



---

AB  
Storstockholms  
Lokaltrafik

---

# Strategisk plan 2004–2008

REMISSUTGÅVA, TEXTVERSION



## **INNEHÅLL**

### **UTKAST 2003-11-28**

Vision .....	2
Affärsidé, kärnvärden, mål .....	3
Vår ekonomi .....	4
Strategier – vår produkt .....	5
Strategier – vårt arbetssätt .....	8
SL-trafiken .....	10



# SL – det självklara valet

## MAN KAN ALLTID LITA PÅ SL

### – Trafiken är pålitlig och det är enkelt att resa med oss

Vår trafik är känd för sin pålitlighet och högt utvecklade service, och ses som ett föredöme för kollektivtrafik i hela världen. Skräddarsydda informations- och betalningslösningar gör det enkelt att resa med oss.

SL anses vara ett modernt och etiskt företag som är drivande i frågor som rör kollektivtrafiken, och vi bevakar ständigt våra kunders intressen. Samarbetet mellan SL och entreprenörerna är väl utvecklat och en tydlig rollfördelning har lagt grunden till ett stimulerande arbete med kunden i fokus för oss alla.

## SL ÄR NYCKELN TILL HELA STOCKHOLM

### – Vi minskar avstånd mellan platser och människor

SL minskar avståndet mellan människor. Vi erbjuder ett stort nät av snabba och bekväma förbindelser i moderna, trevliga och trygga miljöer. Stockholmarna är stolta över sin kollektivtrafik. Även de som kompletterar sitt resande med bil, inser att SL-trafiken är en värdefull tillgång för alla och en viktig förutsättning för regionens utveckling.

## VI GER MER

### – Att resa med SL ger tid till annat

Allt fler uppskattar att slippa köra själva och istället få tid över till annat. De flesta reser dagligen med SL och många anser sig helt enkelt inte behöva bil. Vi förstår att tiden är dyrbar för våra kunder och gör allt för att deras stund hos oss ska bli värdefull. I våra miljöer finns ett rikt utbud av kringsservice som förenklar vardagen och ger resan ett uppskatta mervärde. Resan med SL är väl använd tid. En extra stund att arbeta, läsa, umgås eller bara koppla av.

# Affärsidé, kärnvärden, mål, randvillkor

## AFFÄRSIDÉ

Vi ska erbjuda alla i Stockholms län attraktiva resor genom en väl utbyggd, pålitlig och prisvärd SL-trafik. På så sätt bidrar vi till en långsiktigt hållbar utveckling av regionen.

## SLS KÄRNVÄRDEN

SL har fastställt tre kärnvärden som ska fungera som vägledning för allt förändringsarbete inom SL-trafiken.

- *Ansvar för hela resan. Sammanfattar SLs roll som trafikhuvudman för kollektivtrafiken i Stockholms län. SL har ansvar för kontinuitet i trafiken.*
- *Pålitlighet. Kunderna ska uppfatta SL-trafiken som punktlig, tillgänglig, säker och trygg.*
- *Enkelhet. Det ska vara lätt att resa med SL-trafiken. SL ska sträva efter att utveckla ett så användarvänligt trafiksystem som möjligt.*

## MARKNADSMÅL

Vårt övergripande mål är att vi ska få fler och mer nöjda resenärer. Till och med år 2008 ska resandet öka med 7 procent vilket innebär ytterligare 100 000 dagliga resor. Vi ska behålla våra trogna kunder och få de som reser sällan med SL att resa oftare med oss. Antalet resenärer med periodkort ska därför öka till 450 000 en genomsnittlig månad. I målet för antalet resor ingår inte effekterna av miljöavgifter.

En förutsättning för att resandet med SL ska öka, är att vi lyckas leva upp till våra kunders behov, krav, önskemål och förväntningar på SL. Vår målsättning är att 95 procent av våra kunder anser att vi lyckas uppfylla eller överträffa deras förväntningar.

MÅLNIVÅER	2003	2008
Resor en vanlig vardag	1 430 000	1 530 000
Antal resenärer med periodkort	400 000	450 000
Andel nöjda resenärer	86 %	95 %

Det är inte vare sig ekonomiskt möjligt eller miljömässigt försvarbart att öka SL-resandet i alla relationer. Den tyngsta och viktigaste resrelationen i länet är till och från Stock-

holms innerstad tillsammans med övriga radiella resor och resor i de mest centrala delarna. Redan idag har vi internationellt sett höga marknadsandelar för kollektivtrafiken, cirka 75 procent av all trafik till Stockholms innerstad under morgonens högtrafik görs med SL.

Vår målsättning är att öka SLs marknadsandel för resor i de relationer där det finns ekonomiska och miljömässiga förutsättningar för en konkurrenskraftig kollektivtrafik.

## RANDVILLKOR

Som komplement till marknads målet finns ett antal randvillkor för SL-trafikens utveckling, som i sig är utomordentligt viktiga och som gäller som förutsättningar för vårt arbete med att nå marknads målet. Det gäller kraven på kostnadseffektivitet, miljöhänsyn, säkerhet och trygghet samt tillgänglighet för funktionshindrade.

### Ekonomi

Vi ska medverka till ett väl avvägt transportsystem på samhällsekonomiska grunder. SL-trafiken ska drivas på ett företagsekonomiskt effektivt sätt inom det ekonomiska utrymme som landstinget beslutar.

### Miljö

Kollektivtrafiken är en viktig del i uppbyggnaden av ett hållbart samhälle. Vi ska därför i allt arbete sträva efter

- *Att endast utnyttja energi från förnybara källor*
- *Att ingen tillförsel av giftiga ämnen sker till de naturliga kretsloppen*
- *Att återföra alla restprodukter i kretsloppet*

### Säkerhet och trygghet

Vi ska erbjuda såväl kunder som personal en säker och trygg kollektivtrafik. Kunderna ska uppleva SL som det säkraste alternativet. Målet är att ingen resenär eller anställd ska dödas eller allvarligt skadas i SL-trafiken.

### Tillgänglighet för funktionshindrade

Alla som själva eller med hjälp av ledsagare kan ta sig till stationer eller busshållplatser ska kunna resa med SL.

# Vår ekonomi

Under senare år har omfattande satsningar skett i SL-trafiken. Tunnelbanan har rustats upp med nya fordon och moderniserade stationer, tvärbanan har byggts ut, stombussnätet har införts i innerstaden, m m. Även under kommande år görs stora investeringar. Större delen av pendeltågstrafiken får nya och moderna tåg, ett nytt biljettsystem införs, realtidsinformationen utvecklas, etc.

Satsningarna är absolut nödvändiga, men innebär samtidigt ökade kostnader. Dessa kommer under en period när konjunkturen är dämpad och resandeutvecklingen, såväl som våra intäkter, stagnerar eller minskar. Det är svårt för vår ägare att öka tillskottet i den takt kostnaderna stiger. Det ställer höga krav på oss.

I första hand måste alla investeringar vara kostnadseffektiva. Det betyder inte att en billig lösning alltid är bäst, men varje insats ska föregås av en grundlig bedömning av om vi

uppnår kostnadseffektivitet i förhållande till vilken standard våra kunder efterfrågar.

Minst lika viktigt som att ha kontroll på kostnaderna, är att öka våra intäkter. Här betyder givetvis resandeutvecklingen mycket. Genom att ständigt bli bättre och anpassa vår trafik, kan vi få ökat resande och därmed ökade biljettintäkter. Men även inom andra områden kan vi utvecklas och bli bättre. Ökade reklamintäkter, riktade marknadsföringsinsatser, utvecklad taxestruktur och biljettsortiment, EU-bidrag, nya finansieringslösningar m m, kan vara några exempel.

Sist men inte minst måste vi säkra våra intäkter och se till att varje resenär betalar för sin resa.

Att varje satsning blir effektiv och våra intäkter ökar är inte ett ansvar för en enskild avdelning. Mot bakgrund av den kärva ekonomin måste alla som arbetar med SL-trafiken bidra.

# Strategier – vår produkt

## FÖR ATT NÅ VÅRT MARKNADSMÅL SKA VI

- Delta aktivt i samhällsplaneringen
- Öka pålitligheten
- Förbättra störningsinformationen
- Förenkla byten och förbättra kundmiljöer
- Minska trängseln
- Sälja SL-trafiken aktivt

### DELTA AKTIVT I SAMHÄLLSPLANERINGEN

En viktig faktor för en effektiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik är markanvändningen. Samspelet mellan kollektivtrafik och bebyggelse har varit avgörande för Stockholms läns höga kollektivtrafikandel. En utbyggd och väl fungerande kollektivtrafik bidrar i hög grad till hushållning med begränsade resurser och jämlika förutsättningar för resor. Dessutom lägger kollektivtrafiken grunden till en hållbar utveckling i en växande storstadsregion och bidrar starkt till attraktiva och livfulla stadsmiljöer. Därför är det avgörande att kollektivtrafikens förutsättningar i samhällsplaneringen beaktas när regionens framtid planeras.

Vi ska verka för en samhällsplanering som gynnar ett ökat kollektivt resande och ett lågt bilberoende. Några exempel på principer för markanvändning och samhällsplanering som gynnar kollektivtrafiken är:

- *stadsstruktur med tät bebyggelse.*
- *koncentration till huvudcentrum och kompletterande delregionala kärnor.*
- *områden med en blandning av bostäder, arbetsplatser, skolor och andra verksamheter.*
- *ett gatunät som är väl anpassat för kollektivtrafik.*
- *befrämjande av radiella resmönster, med kompletterande strategiska tvärgående förbindelser.*
- *genomgående gatustruktur i villaområdena.*

### Genom att mer aktivt delta i stads- och samhällsplaneringen ska vi

- *påverka lagstiftning och praxis kring bebyggelseplanering och beskattning så att kollektivtrafikens konkurrenskraft stärks.*
- *arbeta för en stadsutveckling i länet som gynnar kollektivtrafiken.*
- *öka inflytandet genom att delta i ett tidigt skede av stadsplaneringen.*
- *utveckla kunskapen om SL och kollektivtrafikens förutsättningar hos arkitekter, byggföretag, kommuner och andra aktörer som arbetar med samhällsplanering.*
- *ta en aktiv del i samhällsdebatten.*

### ÖKA PÅLITLIGHETEN

För våra resenärer är pålitlighet den allra viktigaste kvalitetsfaktorn. För våra resenärer innebär pålitligheten framför allt att vår trafik ska vara punktlig.

Enligt den senaste undersökningen, hösten 2003, är bara 58 procent av våra kunder nöjda med oss i det avseendet.

De brister som ger upphov till nedsatt punktlighet har ett antal bakomliggande orsaker, dels hos våra entreprenörer och dels i infrastrukturen men också i samverkan mellan oss och våra entreprenörer.



## Strategier – vår produkt

### För att öka pålitligheten ska vi

- göra en systematisk uppföljning och analys av samtliga störningar.
- åtgärda prioriterade fel i vår egen infrastruktur-anläggning, dvs. tunnelbana, lokalbanor och spårfordon.
- säkerställa rätt standard i vår egen infrastruktur så att omfattningen av störningarna minskar.
- arbeta mer aktivt tillsammans med Banverket för att säkerställa kvaliteten i spåranläggningen för pendeltågstrafiken.
- utveckla arbetet för ständiga förbättringar tillsammans med trafik- och underhålls-entreprenörerna.
- utveckla avtalen med trafikentreprenörerna så att kvaliteten i trafiken får en tydligare prioritering av pålitlighet.
- göra en systematisk uppföljning och analys av de trafikstörningar som förorsakas av yttre händelser och ta fram förslag till åtgärder.

### FÖRBÄTTRA STÖRNINGSINFORMATIONEN

Vid sidan av en pålitlig trafik är en väl fungerande störningsinformation det som våra resenärer tycker att vi måste bli bättre på.

Dessa två kvalitetsfaktorer har ett starkt samband med varandra; en försening upplevs som ännu större och besvärligare om störningsinformationen inte fungerar. För att våra resenärer ska vara nöjda med oss, trots att störningar ibland kan inträffa, är det viktigt att störningsinformationen håller en hög och jämn kvalitet.

### För att förbättra störningsinformationen ska vi

- underlätta informationsflödet, strukturera informationsprocessen och tydliggöra ansvar och befogenheter för all berörd personal.
- ta fram ett gemensamt informationssystem för all trafik baserad på realtidsinformation.
- utveckla metoder för återkoppling från kunderna på utförd information.

### FÖRENKLA BYTEN OCH FÖRBÄTTRA KUNDMILJÖER

En resa med oss består för det mesta av flera delresor; ofta ingår dessutom en inledande eller avslutande bil- eller cykelfärd. Vi har det samlade ansvaret för hela SL-resan där bytet ingår som en självklar del.

I en växande region och ett geografiskt utspritt upptagningsområde blir det allt viktigare med integrerade trafiklösningar där flera trafikslag kan mötas och samspela.

Vi ska därför aktivt arbeta för att underlätta byten och skapa säkra, trevliga och funktionella miljöer med en enhetlig och korrekt skyltning vid våra bytespunkter.

### För att underlätta byten och skapa bättre kundmiljöer ska vi:

- skapa trygga, trivsamma och tillgängliga stationer och bytespunkter samt undersöka möjligheterna att utveckla kringsservicen.
- arbeta för att byten mellan linjer och färdmedel inom SL-trafiken ska vara enkla och tidanpassade.
- genomföra ett program för upprustning av pendeltågsstationerna så att de kommer att hålla samma höga kvalitet som de nya tågen.
- utveckla konceptet "Parkera och Res".
- se till att personalen är synlig och närvarande i hela SL-trafiken.
- fortsätta utvecklingen av dynamisk kundinformation och realtidsinformation.

### MINSKA TRÄNGSELN

De stora skillnaderna i efterfrågan på resor i hög- respektive lågtrafik har stor påverkan på kvaliteten i kollektivtrafiken. Ett resande som så starkt koncentreras till några få av dygnets timmar innebär risk för trängsel, framkomlighetsproblem och höga kostnader.

Kapacitetsbrister i infrastrukturen liksom en ojämn fördelning av resenärer – både mellan olika tåg och inom enskilda tåg – medför trängsel i högtrafik medan det under andra delar av dagen finns gott om tomma säten. Här finns en stor potential; även relativt blygsamma förändringar i resmönstren kan innebära stora kvalitetsförbättringar för den enskilde resenären.

Därför ska vi arbeta för att öka kapaciteten i spårtrafiken och förbättra framkomligheten men också anta utmaningen att långsiktigt bidra till en förändring av resmönstren.

#### **För att minska trängseln ska vi**

- *arbeta såväl kort- som långsiktigt för en ökad kapacitet i pendeltågstrafiken.*
- *övertyga kommuner och andra väghållare om vikten av att förbättra busstrafikens framkomlighet och minska störningskänsligheten, i synnerhet i Stockholms stad.*
- *marknadsföra avgångar och linjer där det finns gott om plats och informera om vilka avgångar som är mest belastade.*
- *utreda effekterna av en tidsdifferentierad taxa.*
- *undersöka möjligheterna att genom olika samarbetsformer med exempelvis skolor och stora arbetsplatser medverka till förändringar i resmönstren.*

#### **SÄLJ SL-TRAFIKEN AKTIVT**

Kännedomen om SL är hög bland länets invånare och vi har en hög marknadsandel. Samtidigt tror vi att fler skulle resa med oss om kännedomen om vårt utbud ökade ytterligare.

För att nå dessa potentiella kunder behöver vi lägga mer kraft på att offensivt marknadsföra och sälja SL-trafiken.

För dem som reser med oss ska det bli enklare att betala för vår tjänst. Det nya biljettsystemet skapar nya möjligheter att förbättra vår försäljningsorganisation, vidareutveckla vårt biljettsortiment och ytterligare förenkla för våra kunder att betala sin resa.

#### **Vi ska sälja SL-trafiken aktivt genom att:**

- *offensivt marknadsföra SLs stora trafikutbud.*
- *bedriva säljinriktade kampanjer.*
- *utveckla vår försäljningsorganisation i riktning mot kostnadseffektivitet och hög tillgänglighet*
- *i större utsträckning arbeta med direktbearbetning och säljfrämjande åtgärder till företag och enskilda resenärer.*
- *sätta mål för försäljning både för SL-trafiken i stort och för våra enskilda entreprenörer. Målen ska vi noga följa upp, redovisa och använda som mått på vår framgång.*
- *förbättra vår kunskap om sambandet mellan prisstruktur, resandeutveckling och intäkter.*
- *vidareutveckla vårt biljettsortiment med produkter som våra kunder efterfrågar och som de vill betala för.*



# Strategier – vårt arbetssätt

## FÖR ATT NÅ VÅRT MARKNADSMÅL SKA VI

- Arbeta med kundorienterad verksamhetsutveckling
- Vidareutveckla samarbetet med trafikentreprenörerna
- Säkerställa kompetensen inom SL
- Säkerställa tillgången till kompetent personal i SL-trafiken

### KUNDORIENTERAD VERKSAMHETSUTVECKLING

Vår uppgift är att skapa värde för resenärerna och för medborgarna i vårt län. Kundernas behov, krav, önskemål och förväntningar är vägledande för oss.

Kundorienterad verksamhetsutveckling är vårt grundläggande angreppssätt för att fortlöpande förbättra vår produkt och effektivisera vårt sätt att arbeta.

Vi har valt SIQ:s modell för kundorienterad verksamhetsutveckling som vårt verktyg, och gör de anpassningar av modellen som är relevanta för SL-trafiken.

För att arbeta med kundorienterad verksamhetsutveckling har vi valt att prioritera följande grundläggande värderingar i SIQ:s modell:

#### • Ständiga förbättringar

*Konkurrenskraft kräver ständiga förbättringar och förnyelse av alla verksamhetens delar. Förutsättningen för detta är ett metodiskt förbättringsarbete som genomsyrar organisationen och en kultur som stimulerar till ständigt lärande, kreativitet och nya idéer.*

#### • Kundorientering

*En organisations långsiktiga framgång beror på dess förmåga att skapa värde för dem som den finns till för – kunderna. De externa och interna kundernas uttalade och underförstådda behov, krav, önskemål och förväntningar skall vara vägledande för organisationen, dess medarbetare och verksamhet.*

#### • Engagerat ledarskap

*Engagerat ledarskap på alla nivåer är nödvändigt för att skapa en kultur som sätter kunden i centrum. När alla medarbetare ser sin roll i helheten, har tydliga mål, rätt medel och kunskap om de resultat som nås har vi också goda förutsättningar att nå våra mål.*

#### • Samverkan

*Samverkan är ett nyckelbegrepp i varje framgångsrik organisation. Det är väsentligt att genom samverkan kombinera många kompetenser såväl hos medarbetare som hos kunder, leverantörer, partners, ägare och huvudmän.*

#### • Processorientering

*Genom att se vår verksamhet som processer understryker vi fokuseringen på dem vi är till för och de tjänster vi erbjuder dem. Processerna tydliggör roller och ansvar liksom behovet av samverkan inom vår organisation och med våra operatörer. Processkartläggningen förbättrar möjligheterna att identifiera interna kvalitetsbristkostnader (t.ex. långa ledtider) och att arbeta med förebyggande åtgärder i stället för med akut felavhjälpning.*

### VIDAREUTVECKLA SAMARBETET MED TRAFIKENTREPRENÖRERNA

Det är oerhört viktigt att ansvarsfördelningen mellan oss och våra entreprenörer är tydlig.

Vi har ansvar för utveckling och samordning av SLs trafiksystem. Det innebär att vi lägger fast kvalitetsnivåer och övergripande standardfrågor och investeringar i infrastrukturen. Vi genomför upphandling av trafik, stationstjänst och tekniken för trafiken. Hos oss ligger också ansvaret för uppföljning och kontroll samt prissättning av SL-resorna. Våra mål är långsiktiga och grundas på samhällsekonomiska värderingar.

Entreprenörerna har ansvar för den dagliga service som erbjuds resenärerna. De ska aktivt arbeta med lokal marknadsutveckling och information i sina respektive områden. Entreprenörernas personal påverkar på ett avgörande sätt hur resenärerna upplever SL-resan.

En tydlig rollfördelning och aktiv samverkan mellan oss

och våra entreprenörer är en viktig nyckel till den gemensamma framgång som mäts i antalet nöjda resenärer.

#### **För att vidareutveckla samarbetet med trafik-entreprenörerna ska vi**

- *utveckla trafikavtalen för att ge entreprenörerna starka drivkrafter att i samverkan nå våra mål.*
- *dra lärdom av erfarenheterna från våra försök med incitament genom bonus och viten samt fortsätta utvecklingen av dessa.*
- *fortsätta strävan efter enkla och kraftfulla modeller för styrning i riktning mot SLs mål inom ramen för vad som är samhällsekonomiskt motiverat.*
- *handla upp trafik i sund konkurrens.*
- *agera affärsmässigt.*
- *bilda fora för erfarenhet- och kompetensutbyte mellan SL och trafikentreprenörerna.*

Vi ska dessutom

- *Verka för en långsiktig konkurrens inom kollektivtrafikens verksamhetsområden*

#### **SÄKERSTÄLL KOMPETENSEN INOM SL**

Beställarrollen och samarbetet med entreprenörerna utvecklas ständigt och vårt behov av kompetens är likaså i ständig förändring.

Vi måste därför kontinuerligt följa upp förändringar i tillgång och behov av kompetens.

Strategisk kompetensförsörjning har till syfte att förse organisationen med den kompetens som behövs för att vi ska kunna uppnå våra mål på ett kostnadseffektivt sätt. Det gäller hur vi rekryterar, utvecklar och behåller våra medarbetare, och hur vi fortlöpande – i det dagliga arbetet – gör korrigeringar av hur kompetensen är sammansatt. Men innan vi åtgärdar måste vi kartlägga våra kompetensbehov. I denna process inhämtar vi synpunkter från ett urval av SLs intressenter för att få en så bred och objektiv bild som möjligt av våra förbättringsutrymmen.

#### **För att säkerställa kompetensen inom SL ska vi**

- *Tydliggöra och utveckla vår beställarkompetens.*
- *Göra en analys av skillnaden mellan behov av och tillgång till kompetens. Se över vilken kompetens som är viktig och därmed ska finnas inom SL och vad vi tvingas köpa från konsulter.*
- *Skapa en åtgärdsplan för SLs strategiska kompetensförsörjning och kompetensutveckling.*

#### **SÄKERSTÄLL TILLGÅNGEN TILL KOMPETENT PERSONAL I SL-TRAFIKEN**

Det finns flera orsaker till att det är svårt att rekrytera trafikpersonal eftersom arbetet innehåller vissa negativa arbetsmiljöfaktorer. Obekväma arbetstider, ensamarbete och risk för hot och våld, samt små möjligheter till omväxling gör att yrkena har låg status. Alla prognoser pekar på att personalbristen kommer att öka de närmaste åren. Många inställda turer minskar vår möjlighet att nå vårt mål; fler och mer nöjda kunder.

Vid trafikupphandlingar ställer vi sedan flera år tillbaka kravet att all personal ska erbjudas anställning hos övertagande entreprenör. Kravet har två syften; dels säkerställer den ett smidigt övertagande genom att ny entreprenör ges tillgång till utbildad och erfaren arbetskraft, dels tillförsäkras en långsiktig anställningstrygghet för trafikpersonalen i Stockholms län vilket ökar yrkets status och attraktivitet.

Trafikentreprenörerna har ansvaret för att rekrytera, utveckla och behålla personalen. Vi har en viktig roll i den långsiktiga kompetensförsörjningen. I rollen som trafik huvudman styr vi över flera faktorer som påverkar trafikpersonalens arbetsvillkor. Exempel är huvudmannakrav på större kontantkassor, vilket ökar rånrisken. Ett annat exempel är beslut om utformning av förarmiljön vid anskaffning av nya fordonstyper.

I vissa fall styrs möjligheterna att vidta åtgärder för att förbättra arbetsvillkoren av politiska beslut. Ett exempel är att hot- och våldssituationer skulle kunna minska med ökade polis- och väktarinsatser eller genom att tillåta fler bevakningskameror. Ett annat område som berör bussförarnas arbetsmiljö är den dåliga framkomligheten, som framkallar konfliktsituationer och stresssymptom.

#### **För att försäkra oss om god tillgång på trafikpersonal i framtiden ska vi**

- *Verka för att ständigt förbättra personalens arbetsvillkor*
- *Stödja och tillvarata forskning som kan förbättra kollektivtrafikens arbetsvillkor*
- *Säkerställa att trafikpersonalens synpunkter fångas upp i tidigt skede vid införandet av ny teknik/ beställarkrav som påverkar arbetsvillkoren*
- *Samla kunskap om människors attityder till trafikyrkena och kartlägga trafikpersonalens åsikter samt genomföra avgångsintervjuer, för att finna effektiva sätt att utveckla och marknadsföra yrken i SL-trafiken*



# SL-trafiken

## SLS TRAFIKUTBUD

En viktig förutsättning för att kunna skapa en kundorienterad och attraktiv kollektivtrafik är att den kan systematiseras och göras lättillgänglig. Detta skapar förståelse och överblick för resenärer, externa aktörer och inom SL.

SL-trafikens olika delar samverkar till ett sammanhållet system. SLs utbud delas upp i fem olika trafiktyper:

- **Stomtrafik**
- **Direkttrafik**
- **Lokaltrafik**
- **Glesbygdstrafik**
- **Nattrafik**

Varje trafiktyp har sin egen primära funktion. Den kombination av olika trafiktyper som erbjuds i länets olika delar vid olika tidpunkter avgörs av en rad faktorer såsom efterfrågan, resandeunderlag, bebyggelsestruktur etc.

### Stomtrafik

Stomtrafiken utgör basen i SLs linjenät. Stomtrafiken har förhållandevis högt resande och hög turtäthet samt är snabb och kapacitetsstark. Den förbinder bland annat länets kommuncentra med Stockholms centrala delar och skapar attraktiva tvärförbindelser. SLs stomtrafik består av:

- Pendeltågslinjer
- Tunnelbanelinjer
- Spårvägslinjer
- Stombusslinjer

*Till höger visas en karta med SLs stomlinjer*

### Direkttrafik

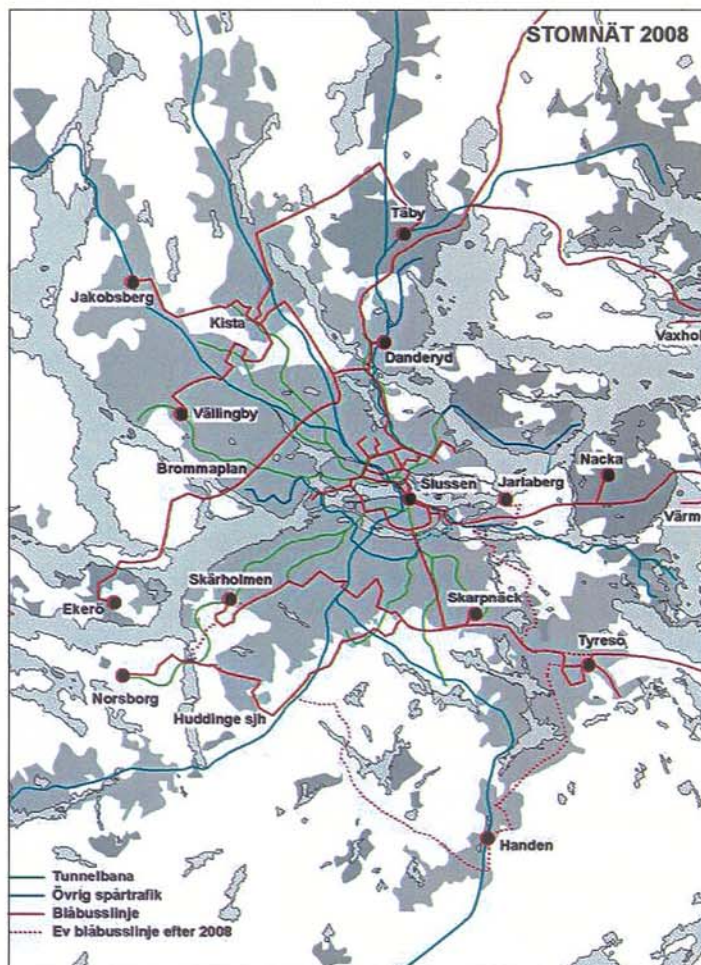
När kapaciteten inte räcker till kan stomlinjerna förstärkas i rusningstid med direktlinjer. Direktlinjerna är oftast snabba och gena linjer som förbinder stora bostadsområden med viktiga målpunkter under högtrafiktid.

### Lokaltrafik

De lokala linjerna kompletterar stomlinjerna och har stor ytäckning, vilket innebär korta gångavstånd för resenärerna. Lokala linjer kan indelas i anslutningslinjer till stomtrafiken, kvarterslinjer, servicelinjer och övriga lokala linjer.

### Glesbygdstrafik

Glesbygdslinjerna förbinder glesbygden med närmaste kommuncentra. Dessa linjer har ofta lokalt anpassade lösningar i form av anropsstyrd trafik eller samtrafik med annan huvudman.





## Nattrafik

Nattrafiken består av ett grovmaskigt linjenät som är anpassat efter nattens villkor. Det är ett grovmaskigt linjenät som möjliggör resor nattetid mellan Stockholms innerstad och övriga tätbebyggda områden i länet.

*På sid 11 visas en tabell med de olika linjetypernas huvudfunktion och egenskaper.*

Redan idag finns problem med trängsel i vissa delar av SL-trafiken. Dessutom växer Stockholm långsiktigt, med allt fler som vill åka kollektivt.

Med den regionala utvecklingsplanen 2001 (RUF) som övergripande utgångspunkt har vi prioriterat ett antal framtida trafikutbyggnader. Vi arbetar kontinuerligt för att få dessa genomförda, både genom att studera och utreda hur de ska utformas, och för att skapa det ekonomiska utrymme satsningarna kräver.

## UTÖKAD STOMTRAFIK

### Spårtrafik

Behoven och SLs önskemål om utökningar i spårtrafiken är betydligt större än vad befintlig investeringsplan kan inrymma. Där finns för närvarande endast delar av en utbyggd Tvärbanan med. Vi anser det ändå prioriterat att arbeta vidare med de mest angelägna spårinvesteringarna så att vi har en hög planeringsberedskap när det ekonomiska utrymmet förbättras. Dessutom ger utredningsarbetet ett bättre underlag för t.ex. de statliga investeringsplanerna, vilket ökar möjligheterna till ett statligt engagemang i investeringarna.

I första hand måste kapacitetsbristerna i befintlig spårtrafik lösas. Byggandet av Citybanan är därför högst prioriterat. Mycket högt prioriterat är dessutom att Mälarbanan byggs ut till fyra spår och att Nynäsbanan byggs ut till dubbelspår och att infrastrukturen i övrigt, bland annat plattformarna, anpassas till normal standard.

Prioriteringen därefter är att färdigställa Tvärbanan. I första hand bygger vi vidare från Hammarby Sjöstad

till Slussen samtidigt som vi konverterar Saltsjöbanan till snabbspårväg. I andra hand bygger vi vidare från Alvik till Solna station och från Alvik genom Ursvik och Kista till Helenelund.

I ett tredje steg avser vi att bygga ny spårtrafik till områden som växer kraftigt och/eller där regionala kärnor motiverar satsningar. Ny spårtrafik till Arninge och till Nacka/Orminge är mycket högt prioriterat. Detsamma gäller spårtrafik mellan Barkarby och Akalla samt snabbspårväg Syd och tunnelbana mellan Odenplan och Karolinska. För att motivera dessa utbyggnader måste givetvis planerad bebyggelseutveckling komma till stånd.

Det finns flera andra utbyggnader som på längre sikt också kommer att behövas. Inom SL kommer vi dock under 2004-2008 i första hand att arbeta aktivt med de ovan nämnda.

Även om ny spårtrafik är mycket angelägen måste givetvis den spårtrafik vi redan har, och som används av stora resenärsgupper, komma i första rummet. Det underhåll och de reinvesteringar som krävs för att hålla en god standard och pålitlighet i t.ex. befintlig tunnelbana får inte riskeras för att ny spårtrafik ska kunna genomföras.

### Busstrafik

Stombusstrafiken planeras de närmaste åren att byggas ut i takt med att bl a framkomligheten i vägnätet förbättras. Attraktiva restider med buss på tungt trafikerade vägar i rusningstrafik förutsätter att väginfrastrukturen utformas med prioritet för kollektivtrafiken. De viktigaste åtgärderna i detta sammanhang är bussprioritering vid trafiksignaler, utbyggnad av kollektivtrafikkörfält samt i vissa fall s.k. bussgator. Under 2004 och 2005 planeras följande stombusslinjer att starta

- |             |                        |
|-------------|------------------------|
| • Linje 2   | Odenplan – Sofia       |
| • Linje 173 | Skarpnäck – Skärholmen |
| • Linje 471 | Slussen – Nacka        |
| • Linje 474 | Slussen – Värmdö       |

	<b>Stomtrafik</b> PENDELTÅG, TUNNELBANA, BUSS OCH SPÄRVÄG	<b>Direkttrafik</b> BUSS OCH SPÄRVÄG	<b>Lokaltrafik</b> BUSS OCH SPÄRVÄG	<b>Glesbygdstrafik</b> BUSS	<b>Nattrafik</b> BUSS OCH TUNNELBANA
<b>Huvudfunktion</b>	Utgör basen i SLs läns- övergripande linjenät. Stomtrafiken möjliggör snabba transporter i länet genom att binda ihop tätbebyggda områden, tunga målpunkter samt kommun- och stadsdelscentra med varandra och Stockholms city.	Förbinder ett eller ett mindre antal bostadsområden, arbetsplatsområden, stads- delscentra etc. med annat stadsdelscentra eller stor bytespunkt i annan del av regionen.	För lokalt resande och/eller som matning till stomtrafik och direkttrafik, med lokala linjedragningar mellan kvarter, stadsdelar och stadsdelscentra. Lokaltrafiken kan vara utformad för att ha en eller flera funktioner, ex. kvarterslinjer, anslutningslinjer etc.	Förbinder glesbygd med kommuncentra.	Ett grovmaskigt linjenät möjliggör resor nattetid i Stockholms innerstad samt mellan innerstaden och tätbebyggda områden, kommun- och stadsdels- centra i länet.
<b>Egenskaper</b>	Kapacitetsstark, snabb, gen, hög turtäthet, kontinuitet i utbud, egen färgkodning på fordon. Enkelt och tydligt trafikutbud.	Snabba och raka linjer, med geografiskt begränsade upptagningsområden och målpunkter. Kompletterar ofta stomtrafik. I regel högttrafiklinjer.	Boendeservice- och arbets- platsnära trafik, som inte alltid kör den närmaste vägen mellan två punkter.	Lokalt anpassade lösningar, som kan innebära såväl samtrafik med annan huvudman som anropsstyrd trafik.	Nattbussar, med helg- förstärkning av tunnelbanan, som samverkar och skapar en trafikstruktur anpassad för nattens förutsättningar.
<b>Samverkan</b>	Stomtrafiken prioriterar sin egen tidhållning. I vissa fall stannar ej stomtrafik på samtliga stationer/hållplatser utefter linjesträckningen.	Kan förekomma tidtabellagd passning med annan trafik, prioriterar dock sin egen tidhållning.	Kan förekomma tidtabellagd passning med annan trafik.	Kan förekomma tidtabellagd passning med annan trafik, prioriterar dock ofta sin egen tidhållning.	Tidtabellagd passning med annan nattrafik.
<b>Trafikerings- förutsättningar</b>	Stomtrafiken ska förekomma i begränsad omfattning och bestäms främst av sin egen strategiska utbredning samt länets bebyggelsekoncentrationer. Krävs god framkomlighet och prioritering i trafiknätet. Genom- gående gatu- eller vägnät.	Kräver god framkomlighet i trafiknätet.	Ett fungerande och genom- gående gatu- eller vägnät (ej återvändsgator). Samlad bebyggelse om minst 100 bostäder eller arbetsplatser.	Spridd bebyggelsestruktur eller mindre bebyggelsekoncentrationer utanför tätort. Fungerande vägnät. Trafikens upptagningsområde ska omfatta minst 200 invånare.	Ska på ett naturligt sätt kunna trafikera stadsdelar och bostadsområden genomgående och centralt. I vissa fall nyttjas hållplatser på kringfartsleder etc.
<b>Turtäthet och trafiktid</b>	Efterfrågeanpassat eller minst 30 minuters trafik dagtid, vardagar och helger.	Efterfrågeanpassat dagtid, vardagar.	Efterfrågeanpassat dagtid, vardagar och helger.	Efterfrågeanpassat, minst tre resmöjligheter per riktning och dygn, vardagar dagtid.	Efterfrågeanpassat nattetid vardagar och /eller helg.
<b>Resande- underlag</b>	Trafiken ska vara samhälls- ekonomiskt motiverad. Stombusstrafiken bör ha minst 100 resande och den spårbundna 1000 i timmen.	Trafiken ska vara samhälls- ekonomiskt motiverad. Direktbusstrafiken bör ha minst 100 resande i timmen.	Trafiken ska vara samhälls- ekonomiskt motiverad, och ha minst 50 resande i timmen.	Enskilda turer bör ha minst 10 resande.	Trafiken ska vara samhälls- ekonomiskt motiverad. Nattbusstrafiken bör ha ca 50 påstigande och den spårbundna 500 i timmen.