de i innerstaden och de i övriga stockholmsområdet, har blivit mycket uppskattade av resenärerna och har visat sig vara ett verksamt sätt att öka antalet kollektivtrafiksresenärer och därmed också begränsa biltrafikökningen.

SbN har ingenting att invända mot den vision, den affärsidé samt de mål, randvillkor och strategier som redovisas i SL:s strategiska plan. Enligt nämndens mening är denna plan dock för lite konkret och har ett alltför kort tidsperspektiv. Det kan ifrågasättas om den är den långsiktiga strategiska plan för kollektivtrafiken som kollektivtrafikkommittén i sitt nyligen framlagda betänkande (SOU 2003:67) föreslagit skall tas fram av varje trafikhuvudman, dvs i Stockholms län SL.

SbN anser att ett stort problem inför varje planeringsomgång för de nationella planerna för trafikinfrastruktur är att SL har för få utredda spårobjekt. En mer utförlig och konkret strategisk plan bör enligt nämndens mening tas fram i god tid före varje statlig planeringsomgång och ha ett något längre tidsperspektiv än de nationella planerna, exempelvis femton år.

#### *Mina synpunkter*

Det är naturligtvis positivt att SL sänder sin strategiska plan på remiss till länets kommuner. Eftersom satsningarna på utbyggd och förbättrad kollektivtrafik är angelägna frågor för hela regionen är det också viktigt att arbeta tillsammans. Generellt sett anser jag att det är bra mål och visioner som SL satt upp. Det stärkta konsumentperspektivet och användarvänligheten som presenteras i planen tror jag är nödvändig för att kollektivtrafiksresandet ska öka på sikt.

När det så behövs är Stockholms stad beredd att medverka till att göra befintlig trafik attraktivare samt medverka till utbyggnad av kollektivtrafiken. Jag delar emellertid gatu- och fastighetsnämndens och stadsbyggnadsnämndens uppfattning att det saknas uppgifter om vilka ekonomiska belopp som behövs för att uppnå målen. Att ekonomiska uppgifter saknas gör att det blir svårt att bedöma hur långt det blir möjligt att komma med målet om fler och nöjdare kunder.

Ett av de viktigaste målen de kommande åren måste också vara hög ambitionsnivå vad gäller att utöka stomtrafiken. Speciellt spårbunden stomtrafik ska satsas på under de kommande åren. Jag delar SL:s uppfattning om prioriteringen vad gäller den framtida utbyggda spårtrafiken. Viktigast är förstärkningen av pendeltågstrafiken genom utbyggnaden av Mälartunneln, som Banverket är huvudman för. Enligt besked nyligen från regeringen kommer byggandet av Citybanan att påbörjas så snart planeringen har färdigställts, vilket bör kunna innebära en byggnadsstart vid årsskiftet 2005/2006.

Därefter kommer färdigställandet av Tvärbanan, såväl sträckan Hammarby Sjöstad – Slussen som sträckorna Alvik – Kista – Helenelund och Alvik – Solna station. Med tanke på hur angeläget projektet är, både för befintliga områden och kommande nybyggnation, anser jag emellertid att det måste preciseras med kostnader och tidsplan i den strategiska planen.

Det är av mycket stor betydelse att den framtida utbyggnaden av bostäder och arbetsplatser i staden och regionen redan från början har god kollektivtrafikförsörjning. Jag håller därför med SL om att en planering bör beskrivas även för de banutbyggnader där den sannolika byggnadsstarten ligger utanför strategiska planens tidsområde. Det är

därför bra att även sådana projekt tas upp i planen. I det tredje steget bör även förlängning av tunnelbanan till Älvsjö därför tas med i planen.

Förutom utbyggnaden av spårtrafiken är även fortsatt satsning på stombussarna av största vikt. ”De blå bussarna” har blivit mycket populära och bidrar både till fler och nöjdare kunder. Jag skulle utöver detta gärna sett fler förslag som underlättar övergångar från andra trafikslag till kollektivtrafik. Ett typexempel på sådan åtgärd är att tillskapa infartsparkeringar.

Jag delar stadsbyggnadsnämndens uppfattning att en mer utförlig och konkret strategisk plan bör tas fram i god tid före varje statlig planeringsomgång och ha ett längre tidsperspektiv än de nationella planerna, exempelvis femton år.

Liksom stadsledningskontoret tycker jag att det är beklagligt att det planerade försöket med miljöavgifter inte getts något utrymme i planen. Oavsett om försöket permanentas eller ej kommer det att ha stor inverkan på resandeströmmarna. Vi förutsätter att SL:s åtaganden i samband med miljöavgifterna biläggs SL:s strategiska plan för 2004-2008.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta följande

1. Som svar på remissen översända denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Stockholm den 19 februari 2004

ROGER MOGERT

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** anfördes av borgarrådet *Kristina Axén Olin* (m) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. delvis godkänna föredragande borgarråds förslag till beslut
2. därutöver anför följande:

En storstad som Stockholm behöver ett fungerande trafiksystem för såväl bil- som kollektivtrafik. Kollektivtrafikens betydelse i stockholmsregionen framgår tydligt av statistiken från 2003, då de dagliga resorna uppgick till 1 430 000 under vardagar. Vidare beräknar SL att resandet kommer att öka med 7 procent fram till 2008 vilket innebär ytterligare 100 000 dagliga resor – även utan biltullar/trängselskatter.

Den strategiska planen skall vara en plattform för kommande års arbete med kollektivtrafiken i länet. Mot bakgrund av att införande av biltullar/trängselskatter är den i särklass största förändringen gällande kollektivtrafikens utmaningar är det anmärkningsvärt att det i den strategiska planen fullständigt saknas förberedelse för detta. Det finns i dagsläget inget klart avtal mellan staten och SL vilket gör att inga nya bussar kan köpas in för att hantera den förväntade ökningen av kollektivt resande. Det har dessutom framkommit under februari att SL kan få problem att rekrytera nya chaufförer då förberedelsetiden är knapp. Det finns heller ingen förberedelse för de infartsparkeringar, och transporter till och från dem, som kommer att behövas om majoriteten tvingar igenom biltullsprojektet.

En strategisk plan för de kommande åren som helt utelämnar den största och mest genomgripande trafikförändringen i Stockholm på flera årtionden kan knappast betecknas som seriös. Biltullarna/trängselskatterna kommer att skapa stora problem för kollektivtrafiken. Det hade varit klädsamt om det i SL:s strategiska plan fanns en förberedelse inför detta.

Det är dock egendomligt att det i den strategiska planen finns planer på att utreda tidsdifferentierade taxor. Det innebär i praktiken att samtidigt som trängselskatter skall införas för biltrafiken utreder SL egna trängselskatter i kollektivtrafiken.

För att klara av ett ökat kollektivt resande på lång sikt behöver kollektivtrafiken byggas ut och göras mer attraktiv för regionens medborgare. Utbyggnaden bör främst ske i form av spårbunden trafik. Investeringar i denna storleksordning är ofta långsiktiga och sträcker sig över en period om 10-15 år. Därför är det märkligt att SL har valt ett så kort tidsperspektiv på sin strategiska plan, speciellt då man i avsnittet om utbyggnaden av stomtrafiken nämner projekt som inte ens kommer att kunna realiseras perioden 2004-2008. SL:s strategiska plan är dessvärre varken strategisk eller långsiktig.

## ÄRENDET

SL har upprättat ett förslag till Strategisk plan 2004-2008. Förslaget har skickats på remiss till bl. a. länets kommuner. Hela dokumentet redovisas i bilaga.

## REMISSER

Ärendet har för synpunkter remitterats till stadsledningskontoret (SLK), gatu- och fastighetsnämnden (GFN) och stadsbyggnadsnämnden (SbN).

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande, daterat 12 februari 2004, har i huvudsak följande lydelse.

### Stadsledningskontorets synpunkter

Det är mycket värdefullt att kommunerna ges tillfälle att yttra sig över förslaget till strategisk plan. Kollektivtrafiken har en växande betydelse för hela regionens konkurrenskraft och som nyckelfaktor när det gäller både miljöförbättringar och ökat bostadsbyggande.

Stadsledningskontoret tillstyrker i huvudsak förslaget till strategisk plan och instämmer i de synpunkter som anförts av stadsbyggnadsnämnden och gatu- och fastighetsnämnden. Det bör dock särskilt framhållas att de ekonomiska förutsättningarna att uppnå de uppställda målsättningarna borde ha redovisats tydligare. Inte minst borde statens ansvar för utbyggnaden av den spårbundna trafiken ha betonats ytterligare.

Det är beklagligt att det planerade försöket med miljöavgifter inte getts något utrymme alls i planen. Oavsett om försöket permanentas eller ej kommer det att ha stor inverkan på resandeströmmarna och vara av så ingripande karaktär att det hade funnits anledning att redovisa SL:s ambition att genom förbättringar bidra till försökets genomförande.

**Gatu- och fastighetsnämnden** beslutade den 17 februari 2004 att överlämna och åberopa gatu- och fastighetskontorets tjänsteutlåtande som yttrande till kommunstyrelsen, samt att därutöver anförda följande.

Kollektivtrafiken är en viktig del av alla åtgärder som staden gör för en bra boendemiljö, ett livskraftigt näringsliv och en miljövänlig stad. Därför är det viktigt för Stockholm att SL fortsätter att strategiskt utveckla kollektivtrafiken så att den attraherar nya resenärer och erbjuder moderna transportlösningar.

Vi välkomnar den stora bussförstärkningen som SL nu planerar inför försöket med miljöavgifter i Stockholm. Förstärkningen utgör en viktig del av projektet och kommer att leda till att kollektivtrafikresorna kan öka i rusningstid och därmed öka framkomligheten även i vägtrafiken. Det är emellertid anmärkningsvärt att SL inte nämner miljöavgiftsförsöket i sin strategiska plan för de närmast kommande åren.

*Reservation* avfördes av *Sten Nordin m.fl.* (m) och *Ulf Fridebäck m.fl.* (fp) med hänvisning till sitt förslag till beslut, enligt följande.

att i huvudsak godkänna kontorets förslag till beslut  
att därutöver anföras:

Det är i högsta grad anmärkningsvärt att det i SL:s strategiska plan fullständigt saknas förberedelse för det försök med biltullar/trängselskatter som den politiska majoriteten beslutat om. Även om den strategiska planen i första hand är ett internt dokument för SL framgår också tydligt att den skall vara en plattform för kommande års arbete med kollektivtrafiken i området.

Införandet av biltullar är – utan tvekan – den mest betydande förändringen gällande kollektivtrafikens utmaningar som är aktuell de kommande åren.

I dagsläget finns inget klart avtal mellan staten och SL om de 500 miljoner SL behöver, vilket gör att inga nya bussar kan köpas in för att hantera den förväntade ökning av kollektivt resande. Det har dessutom framkommit att SL kan få problem med rekryteringen av nya chaufförer då tiden till försöket skall starta är så kort. Det finns heller ingen förberedelse för infartsparkeringar, och transporter till och från dem, som kommer att behövas om majoriteten tvingar igenom biltullsprojektet.

Om majoritetens försök med biltullar/trängselskatter skall kunna genomföras utan ett veritabelt trafik kaos i huvudstaden måste SL ha en betydande förberedelse för den trafikantstormning som väntas. Det framgår med all önskvärd tydlighet i den strategiska planen att den förberedelsen i dagsläget fullständigt saknas.

**Gatu- och fastighetskontorets** tjänsteutlåtande, daterat den 29 januari 2004, har i huvudsak följande lydelse.

#### Analys

Förslaget till strategisk plan är mycket kortfattat. Eftersom underlagsmaterialet inte medföljer remissutgåvan är det svårt att kunna se hur man har kommit fram till ställningstagandena i de olika avsnitten i planen.

Fullskaleförsöket med miljöavgifter omnämns inte i förslaget till strategisk plan. I remisskrivelsen från SL framhålls dock att planering inför försöket med miljöavgifter pågår för fullt inom SL. Försöket kommer inom SL att planerings- och budgetmässigt att behandlas som ett särskilt projekt under försöksperioden. SL uppger att om miljöavgifter införs mer permanent kan den strategiska planen komma att ses över.

#### Samråd

Förslaget till strategisk plan har föredragits och diskuterats vid kollektivtrafikutskottets möte den 27 januari i år.

#### Kontorets förslag/synpunkter

Kontoret anser det värdefullt att kommunerna nu ges möjlighet att diskutera förslaget till ny strategisk plan för SL:s verksamhet under den kommande femårsperioden 2004-2008.

Det är viktigt att resenärerna ser kollektivtrafiken som ett bekvämt och tillförlitligt sätt att ta sig dit man ska. Det är därför naturligt att en stor del av planen omfattar olika åtgärder för att nå målet om fler och mer nöjda resenärer. I den mån som gatu- och fastighetskontoret berörs av dessa åtgärder, bl. a. i egenskap av ansvarig för gatu- och vägnätet, är kontoret berett att medverka till att förbättra för SL-trafiken.

Kontoret har inte några synpunkter på de avsnitt i förslaget till strategisk plan som omfattar visionen och strategierna till att nå de uppsatta marknadsmålen. Avgörande för om visionen och marknadsmålet om fler och mer nöjda resenärer kan nås är att SL ges tillräckliga ekonomiska resurser för att genomföra de i planen avgivna åtgärderna.

Som nämnts är avsnittet om ekonomin i planen mycket kort. Några kvantitativa uppgifter, till exempel vilka belopp som skulle krävas för att kunna genomföra erforderliga åtgärder för att öka pålitligheten i trafiken, anges inte i planen. Det anges inte heller vilka belopp som man räknar med skulle kunna disponeras för dessa åtgärder under planperioden. Detta gör att det inte går att bilda sig en uppfattning om målet om fler och mer nöjda resenärer kommer att kunna uppnås.

En för staden också viktig del i planen är avsnittet om planerna på den framtida, utökade stomtrafiken, speciellt spårtrafiken.

Kontoret delar SL:s uppfattning om prioriteringen vad gäller den framtida utbyggda spårtrafiken. Viktigast är förstärkningen av pendeltågstrafiken genom utbyggnaden av Citybanan.

Därefter kommer färdigställandet av Tvärbanan, såväl sträckan Hammarby Sjöstad – Slussen som sträckorna Alvik – Kista – Helenelund och Alvik – Solna station. I tredje hand kommer en grupp utbyggnader där ett påbörjande sannolikt ligger relativt långt fram i tiden.

Banverket är huvudman för Citybanan. Enligt besked nyligen från regeringen kommer byggandet av Citybanan att påbörjas så snart planeringen har färdigställts, vilket bör kunna innebära en byggnadsstart vid årsskiftet 2005/2006.

För Tvärbanan är SL huvudman. I förslaget till strategisk plan redovisas dock inte några uppgifter om kostnader eller planerad tid för byggstart för utbyggnaden av Tvärbanan. Det måste ses som anmärkningsvärt eftersom det gäller två utbyggnader som kommer att kräva mer än en miljard kronor vardera i investering och kontoret anser att mer konkreta uppgifter om utbyggnaderna bör tas in i planen.

Utbyggnad av Tvärbanan Hammarby Sjöstad – Slussen och den därmed sammanhängande konverteringen av Saltsjöbanan till snabbspårväg hänger samman med den fortsatta utbyggnaden av Hammarby Sjöstad. Planeringen av denna utbyggnad, ett stads- och bostadsutvecklingsprojekt med nya spår- och trafiklösningar kallat Danvikslösen och som omfattar ett område inom både Stockholms stad och Nacka kommun, sker gemensamt av Stockholm och Nacka i samarbete med SL och landstinget. Projektet möjliggör byggandet av 6 000 lägenheter samtidigt som det skapar betydande trafik- och miljöförbättringar. Tidsmässigt förutsätter den nu pågående detaljplanprocessen att en byggnadsstart skall kunna ske i slutet av 2005. I SL:s strategiska plan är det därför angeläget att sätta in Tvärbanans förlängning till Slussen med denna tidsplan. Banverket har i sin investeringsplan tagit med 50% statsbidrag till denna förlängning av Tvärbanan. Utbyggnad av Tvärbanan Alvik – Kista – Helenelund är mycket angelägen, och även där kommer det att vara planeringsmässigt möjligt att starta utbyggnaden i slutet av år 2005. Om det bedöms som resursmässigt svårt att starta två utbyggnader av Tvärbanans förlängning ungefär samtidigt skulle utbyggnaden från Alvik kunna senareläggas till en start år 2006. Banverkets förslag till investeringsplan, som för närvarande prövas i regeringen, upptar 50 % statsbidrag även till förlängningen från Alvik och norrut. Det i Banverkets plan upptagna beloppet medger dock inte bidrag till de fulla investeringarna för sträckorna Alvik – Kista – Helenelund och Alvik – Solna station.

Kontoret håller med SL om att en planering bör bedrivas även för de banutbyggnader där den sannolika byggnadsstarten ligger relativt sett litet längre fram i tiden. Nuvarande regelverk gör att det inte är onormalt med en 4 à 5 års planeringstid innan en utbyggnad av en ny spårsträcka kan komma till stånd.

En utbyggnad av tunnelbana Odenplan – Karolinska har aktualiserats i samband med utbyggnaden av Norra stationsområdet. Kontoret vill därför förorda att SL prioriterar planeringen av sådan utbyggnad och att den tas upp som ett av de första projekten efter Tvärbanans utbyggnad.

Slutligen vill kontoret understödja utbyggnaden av stombusstrafiken. De i trafik satta linjerna, både de i innerstaden och de i övriga stockholmsområdet, har blivit mycket uppskattade av resenärerna. Stombusslinjerna har visat sig vara ett verksamt sätt att öka antalet kollektivtrafiksresenärer och därmed också begränsa biltrafiktökningen.

Sammanfattningsvis välkomnar kontoret den strävan som uttrycks i SL:s strategiska plan att få fler och mer nöjda resenärer. Innehållet i förslaget till strategisk plan innehåller dock inte tillräckligt med underlagsmaterial för att man kan bedöma om målet att få fler och mer nöjda resenärer kommer att kunna uppfyllas.

Kontoret välkomnar också SL:s tydliga prioritering av att bland utökningar i spårtrafiken framhålla färdigställandet av Tvärbanan, såväl sträckan Hammarby Sjöstad – Slussen som sträckorna Alvik – Kista – Helenelund och Alvik – Solna station. Enligt kontorets uppfattning borde man i planen även ha angivit under vilken tid sträckorna borde byggas ut. Utbyggnaden av sträckan Hammarby Sjöstad – Slussen bör påbörjas 2005/2006. Även utbyggnad av sträckan Alvik – Kista – Helenelund kan planeringsmässigt påbörjas 2005/2006, men det kan av resurshänsyn vara lämpligt att senarelägga byggnadsstarten för denna sträcka med ett år till 2006/2007. Sammanfattningsvis vill kontoret framhålla att en konkret strategisk plan för SL:s framtida verksamhet är ett betydelsefullt stöd för stadens arbete inom olika utvecklingsområden. Det är



viktigt att kunna beskriva den framtida kollektivtrafikens utformning och kunna samordna den med bl. a. bebyggelseutvecklingen. Den framtida kollektivtrafiken kommer också att påverka förutsättningarna för den övrig trafiken och inte minst påverka stadens miljöförhållanden. Mot den bakgrunden är det också önskvärt att man inom SL överväger om den strategiska planen i framtiden kan omfatta en längre tidsperiod än den femårsperiod som den nu remitterade planen omfattar.

Kontoret föreslår att gatu- och fastighetsnämnden överlämnar och återoppar detta tjänsteutlåtande som svar på remissen till kommunstyrelsen.

**Stadsbyggnadsnämnden** beslutade den 5 februari 2004 att överlämna och återopa kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

*Reservation* anfördes av *Lotta Edholm m.fl.* (fp) och *Joakim Larsson m.fl.* (m) med hänvisning till sitt yrkande, enligt följande.

Att stadsbyggnadsnämnden i huvudsak godkänner kontorets förslag,  
samt därutöver anför följande:

En storstad som Stockholm behöver ett fungerade trafiksystem för såväl bil- som kollektivtrafik. Kollektivtrafikens betydelse i Stockholms regionen ser man tydligt på statistiken från 2003 då de dagliga resorna uppgick till 1 430 000 under vardagar. Vidare beräknar SL att resandet kommer att öka med 7 procent fram till 2008 vilket innebär ytterligare 100 000 dagliga resor, exklusive effekterna av införandet av biltullar.

Det är anmärkningsvärt att det i SL:s strategiska plan inte finns en större föreberedelse för det försök med biltullar som den politiska majoriteten beslutat om. Det finns i dagsläget inget klart avtal mellan staten och SL vilket gör att inga nya bussar kan köpas in för att hantera den förväntade ökningen av kollektivt resande. Det har 5 februari 2004 55 (61) dessutom framkommit att SL kan få problem att rekrytera nya chaufförer då tiden till försöket skall starta är så kort. Det finns heller ingen förberedelse för de infartsparkeringar, och transporter till och från dem, som kommer att behövas om majoriteten tvingar igenom biltullsprojektet.

För att klara av ett ökat kollektivt resande på lång sikt behöver kollektivtrafiken byggas ut och göras mer attraktiv för regionens medborgare. Utbyggnaden bör främst ske i form av spårbunden trafik. Investeringar i denna storleksordning är ofta långsiktiga och sträcker sig över en period om 10-15 år. Därför är det märkligt att SL har valt ett så kort tidsperspektiv på sin strategiska plan, speciellt då man i avsnittet om utbyggnaden av stomtrafiken nämner projekt som inte kommer att kunna realiseras perioden 2004-2008 av såväl tidsskäl som ekonomiska begränsningar. Det som behövs är en mer visionär, långsiktig, utförlig och konkret plan som kan användas under en längre tidsperiod men även under nästa statliga planeringsomgång.

*Särskilt uttalande* gjordes av *Kerstin Rossipal* (kd) enligt följande.

En storstad som Stockholm behöver ett fungerade trafiksystem för såväl bil- som kollektivtrafik. Kollektivtrafikens betydelse i Stockholms regionen ser man tydligt på statistiken från 2003 då de dagliga resorna uppgick till 1 430 000 under vardagar. Vidare beräknar SL att resandet kommer att öka med 7 procent fram till 2008 vilket innebär ytterligare 100 000 dagliga resor, exklusive effekterna av införandet av trängselavgifter.

Det är anmärkningsvärt att det i SL:s strategiska plan inte finns en bättre föreberedelse för det försök med trängselavgifter som den politiska majoriteten beslutat om. Det finns i dagsläget inget klart avtal mellan staten och SL vilket gör att inga nya bussar kan köpas in för att hantera den förväntade ökningen av kollektivt resande. Det har dessutom framkommit att SL kan få problem att rekrytera nya chaufförer då tiden till försöket skall starta är så kort. Det finns heller ingen förberedelse för de infartsparkeringar, och transporter till och från dem, som kommer att behövas om majoriteten tvingar igenom det planerade försöket med trängselavgifter.

För att klara av ett ökat kollektivt resande på lång sikt behöver kollektivtrafiken byggas ut och göras mer attraktiv för regionens 5 februari 2004 56 (61) medborgare. Utbyggnaden bör främst ske i form av spårburen trafik (pendeltåg, spårvagn och tunnelbana). Investeringar i denna storleksordning är ofta långsiktiga och sträcker sig över en period om 10- 15 år. Därför är det märkligt att SL har valt ett så kort tidsperspektiv på sin strategiska plan, speciellt då man i avsnittet om utbyggnaden av stomtrafiken nämner projekt som inte kommer att kunna realiseras perioden 2004-2008 av såväl tidsskäl som ekonomiska begränsningar. Det som behövs är en mer visionär, långsiktig, utförlig och konkret plan som kan användas under en längre tidsperiod men även under nästa statliga planeringsomgång.

**Stadsbyggnadskontorets** tjänsteutlåtande, daterat 23 januari 2004, har i huvudsak följande lydelse.

#### Kontorets synpunkter

Kontoret har ingenting att invända mot den vision, den affärsidé samt de mål, randvillkor och strategier som redovisas i SLs strategiska plan. Enligt kontorets mening är denna plan dock för lite konkret och har ett alltför kort tidsperspektiv. Det kan ifrågasättas om den är den långsiktiga strategiska plan för kollektivtrafiken som kollektivtrafikkommittén i sitt nyligen framlagda betänkande (SOU 2003:67) föreslagit skall tas fram av varje trafik huvudman, d v s i Stockholms län SL.

Kontoret anser att ett stort problem inför varje planeringsomgång för de nationella planerna för trafikinfrastruktur är att SL har för få utredda spårobjekt. En mer utförlig och konkret strategisk plan bör enligt kontorets mening tas fram i god tid före varje statlig planeringsomgång och ha ett något längre tidsperspektiv än de nationella planerna, exempelvis femton år. För de objekt som bör påbörjas inom tio år och således kan tas med i Banverkets Framtidsplan för järnvägen ( som numera även innehåller bidrag till regionala spår ) bör SL ha åtminstone färdiga järnvägsutredningar – steg 2 enligt lagen om byggande av järnväg. Objekt som kan påbörjas senare bör åtminstone ha varit föremål för förstudier, steg 1 enligt samma lag. Den strategiska planen blir då bl a den sammanhållande ramen för dessa objekt och bör även lägga stor vikt vid finansieringsfrågorna. Med ett sådant underlag att redovisa torde möjligheterna att få en större andel av de statliga medlen öka väsentligt.

Kontoret ser därför med stort intresse fram emot arbetet i den ”Strategiska arbetsgrupp” som på SLs initiativ bildats mellan SL och staden, representerade av både stadsbyggnadskontoret och gatu- och fastighetskontoret. Syftet med arbetsgruppen är bl a att utarbeta förslag till övergripande kollektivtrafikstrategier för Stockholms stad med en tidshorisont på 10-15 år. Kontoret anser att denna arbetsgrupps arbete vad gäller de övergripande kollektivtrafikstrategierna bör bedrivas skyndsamt och att resultatet av dess arbete bör utgöra ett underlag för en strategisk plan av det slag som kontoret efterlyser.

SLs remitterade strategiska plan lägger stor vikt vid samordningen mellan kollektivtrafik- och markanvändningsplanering. Kontoret vill understryka betydelsen av att den framtida utbyggnaden av bostäder och arbetsplatser i staden och regionen i så stor utsträckning som möjligt samordnas med det befintliga och det planerade spårnätet. Stadsbyggnadskontorets analyser visar att det går att öka kollektivandelen om en avsevärt större andel av arbetsplatserna än enligt RUFs antaganden förläggs mer centralt och i goda kollektivtrafiklägen. En sådan planeringsstrategi innebär också att vägtrafikarbetet ökar i mindre omfattning i regionen och ytterstaden än enligt RUFs förutsättningar. Tillgängligheten blir generellt något bättre med kollektivtrafik, men något sämre eller oförändrad med bil.