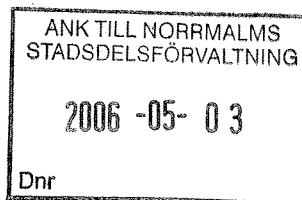




TRAFIKKONTORET



Dnr T2006-330-00761
2006-06-02

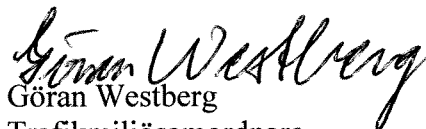
Kontaktperson
Göran Westberg
Telefon: 08-508 273 61
goran.westberg@tk.stockholm.se

Stadsdelsnämnderna

SL:s inbjudan till yttrande över trafikförändringar 2007, remiss

I likhet med föregående år sänder SL inte ut något förslag till Utbudsplan för kommande år. Remissinstanserna inbjuds istället att lämna synpunkter och förslag till förändringar som de anser vara viktiga för sin verksamhet. SL pekar i brevet ut möjliga områden som bör tas med som svar på SL:s remissbrev. Bilaga 1.

Kontoret vidareänder SL:s inbjudan för stadsdelsnämndernas synpunkter och förslag till förändringar av trafikutbudet för år 2007. Till utskicket bifogas SL:s beslutade Utbudsplan för 2006 för Centrala trafikregionen jämte SL:s kommentarer till stadsdelsnämndernas förslag till förändringar för 2006. Bilagorna 2 och 3. **Remissyttrandet emotses till trafikkontoret senast 2006-07-01.** Trafikkontoret kommer därefter att sammanställa och redovisa ärendet för trafiknämnden, som avger stadens svar till SL på önskade förändringar i kollektivtrafikutbudet för 2007.


Göran Westberg
Trafikmiljösamordnare



Datum
2006-04-12

Enligt sändlistauppgift 330

Vår referens
Pernilla Helander

Diarienummer
SL-2006-1558 Södra
SL-2006-1559 Centrala
SL-2006-1560 Norra

☒ Trafikkontoret		☐ Markkontoret
Dnr: 72006-330-0076111		
Avslut		
INKO 06-04-13		
Avdelning TP	Byrå/ Enhet	
Handläggare		Sign

Inbjudan till yttrande över trafikförändringar 2007

Inom ramen för SLs strategiska plattform utarbetar SL för nästkommande år förslag till trafikförändringar i kollektivtrafikutbudet avseende linjesträckningar, turtäthet och trafikeringstid. Förändringarna beskrivs i ett dokument "Utbudsplan för busstrafik och lokalbanor" som fastställs av SLs regionala styrelser. SLs koncernstyrelse fattar dessutom beslut om utbudsplaner för tunnelbana och pendeltåg.

Syftet med detta remissbrev är att ge samtliga remissinstanser möjlighet att redovisa de synpunkter och förslag till förändringar som de anser vara viktiga i sin kommun eller för sin verksamhet.

Sedan 22 augusti 2005 är SL-trafiken utökad med anledning av Stockholmsförsöket. Den utökade trafiken omfattar ca 40 nya och förstärkta busslinjer samt ökad turtäthet i de flesta spårsystemen. Denna trafik är finansierad fram till årsskiftet 2006/2007 enligt ett särskilt avtal med svenska staten. Vad som sker därefter är f.n. oklart, och beror bl.a. på höstens valresultat och ställningstagande till trängselskatten. SL utreder f.n. konsekvenserna av att behålla hela eller delar av den utökade trafiken, rapport kommer presenteras för SLs styrelse i juni.

SL ser gärna att remissinstanser rangordnar de viktigaste satsningarna (max 5 st) i sitt eget område.

Förslag på delar som bör behandlas i yttrandet är:

- Nybyggnadsområden
- Bostäder
- Arbetsplatser
- Handelsområden
- Busstrafik
- Trafik på lokalbanor
- Tunnelbanetrafik och/eller pendeltågstrafik
- Bytespunkter och hållplatser
- Övrigt såsom tillgänglighet, trygghet, taxesystem mm

Datum
2006-04-12

Diarienummer
SL-2006-1558 Södra
SL-2006-1559 Centrala
SL-2006-1560 Norra

Remissinstansernas yttranden/synpunkter kommer att kommenteras av SL samt vara ett underlag för planering inför budget- och verksamhetsåret 2007.

SL ser gärna att kommunerna delger denna inbjudan till ungdomsråd eller ungdomsfullmäktige om sådant finns i kommunen.

SL kommer dessutom att besöka länets samtliga kommuner under perioden april-juni 2006 för att tillsammans med kommunens politiker och tjänstemän diskutera SLs trafikutbud med sikte på i första hand trafiken 2007.

Remissinstansernas synpunkter skall ha inkommit till AB Storstockholms Lokaltrafik, Planeringsavdelningen, 105 73 Stockholm senast fredagen den 30 juni 2006.

Ytterligare upplysningar lämnas av:

Norra regionen	Tony Karlsson, tel. 08-686 1456
Centrala regionen	Ingemar Wellén, tel. 08-686 1946
Södra regionen	Mikael Eriksson, tel. 08-686 1451
Tunnelbana och Pendeltåg	Sverker Enström, tel. 08-686 1961
Stockholmsförsöket	Eric Tedesjö, tel. 08-686 1499


Per Ekberg
Planeringschef

Sändlista:

Samtliga 26 kommuner i länet
Färdtjänsten
Regionstyrelserna
Politiska sekreterarna
Landstingsrevisionen
Länsstyrelsen i Stockholms län
Regionplane- och trafikkontoret
SL Kundtjänst AB
Vägverket
Banverket
Waxholmsbolaget
Stockholms Handelskammare
Upplands Lokaltrafik AB
Länstrafiken Sörmland
Samtrafiken
Trafikentreprenörerna; Stockholmståg, Connex, Busslink, Swebus och Roslagståg



AB
Storstockholms
Lokaltrafik

Utbudsplan 2006 för buss och lokalbanor i Centrala trafikregionen

Beslutad december 2005
Reviderad mars 2006



Innehållsförteckning

Innehållsförteckning	0
1. Förutsättningar för Utbudsplan för busstrafik och lokalbanor	1
1.1 Budget- och styrelsebeslut	1
1.2 Budgetförutsättningar 2006	1
1.3 Tidtabellsskiftet 2006	1
1.4 Remiss	2
1.5 SLs strategiska arbete	2
1.6 Resandeutveckling	2
1.7 SLs kärnvärden	3
1.8 SLs planeringsprocess och budgetarbete	3
1.9 Pendeltåg	3
1.10 Tunnelbanan	5
1.11 Depåer	5
1.12 Bussar	6
1.13 Tillgänglighet	6
1.14 Trygghet	7
1.15 Framkomlighet	8
1.16 Infartsparkeringar	9
1.17 SLs miljöarbete	9
1.18 Stockholmsförsöket	10
2. Utbudsplan 2006 för buss och lokaltåg i Centrala trafikregionen	11
2.1 Lidingö stad	11
2.2 Ekerö	12
2.3 Sundbybergs stad	14
2.4 Solna stad	15
2.5 Stockholm	17
2.5.1 Innerstaden	17
2.5.2 Söderort	20
2.5.3 Västerort	22

Bilaga: Kartor Ekerötrafik

1. Förutsättningar för Utbudsplan för busstrafik och lokalbanor

1.1 Budget- och styrelsebeslut

Den 20 december 2005 ska SLs styrelse besluta om SLs budget. Detta görs inom ramen för landstingets budget som behandlades i landstingsfullmäktige 23 november.

Utbudsplan 2006 för buss och lokalbanor i Norra trafikregionen ska beslutas av Norra regionstyrelsen den 8 december 2005.

Utbudsplan 2006 för buss och lokalbanor i Centrala trafikregionen ska beslutas av Centrala regionstyrelsen den 16 december 2005.

Utbudsplan 2006 för buss och lokalbanor i Södra trafikregionen ska beslutas av Södra regionstyrelsen den 15 december 2005.

Trafikförändringarna i denna Utbudsplan 2006 för busstrafik och lokalbanor i Stockholms län genomförs under förutsättning att de ryms inom budgeten i kommande styrelsebeslut.

1.2 Budgetförutsättningar 2006

Landstingsfullmäktige beslutade vid ovan nämnda sammanträde att (utöver ett antagande av budgeten för 2006) SL under 2006 ska utvidga enhetstaxan till att också gälla färdbevis för enstaka resor. Priset för en SL-resa, oavsett reslängd, blir 20 kronor för helt pris och 10 kronor för reducerat pris.

Dessutom beslutades att åldersgränsen för ungdomsrabatt i SL-trafiken höjs med två år vilket innebär att alla ungdomar under 20 år reser med reducerat pris.

Landstingets budget för 2006 innebär att SL även nästa år som planerat kan fortsätta utöka det totala utbudet av rullande trafik. Satsningar på stomtrafiken, inklusive nya strategiska tvärförbindelser, ska prioriteras. Samtidigt ska SL anpassa trafikutbudet till förändrade resandemönster och efterfrågan.

Med en strävan till ständiga förbättringar av hur befintliga resurser nyttjas kan SL samtidigt ha ett fortsatt ekonomiskt utrymme till nysatsningar.

1.3 Tidtabellsskiften 2006

Följande tidtabellsskiften gäller under 2006:

- Sommartidtabellen börjar gälla fr.o.m. 2006-06-19
- Vintertidtabellen börjar gälla fr.o.m. 2006-08-21

1.4 Remiss

SL skickar ett remissbrev till kommuner och övriga utvalda remissinstanser i syfte att ge dem möjlighet att redovisa synpunkter och förslag till förändringar som anses vara viktiga för kommunen/verksamheten.

Remissbrevet skickades i mars 2005 och remissvar inkom till SL i juni 2005.

I kapitel 2-4 om Utbudsplan 2006 fokuseras på trafikförändringar som planeras under 2006. Utbudsplanen innehåller såväl utökningar som besparingar i trafiken. De trafikförändringar som beskrivs i Utbudsplanen startar, om inget annat anges i texten, till hösten 2006.



1.5 SLs strategiska arbete

SL har en Strategisk plattform med inriktning 2005-2015. Plattformen som ska genomsyra allt arbete inom SL de kommande åren.

Det övergripande målet är att vi ska få fler och mer nöjda resenärer.

Till och med 2010 ska vi öka antalet dagliga resor med 10%, motsvarande 150 000 fler resor per dag. Vi har inte tagit hänsyn till den resandeökning som tillkommer genom det planerade försöket med trängselskatt under 2006.

Andel nöjda resenärer ska öka till minst 75 % nöjda eller mycket nöjda resenärer och högst 10% missnöjda. Vid den senaste mätningen var andelen nöjda 66% och andelen missnöjda 13%.

Därutöver ska intäkterna öka med 400 Mkr genom värdehöjande tilläggstjänster, reklam- och hyresintäkter etc. (eventuella prishöjningar räknas inte in).

1.6 Resandeutveckling

SL arbetar kontinuerligt med resandeutvecklingen och kvalitén i SL-trafiken. Förutom övergripande resandestatistik totalt och per trafikslag genomför vi en gång per år en analys av resandeutvecklingen per avtalsområde och linje. Detta genomförs i samarbete med berörda entreprenörer.

1.7 SLs kärnvärden

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

- 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 tillgänglig, säker, trygg och punktlig.
- Enkelhet. Det ska vara lätt att resa med SL-trafiken. SL ska sträva efter att utveckla ett så användarvänligt trafiksystem som möjligt.

1.8 SLs planeringsprocess och budgetarbete

SL utarbetar årligen förslag till trafikförändringar i kollektivtrafikutbudet avseende linjesträckningar, turtäthet och trafikeringstid.

SL studerar även förslag till trafikförändringar som inkommit via kundsynpunkter från resenärer samt från våra trafikutövare. Allt detta material bearbetas tillsammans med inkomna remissynpunkter under hösten. Förslagen utreds och beräknas utifrån samhällsnytta och kostnad. Dessutom utreds hur många nya resor per dag som trafikförändringarna genererar.

Det är viktigt att trafikförändringar möter resenärernas behov och blir till nytta för många. Kostnadsmedvetenhet vid trafikförändringar är viktigt särskilt i tider med begränsade resurser. SL kan komma att se över prioriteringar i kollektivtrafiken och kanske genomföra omfördelning inom trafikutbudet. Vid trafikförändringar fokuserar SL i första hand på nybyggnadsområden och åtgärder som minskar trängseln i SL-trafiken.

Utbudsplanen bearbetas i anslutning till arbetet med SLs budget som fastställs i november. Regionstyrelserna beslutar i december om Utbudsplan för buss- och lokalbanestrafik inom ramen för den fastställda budgeten.

Oftast sker trafikstart för förändringarna i augusti följande år. I vissa fall sker trafikstart i juni och i enstaka fall på andra tider.

1.9 Pendeltåg

Utbudsplan för pendeltågstrafiken 2006 beslutades av SLs styrelse i juni 2005.

Pendeltågstrafikens kapacitet begränsas starkt av tillgången på spårkapacitet. För att möta efterfrågan behöver nya spår byggas på flera håll i länet.

Viss utökning av kapaciteten uppnås när den nya Årstabron och ombyggnader vid Tegelbacken, bl a en ny växel, är klara.

Trafikförändringar 2006

Alla tåg stannar vid Årstabergs station från januari.

Som en del av Stockholmsförsöket tillkommer fem tågavgångar från december 2005.

I början av året kommer nya pendeltågsavgångar att kunna inrättas som en följd av att nya Årstabron och Årstabergs pendeltågsstation står klara. Det tillkommer tre nya avgångar mot city i morgonrusningen samt en ny avgång från city på vardagseftermiddagarna från januari.

Enligt uppdrag från Landstinget ska SL under 2006 utreda möjligheten att inrätta snabbtågsavgångar i pendeltågstrafiken.

Pendeltågsfordon och stationer

SL arbetar kontinuerligt med ett moderniserings- och upprustningsprogram för pendeltågstationer.

Ny pendeltågsstation Årstaberg tas i drift den 9 januari och invigs den 13 januari 2006.

Banverket har påbörjat en översyn och renovering av plattformarna vid samtliga pendeltågsstationer. Många av dessa har under årens lopp sjunkit i vissa delar och skall nu återställas till ursprunglig höjd. Åtgärderna är nödvändiga för att den förbättrade tillgängligheten för funktionshindrade, som de nya pendeltågsfordonen innebär, skall kunna utnyttjas fullt ut. Banverkets arbete är i huvudsak slutfört under 2005.

Installationen av pratorer på pendeltågsstationer i likhet med på tunnelbanans stationer är genomfört på i princip alla stationer. Pratorer är högtalare som läser upp den information som finns på elektroniska skyltar.

SL arbetar med intäktssäkring vilket innebär att entréer vid upprustning och efter ett särskilt spärrsäkringsprogram skall byggas så att möjligheten att bereda sig tillträde utan att avlägga färdavgift minimeras. SL installerar av denna anledning nya automatspärrar.

SL har beställt 55 nya pendeltågsvagnar. De nya vagnarna ska ersätta den äldsta generationen pendeltåg med beteckningen X1 samt täcka vagnbehovet för genomförda och planerade trafikutökningar. SL har ställt höga krav på prestanda, tillgänglighet och komfort. Banverket utför anpassningar av höjderna på flertalet plattformar för att garantera plant insteg.

De första nya pendeltågen sattes i trafik hösten 2005. Beräknad leveranstakt är ca två vagnar per månad med slutleverans i början av 2007. Det finns option på ytterligare 50 vagnar.

1.10 Tunnelbanan

Trafikförändringar 2006

Från augusti 2006 planeras för längre tidsperiod med tät trafik på Blå linjen kvällstid. Det innebär 10-min trafik fram till kl. 21.30.

Tunnelbanefordon och stationer

Modernisering och upprustning av tunnelbanans stationer fortsätter. Ökad tillgänglighet för funktionshindrade med installationer av hissar och rulltrappor är ett viktigt inslag.

SL arbetar med olika medel för att öka funktionshindrades möjligheter att använda SL-trafiken. I samarbete med Connex har SL infört en ny service för rullstolsburna som har svårigheter att ta sig av och på tunnelbanetåg. Connex tågvärdar är behjälpliga och har tillgång till en specialkonstruerad ramp som placeras i dörröppningen. På längre sikt är ambitionen att resor skall kunna göras spontant utan föranmälan.

1.11 Depåer

SL arbetar med ett förändrat omhändertagande av pendeltågsfordonen. För att i framtiden undvika dagens störningskänsliga spridda uppställning samt för att kunna ta emot en nettoökning av nya fordon, och underhålla dem på ett bra sätt, behövs nya pendeltågsdepåer.

En utbyggnad av en ny spårdepå håller på att slutföras i Upplands-Bro. SL studerar också möjligheterna att uppföra en ny uppställningsplats intill station Södertälje Hamn. Parallellt med detta undersöker SL också möjligheten att nyttja befintlig infrastruktur i Hagalund.

Stockholms Stad har för avsikt att bygga bostäder i anslutning till de två depåanläggningar som är placerade i innerstaden. På Södermalm kommer en ombyggd depå att överbyggas med bostäder medan ytan vid Hornsberg delvis ändras till bostadsändamål medan resterande yta används till en helt ny bussdepå. Under byggnadstiden som beräknas kunna inledas under 2007 för att sedan pågå under ca 5 år, kommer bussar att placeras i en ny depåanläggning vid Gubbängen.

En ny depå planeras även i Lunda industriområde i Spånga som ersättning för nuvarande bussanläggning i Alvik. I takt med att nya Tvärbanespårvagnar levereras måste nuvarande utrymme för bussarna tas i anspråk, vilket kräver en flytt av bussarna från anläggningen i Alvik.

SL planerar att även uppföra en ny depå i Charlottendal i Värmdö kommun, då det råder brist på utrymme för fler bussar i Nacka/ Värmdö. Generellt sett gäller att det för närvarande är det mycket ont om platser för fler bussar i länet, mycket beroende på försöket med trängselskatt som genomförs under 2006.

1.12 Bussar

Genom avtal med bussentreprenörerna är maxåldern för bussar i SL-trafik begränsad till högst 15 år. Genomsnittsåldern får inte överstiga 8 år i något trafikområde.

I Solna, Sundbyberg, Sollentuna, Botkyrka, Huddinge, Nacka och Värmdö kommuner gäller att bussarna inte får vara äldre än 12 (genomsnitt 7 år).

Bussar vid samtliga bussdepåer i länet ska under år 2006 inventeras med avseende på buller.

Riksdagen har beslutat att kollektivtrafiken ska göras tillgänglig för alla. Därför ska alla nya bussar i princip ha lågt golv utan trappsteg i bussen vid på- och avstigning. Andelen låggolvsbussar ökar stadigt. I nuläget (nov 2005) har 54 % av bussarna i SL-trafiken lågt golv. Bussarna har hittills främst körts i Stockholms stad samt i de närmast intilliggande kommunerna.

Successivt införs låggolvsbussar i alla kommuner i hela länet. I första hand sätts de in på lokala linjer där det sker många inköps- och serviceresor. Busslinjer med låggolvsbussar är markerade i tidtabellen med en speciell symbol.



Nya bussar är även försedda med utfällbara ramper för rullstolar. Successivt sker därmed en förbättring även för denna kundgrupp. Busslinjer som körs med bussar med rullstolsramp markeras med denna symbol i tidtabellen.



1.13 Tillgänglighet

SL har reviderat programmet för ökad tillgänglighet för funktionshindrade i syfte att nå mål om full tillgänglighet 2010. SL har som mål för 2010 att alla som själva eller med hjälp av ledsagare kan verka och förflytta sig i den miljö som finns i kollektivtrafikens närhet och som kan ta sig till en stationsentré eller hållplats ska kunna resa med SL. Programmet ska behandlas av SLs styrelse i december 2005.

Inom ramen för det samarbete som SL har med länets handikapporganisationer inom SLs samverkansråd diskuteras behov och förslag till anpassningsåtgärder av fordon och anläggningar. I detta arbete ingår även olika referensgrupper som bland annat bevakar tillgängligheten i samband med utformningen av SLs nya biljettsystem.

I Stockholms län finns cirka 200 000 funktionshindrade personer och för hälften av dessa är det besvärligt att använda kollektivtrafiken om ingen anpassning görs.

80 % av alla kollektivtrafikresor görs med tunnelbana och buss. Tillgänglighetsåtgärder görs därför i första hand för dessa trafikslag. Vid all nyanskaffning och nybyggnad gäller full tillgänglighet.

Trafikpersonal och de som planerar för trafik och anläggningar ska genomgå en särskild insiktsutbildning som ger kunskap om funktionshindrades behov. Avtalen med SLs trafikutövare ska utvecklas avseende deras åtagande gentemot funktionshindrade resenärer.

Stationernas samtliga entréer förses med hissar och rutiner för reparationer och underhåll ses över. Alla entréer får också automatiskt öppnande dörrar. För synskadade införs taktila (kännbara) ledstråk och varningsmarkeringar på plattformarna.

Låggolvsbussar har börjat införas i SL-trafiken i allt större omfattning. Dessa markeras i tidtabellerna med en särskild symbol. Även busslinjer som är försedda med ramper markeras på motsvarande sätt. Ett arbete pågår som syftar till att låggolvsbussar inte slumpmässigt ska trafikera olika linjer utan att resenärerna ska garanteras låggolvsbuss på vissa utpekade busslinjer.

Från och med 2004 gäller huvudprincipen att nya bussar ska vara försedda med ramper för rullstolar vid leverans.

Alla informationssystem görs tillgängliga för funktionshindrade.

I samarbete med färdtjänsten pågår en utveckling av SLs reseplanerare för att funktionshindrade själva ska kunna bedöma vilken trafik som är tillgänglig för dem.

1.14 Trygghet

SL ska erbjuda trygghet inom samtliga trafikslag under hela trafikdygnet. Åtgärder för att minska den upplevda otryggheten i kollektivtrafiken under kvällar och nätter ska vidtas. Åtgärder behövs även för att minska skadegörelsen.

Tryggheten kan öka bland annat genom att bygga bort otrygga miljöer, förbättrad ljussättningen på stationer och hållplatser samt genom att kollektivtrafikens personal blir mer synlig för resenärerna.

Vid remisshanteringen av kommunernas detaljplaner framhåller SL vikten av säkra gångvägar till busshållplatserna. Detta är den kanske farligaste och mest otrygga delen av hela SL-resan. Upplysta gångvägar bidrar till ökad trygghet hos våra resenärer.

I planeringen av nya infartsparkeringar beaktas särskilt möjligheten att minimera den otrygghet som många känner på parkeringsanläggningar. Detta görs genom att se till att parkeringen har för ändamålet lämplig belysning samt att parkeringen är väl synlig från närliggande vägar och verksamheter.

Vid upprustning och modernisering av stationer ska dessa få en sådan utformning att otrygga ytor kan byggas bort.

Betal- och servicevärdarna i spärrlinjen bidrar till ökad trygghet i SL-trafiken. För utökad service, trygghet och betalningsmoral i tunnelbanan utökas försöket med betal- och servicevärdar i spärrlinjer till mellan 10 och 30 entréer under 2006.

1 juli 2005 invigdes SLs Trygghetscentral. Där samordnas alla väktareinsatser och trygghetsresurser, såsom ordningsvakter och Lugna gatan, för hela SL trafiken oavsett trafikslag. Resenärer kan ringa hit dygnet runt om de känner sig otrygga i trafiken eller ser skadegörelse.

1.15 Framkomlighet

SL arbetar kontinuerligt för att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken i länet genom att dels lämna förslag till framkomlighetsåtgärder i vägnätet och dels bevaka busstrafikens framkomlighetsbehov vid granskning av planer och ombyggnadsförslag.

Den alltmer ökande biltrafiken som är en följd av ökad inflyttning till regionen, innebär större konkurrens om tillgängligt gatuutrymme vilket innebär att det blir svårare för busstrafiken att ta sig fram. Längre restider innebär att SL riskerar att tappa resenärer. Detta understryker vikten av framkomlighetsåtgärder som ex busskörfält, bussprioritering i trafiksignaler mm.

Inom Stockholms stad har flertalet framkomlighetsåtgärder genomförts med anledning av Stockholmsförsöket. Vägverket har förbättrat framkomligheten på vissa infarter till Stockholms innerstad.

1.16 Infartsparkeringar

Under 2005 har en stor satsning gjorts på infartsparkeringar inom ramen för Stockholmsförsöket. Totalt har 1370 nya p-platser tillkommit. Under 2006 fortsätter SLs arbete med infartsparkeringar.

SL planerar utbyggnad av infartsparkeringar som ett komplement till kollektivtrafiken. Det sker fortlöpande i samråd och samarbete med länets kommuner. SL står för investeringen och kommunen tillhandahåller mark för parkeringen samt utför och bekostar drift och underhåll.

Ur miljö- och samhällsekonomisk synpunkt är det positivt att infarts-parkeraren åker så kort sträcka som möjligt d v s parkerar nära bostaden. Planeringen för utbyggnad är därför i första hand inriktad på tydliga, trygga och säkra parkeringslägen på mark vid SLs stomtrafik.

1.17 SLs miljöarbete

Följande miljöaspekter för kollektivtrafiken är de högst prioriterade:

- Övergång från fossila till förnybara drivmedel;
- Miljökrav på trafik och därtill relaterad verksamhet.

Biogas och etanol är de enda standardiserade förnybara alternativen som i dagsläget är kommersiellt möjliga.

Idag (nov 2005) består 15% av vagnparken av sådana bussar. SLs långsiktiga mål är att 100 % av vagnparken skall bestå av fordon som drivs med förnybara drivmedel. Under 2006 kommer 123 etanolbussar att levereras. De kommer att trafikera i Stockholms Söderort, Lidingö, Huddinge, Botkyrka, Solna, Sundbyberg, Sollentuna, Upplands Väsby och Sigtuna kommuner. Dessutom tillkommer 21 nya biogasbussar som placeras i Stockholms innerstad.

Utbyggnaden fortsätter successivt för att år 2008/2009 ha totalt 120-130 biogasbussar i Söderhallen. Under 2006 sker ev. utökad produktion av biogas vid Henriksdal.

CUTE-projektet (Clean Urban Transport for Europe) vars syfte har varit att demonstrera bränslecellstekniken avslutades i november 2005. Slutsatser och avrapportering kommer att ske under 2006. Projektet har varit mycket framgångsrikt och banat väg för en framtida utveckling av bränslecellen.

Under 2006 ska SL påbörja en förstudie om hybriddrift. Denna teknik reducerar bränsleförbrukningen och är intressant att kombinera med bränslecellen i framtiden.

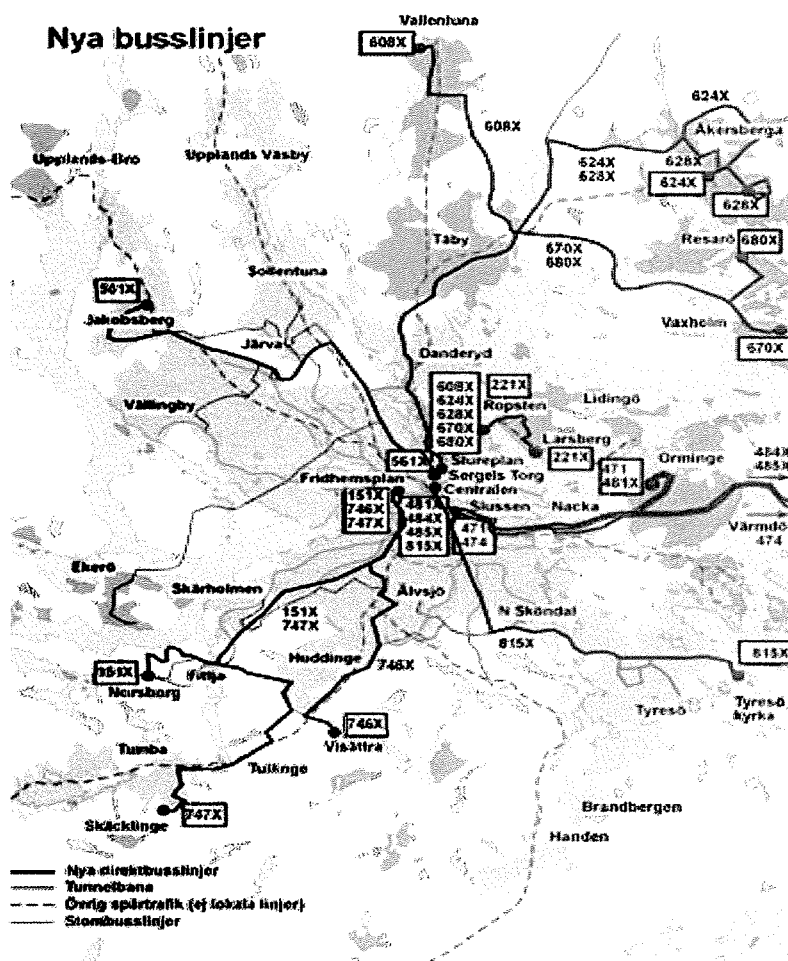
SLs arbete med att vara miljöcertifierat vid årsskiftet 2005/2006 löper enligt plan. Bussar vid samtliga bussdepåer i länet ska under år 2006 inventeras med avseende på buller.

Lokala undersökningar av förorenad mark kommer att ske efter avslutad förstudie. System för miljöbedömning av kemiska produkter kommer att införas. Upprustning av tvätthallar fortsätter. I tunnelbanan kommer test av luftrenare att genomföras och fortsatta hälsostudier att ske under 2006.

1.18 Stockholmsförsöket

Den 3/1 2006 kommer försöket med trängselskatt att inledas i Stockholms stad. SLs utökade kollektivtrafik, som startade i aug 2005, ska möta den efterfrågeökning som prognostiserats med anledning av trängselskatten. Stockholmsförsökets inverkan på kollektivtrafiken utvärderas kontinuerligt.

Under 2006 kommer SL att behöva planera för avveckling eller fortsättning av den utökade trafiken. Till juni 2006 ska SL presentera en preliminär bedömning av hur SLs trafikutbud kan förändras vid en permanentning av trängselskatten. Den utökade SL-trafiken med anledning av Stockholmsförsöket trafikeras under hela 2006.



2. Utbudsplan 2006 för buss och lokaltåg i Centrala trafikregionen

I det följande beskrivs förslag till utbudsplan för Centrala trafikregionen för år 2006.

2.1 Lidingö stad

Nybyggnadsområden

Utbyggnaden av nya bostäder i Gåshaga avslutas under 2006 med färdigställande av 80 lägenheter. Totalt har utbyggnaden omfattat ca 500 lägenheter. Området kollektivtrafikförsörjs av Lidingöbanan.

Inom Larsberg planeras för en kompletterande bebyggelse av ca 120 lägenheter med inflyttning 2007. Den kollektiva trafiken i området består av Lidingöbanan samt busslinjerna 203, 233 och 221X

Inom Dalénum-området vid AGA planeras för en omvandling av det gamla fabriksområdet genom bostads- och kontorsbebyggelse. Utbyggnaden kommer att sträckas ut att omfatta en 10-årsperiod. I programmet för området skissas på en bussgata från Larsberg in i området som ska ge bussförbindelse med Lidingö centrum. Den tillkommande bebyggelsen ligger inom gångavstånd till AGA-station på Lidingöbanan. SL och staden diskuterar för närvarande hur anslutningsvägen, som korsar Lidingöbanan, till området ska utformas. Start för utbyggnaden är ännu inte fastställd.

Busstrafiken

Den tidigare planerade förändringen på linje 233 att trafikera den nya livsmedelsbutiken vid ishallen genomfördes inte under 2005 pga att öppnandet av butiken senarelades till februari 2006. Förändringen kommer att genomföras när butiken öppnas.

I övrigt planeras för en mindre justering av turtätheten söndagar på linje 203 och 233. Linjerna kommer att trafikeras var 20:e minut istället för dagens 30-minuters trafik för att förbättra bytesmöjligheterna till och från Lidingöbanan som går i 20-minuters trafik.

Den nya linje, 221X mellan Larsberg och Ropsten, som startats som en del i försöket med trängselskatter i Stockholm kommer att trafikeras under hela 2006. Försöket med trängselskatter upphör den 31 juli 2006. Hur trafikeringen ser ut efter 2006 finns idag inga besked om.

Lidingöbanan

Lidingö stad och SL har under slutet av 2005 startat ett gemensamt utredningsarbete för att ta fram förslag till hur Lidingö ska kollektivtrafikförsörjas på lång sikt. Arbetet är delvis orsakat av att Gamla Lidingöbron, som trafikeras av Lidingöbanan, visat sig kräva omfattande reparationer alternativt nybyggnad för att klara framtida trafikering. En fortsatt trafikering av Lidingöbanan kräver stora investeringar i bana och vagnar för att motsvara kraven att vara en konkurrenskraftig och modern kollektivtrafik.

Trafikantanläggningar

SL arbetar för närvarande inte med den planerade omdaning av bytespunkten Ropsten. Stockholm stads planarbete för området har utökats till att omfatta även Husarviken – Frihamnen - Värtahamnen. SL avvaktar därför utvecklingen av detta planarbete innan planeringen för SLs anläggningar i Ropsten tas upp igen.

Ett ombyggnadsarbete av bussterminalytan vid Ropsten har genomförts under 2005 orsakad av att Stockholms stad byggt en rondell i korsningen Norra Hamnvägen/Gasverksvägen. Terminalytan har blivit mindre och hållplatslägen har fått omdisponerats.

2.2 Ekerö

Nybyggnadsområden

I Närlunda planeras för en utbyggnad under 2006 och 2007 av lägenheter i småhus och flerbostadshus. Busslinje 305 trafikerar området.

En fortsatt utbyggnad av nya bostäder på Gällstaö pågår. Utbyggnaden beräknas ske under perioden 2006 – 2011. Området trafikeras av busslinje 303.

Utbyggnad av främst småhus kommer att ske i Stenhamra och Skå. Dessa områden ligger i anslutning till det stråk som trafikeras av flera busslinjer.

En detaljplan för den planerade väg som ska förbinda Ekerö Sommarstad med den nya bebyggelsen i Sandudden har under 2004 presenterats och varit ute på remiss. SL har länge efterlyst denna vägförbindelse för att ge de boende i Sandudden ett bra trafikutbud och entreprenören/SL en trafikekonomiskt bra lösning. Enligt information från kommunen så planeras för närvarande ingen utbyggnad av vägen eftersom finansiering saknas. SL anser att utbyggnaden bör ske snarast, annars måste hela den nuvarande trafiken till Sandudden omprövas. Den tredje utbyggnadsetapp, innehållande 160 småhus som planeras att byggas under 2007 och 2008, kommer att få långa gångavstånd till busstrafiken om inte vägutbyggnaden sker vilket resulterar i ett ökat bilberoende och sämre miljö för alla boende i området.

Busstrafiken

En ny stomlinje, 176, inrättas mellan Stenhamra på Färingsö och Mörby station vid Roslagsbanan och samordnas trafikeringsmässigt med nuvarande stomlinje 177 mellan Skärvik och Mörby station. Linjerna går i 30-minuters trafik dagtid och får på den gemensamma sträckan mellan Ekerö centrum och Mörby station 15-minuters trafik. Linjen ersätter linje 316 och går alltid via Ekerö centrum. Boende i Stenhamra får med denna trafik alltid direktresa till målpunkter bortom Brommaplan såsom Sundbyberg, Solna och Danderyd. En annan fördel är att det under icke rusningstrafik blir en tydligare trafik mellan Brommaplan och Mälaröarna. Ska man till Färingsö/Stenhamra så åker man 176 och till Ekerö/Skärvik linje 177. Till Ekerö centrum kan man åka båda linjerna. Idag är det olika linjer vid olika klockslag som avgår från olika hållplatser vid Brommaplan. Trafikeringstiden på stomlinjerna kommer att utsträckas så att sista avgång ligger mellan 23.00 och 24.00 på respektive linje. Idag är sista avgång från Brommaplan för linje 177 ca 19.30

I rusningstid kompletteras linje 177 med turer på linje 301 mellan Skärvik och Brommaplan så att dagens turtäthet med en buss var 10:e minut upprätthålls.

En konsekvens av denna trafiklösning är att direktturerna med linje 336 (högtrafiklinje mellan Svartsjö/Stenhamra till Brommaplan som ej går via Ekerö centrum) blir något färre eftersom stomlinjetrafiken bygger på regelbunden trafik på linje 176 som med nödvändighet ersätter linje 336 två gånger per timme. Resurser har dock anslagits så att trafiken under maxtimmen på linje 336 ska kunna bibehållas med en buss var 15:e minut. Sträckan mellan Ekerö centrum och Skärvik får också försämrade turtäthet under dagtid då linje 177 trafikeras var 30 minut. Efterfrågan motiverar dock inte tätare trafik på denna sträcka. Ytterligare en konsekvens är att resande med linje 317 under icke rusningstid och som ska till Brommaplan får byta buss vid Ekerö centrum. Bussbyte vid centrum sker dock även för resande från Munsö/Adelsö

För att underlätta det lokala resandet inom framförallt Ekerö men också till Färingsö så inrättas en ny linje, 342, som under icke rusningstid ersätter linje 302, 303 och 305. Linjen startar i Älvnäs och går sedan till Knalleborg och fortsätter via Närlunda och Ekerö centrum till Gällstaö och färjan vid Jungfrusund. Linjen trafikeras var 30-minut vilket innebär en förbättring för boende i Älvnäs, Närlunda och Gällstaö som har 60-minuters trafik idag. En nackdel med detta trafikupplägg är att boende i Älvnäs alltid får åka via Knalleborg och därmed får en förlängd restid. Den utökade turtätheten kompenserar till viss del detta. Under rusningstid går respektive linje (302, 303 och 305) som idag. (*Kartor över de föreslagna förändringarna, se bilaga*)

Infartsparkering

Den befintliga parkeringen vid idrottsplatsen i Träkvista ska rustas upp av SL och kommunen för ett samutnyttjande för infartsparkeringsändamål. Parkeringen kommer att omfatta ca 120 platser.

Bussdepå

Kommunen har framfört önskemål till SL om en flytt av bussdepån i Tappström. Marken ska istället användas för centrumändamål och bostäder. SL deltar i arbete med att hitta en ny plats för bussdepå. Platsen ska uppfylla krav på god tillgänglighet för personalen, korta in- och utkörningsvägar mm. SL anser också att en del av den frigjorda marken ska användas till bra bytespunkt för kollektivtrafikresenärerna.

2.3 Sundbybergs stad

Nybyggnadsområden

SL för diskussioner med staden när det gäller kollektivtrafikförsörjningen av Stora Ursvik. Området omfattas av ett alternativ till sträckning för den förlängning av Tvärbanan norrut från Alvik som studeras av SL. Detta utbyggnadsalternativ förordas av SL. Inflyttning i området startar 2007 och i avvaktan på beslut om eventuell utbyggnad av spårvagnen planeras för en busstrafikering av området.

De busslinjer som finns i närheten av området som kan bli aktuella att dra igenom området är linje 155, 157, 504 och 540. En avgörande fråga för en god kollektivtrafik med buss i området är att det finns en förbindelse norrut från området mot Kista.

Tillsammans med en förbindelse mot Rinkeby över Ulvsundavägen skapar detta möjligheter till förbindelser i olika riktningar. Byggs inte dessa förbindelser begränsas möjligheterna till en rationell busstrafik inom och igenom Stora Ursvik.

Då utbyggnaden av området kommer att ske under flera år måste en etappvis utökning/omläggning av busstrafiken ske. Till en början ska de östra delarna av Stora Ursvik byggas ut med främst småhus. En etappvis förlängning av busslinje 504 från Lilla Ursvik planeras med start 2007.

Planering för en utbyggnad av bostäder inom Brotorp som är en del av utbyggnaden i Järvastaden pågår. Kollektivtrafik i området har diskuterats i samband med de planremisser som SL besvarat. Linje 540 och 157 är de busslinjer som ska ta hand om resandet till och från området, framförallt mot tunnelbanan i Hallonbergen och pendeltåget vid Ulriksdals station. För resor till kommuncentrum kommer det att krävas ett byte, antingen till buss i Hallonbergen eller till tunnelbana i Rissne

Övriga utbyggnader i Lilla Alby, Hallonbergen, Rissne och Storskogen planeras i delar som klaras av befintlig kollektivtrafik.

Busstrafik

En utvärdering av resandet på stombusslinje 177 och linje 156 har gjorts med tanke på den omläggning som gjordes inför vintertid-tabellen 2001/2002. Linje 177 fick då en genare sträckning och drogs inte via Sundbybergs centrum. Trafiken på linje 156 utökades istället och vissa turer förlängdes till Danderyds sjukhus istället för att enbart gå mellan Ulvsunda industriområde och Solna station. Resandestatistiken visar ett ökat resande på bägge de berörda linjerna vilket talar för att en genare och snabbare sträckning för stomlinje 177 uppskattats av resenärerna. En utökning av trafiken på linje 156 så att alla turer börjar och slutar vid Danderyds sjukhus införs från augusti 2006. Tydlighetsskäl och högt resande på de turer som går hela vägen motiverar denna förändring. Trafikering med ledbuss på linje 156 kommer också att ske i ökad utsträckning.

Linje 506 mellan Hallonbergen/Ör och Karolinska sjukhuset kommer att få en ökad turtäthet kvällstid 19.00 – 20.00 från dagens 30-minuters trafik till en buss var 15:e minut.

Spårtrafik

Under 2005 har SL arbetat fram en utbyggnadsordning för de två spårprojekten i projekt Tvärbana Norr.

Solnagrenen ska efter beslut i SLs styrelse byggas först och under första halvan av 2006 kommer en slutrapport av förstudien att redovisas och beslut om fortsatt arbete att tas i SLs styrelse för Solnagrenen. Fortsatt fördjupat utredningsarbete av Kistagrenen avvaktar nya finansiella förutsättningar.

2.4 Solna stad

Nybyggnadsområden

Återstående utbyggnad av bostäder och arbetsplatser i Södra Frösunda utförs under 2006, 110 lägenheter och 500 arbetsplatser. Utbyggnaden av bostäder och arbetsplatser i Norra Frösunda pågår, under 2006 färdigställs ytterligare 100 lägenheter och 700 arbetsplatser. När vägsystemet tillåter planeras för buss- trafik längs hela Gustav III:s Boulevard. En eventuell ändrad linje-sträckning för linje 509 är ett alternativ som ska studeras. Solna pendeltågstation ligger inom gångavstånd från bebyggelsen liksom busstrafiken vid trafikplats Frösunda vid E4:an.

Planering för utbyggnad av bostäder och arbetsplatser i Västerjärva och Ulriksdal pågår, inflyttning beräknas starta 2006/07. SL deltar i arbetet för att skapa förutsättningar för bra kollektivtrafik-lösningar i området. Hela området betjänas av pendeltåget vid Ulriksdals station. Mängden lägenheter och bebyggelsens utbredning innebär att busstrafik krävs inom området dels för matning till pendeltåget dels för tvärresande liksom direkt-förbindelse med Solna centrum.

Den första detaljplanen visar en utbyggnadsstart väster om Agnesberg. En etappvis förlängning, med start 2007, av busslinje 505 har planerats för de första utbyggnadsetapperna inom Västerjärva.

Busstrafik

En utvärdering av resandet på stombusslinje 177 och linje 156 har gjorts med tanke på den omläggning som gjordes inför vintertid-tabellen 2001/2002. Linje 177 fick då en genare sträckning och drogs inte via Sundbybergs centrum. Trafiken på linje 156 utökades istället och vissa turer förlängdes till Danderyds sjukhus istället för att enbart gå mellan Ulvsunda industriområde och Solna station. Resandestatistiken visar ett ökat resande på bägge de berörda linjerna vilket talar för att en genare och snabbare sträckning för stomlinje 177 uppskattats av resenärerna. En utökning av trafiken på linje 156 så att alla turer börjar och slutar vid Danderyds sjukhus införs från augusti 2006. Tydlighetsskäl och högt resande på de turer som går hela vägen motiverar denna förändring. Trafikering med ledbuss på linje 156 kommer också att ske i ökad utsträckning.

Linje 509 mellan Brommaplan och Djursholms torg kommer i ökad omfattning trafikeras med ledbuss på turer med högt resande. Det är bl a resandet till skolor i Frösunda som ökat.

Linje 506 mellan Hallonbergen/Ör och Karolinska sjukhuset kommer att få en utökad turtäthet kvällstid 19.00 – 20.00 från dagens 30-minuters trafik till en buss var 15:e minut.

Spårtrafik

Under 2005 har SL arbetat fram en utbyggnadsordning för de två spårobjekten i projekt Tvärbana Norr. Solnagrenen ska efter beslut i SLs styrelse byggas först och under första halvan av 2006 kommer en slutrapport av förstudien att redovisas och beslut om fortsatt arbete att tas i SLs styrelse för Solnagrenen. Fortsatt fördjupat utredningsarbete av Kistagrenen avvaktar nya finansiella förutsättningar.

Trafikantanläggningar

Den norra entrén vid Solna pendeltågsstation ska byggas om. Hiss ska installeras och i plattformsnivå förses entrén med utrymme för biljett-försäljning och spärrlinje. Byggstart beräknas ske årsskiftet 2005/2006 och vara slutfört juni 2006.

En arbetsgrupp har bildats på initiativ från kommunen för att ta fram förslag till en omdaning av området kring Solna stations södra entré. SL deltar i arbetet för att om möjligt få en bättre trafikantmiljö vid denna bytespunkt. En stor mängd människor byter här mellan pendeltåg och ett flertal busslinjer, bl a stombusslinje 177. Tvärbanan beräknas passera stationen vid en framtida utbyggnad.

2.5 Stockholm

2.5.1 Innerstaden

Nybyggnadsområden

Innerstadens stora nybyggnadsområde är Hammarby sjöstad. Inflyttning i och utbyggnad av bostäder och arbetsplatser fortgår. Huvudsakliga kollektivtrafiken i området står Tvärbanan för. Förberedelse för en tätare trafik finns när resandeefterfrågan ökar. En utökning av trafikeringen på busslinje 74 mellan Sickla handelsplats och Mariatorget startar under 2006 (se nedan).

Inflyttning i den nya bebyggelsen på Lilla Essingen pågår både när det gäller arbetsplatser och bostäder. Stomlinje 1 finns inom gångavstånd från de nya bostäderna. Ändrad sträckning för linje 49 som kommer åter att trafikera Lilla Essingen och en ny högtrafiklinje som komplement till stombusslinje 1 kommer att startas (se nedan).

Den fortsatta utbyggnaden av i första skedet arbetsplatser men på sikt även bostäder i Västra Kungsholmen motiverar en förbättrad busstrafik längs Lindhagensgatan. Första inflyttningen i bostäderna beräknas ske 2006.

En förutsättning för busstrafik är att en godtagbar framkomlighet kan garanteras för bussarna. Trafikeringen ska utredas närmare av SL och trafikstarten planeras till augusti 2007. Linjesträckningen för buss 49 och 56 påverkas av den nya bebyggelsen. Istället för Strandbergsgatan kommer busslinjerna att trafikera en förlängning av Franzénsgatan för att bättre täcka in den nya bebyggelsen. Även dessa förändringar planeras till 2007.

Busstrafik

Stombusslinje 4 får en utökad turtäthet kvällstid mellan 19.00 – 20.00. Bussarna får gå med fem minuters intervall, istället för var 10:e minut som idag, fram till 20.00. Orsaken är många resande och trängsel på bussarna.

Linje 40 mellan Reimersholme och Stora Lappkärrsberget får en reducerad trafik till och från Ek Hagstorget beroende på svårigheter att mötas på de trånga gatorna. Skyddsombud har krävt åtgärder för att trafiken ska kunna fortsätta. Resandet på denna sträcka är begränsat. Reduceringen medför att linjen får halvtimmestrafik i motriktning i rusningstrafiken istället för dagens 20-minuterstrafik. I rusningsriktningen behålls dagens turtäthet med en buss var 20:e minut på morgonen.

Linje 44 mellan Ruddammen och Skansen får turerna kvällstid, som idag stannar vid Karlaplan, förlängda till Djurgårdsbron lika som på vardagar.

Turtätheten ökas också till en tur var 20:e minut istället för dagens 30-minuters trafik, även detta lika som på vardagar.

Linje 49 mellan Fridhemsplan och Stora Essingen kommer att trafikera Lilla Essingen fr om augusti 2006 under förutsättning att Luxgatan är färdigbyggd och kan trafikeras med buss i linjetrafik.

För linjerna 49 och 56 (Hornsberg – Hakberget) sker en utökning av turtätheten till 20-minuters trafik dagtid (11.00 – 17.00) lördag och söndag istället för dagens 30-minuters trafik.

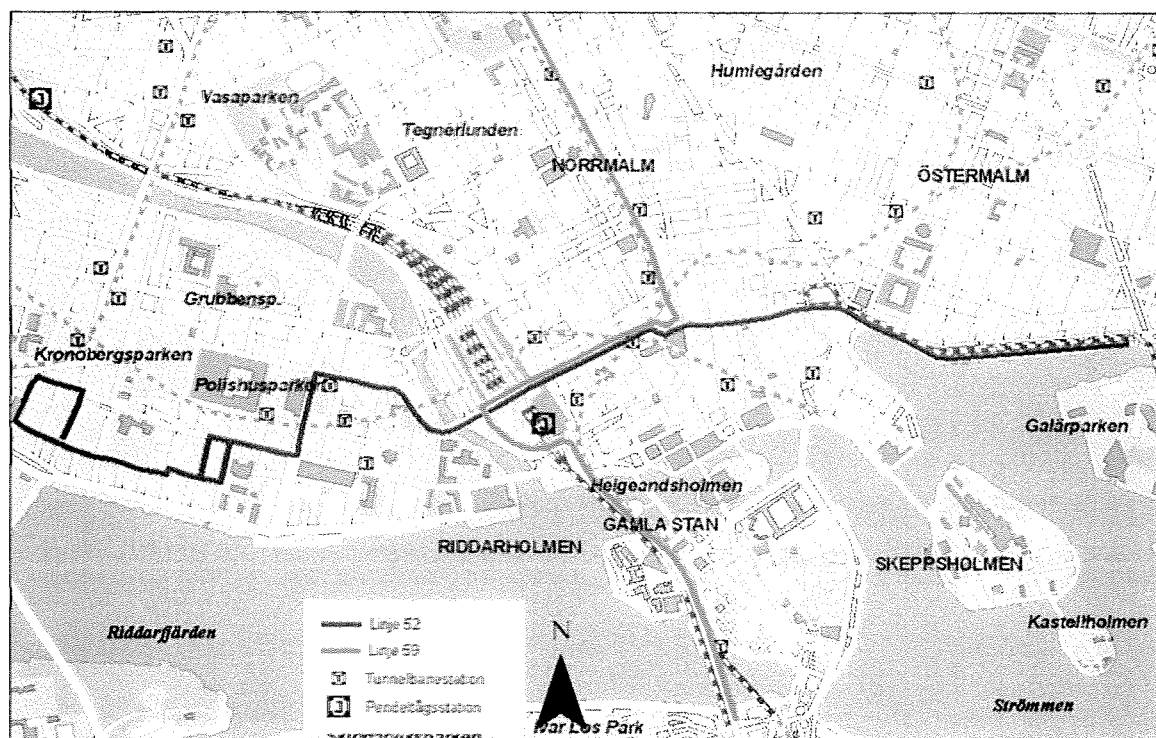
För linjerna 42,43 och 55 sker justeringar i turtätheten kvällstid lördag och söndag, perioden med trafikering var 20:e minut förlängs något istället för dagens 30-minuters trafik.

Linje 53 mellan Roslagstull och Henriksdalsberget får en utökad trafik var 20:e minut söndagar eftermiddag/kväll motsvarande trafiken på lördagar.

En sammankoppling av linjerna 52, 59 och 69 görs i city. Linjerna 69 och 59 vänder idag i city och har problem med uppställning för tidsreglering, raster mm. En ny linje 69 går som idag från Blockhusudden till Sergels torg och fortsätter sedan förbi centralen till Fridhemsplan, samma körväg som dagens linje 52.

En ny linje 59 startar som idag på söder, vid Tengdahlsgratan, och går via Centralbron till Sergels torg och fortsätter sedan Sveavägen till

Karolinska sjukhuset som linje 52 idag. Denna sammankoppling ger en kostnadsminskning på c:a 1,6 miljoner på helårsbasis.

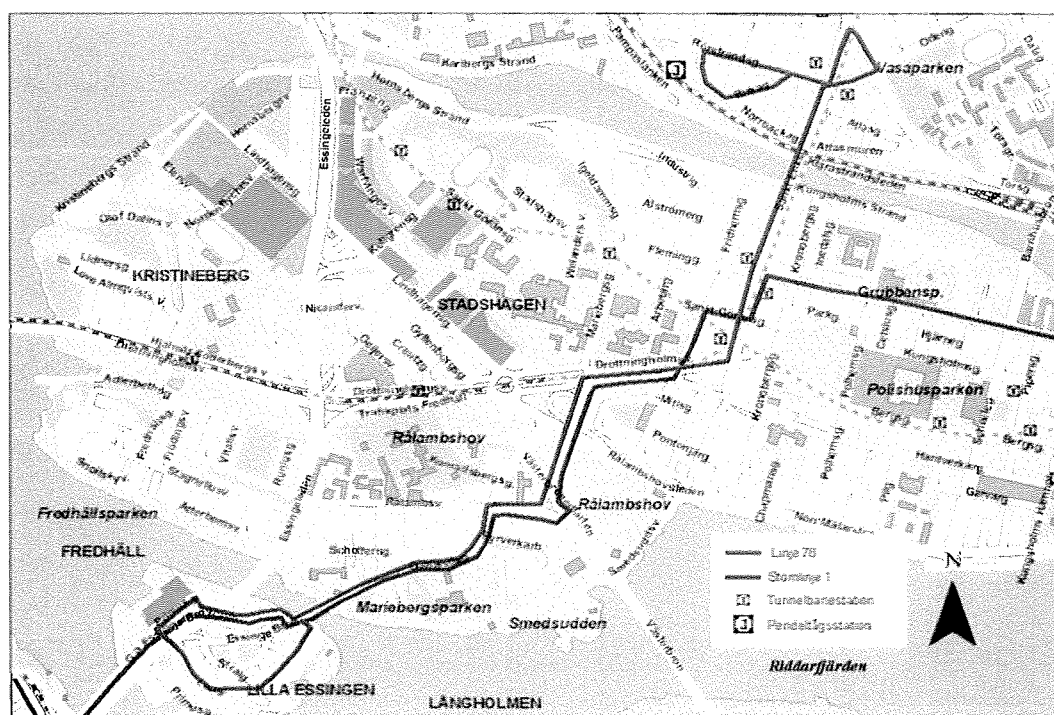


Sammankoppling av linjer i innerstaden

Resande från Kungsholmen kan på detta sätt nå området runt Kungsträdgården/Norrmalmstorg utan byte.

Linje 74 som trafikerar sträckan Mariatorget – Sickla Udde/Sickla handelsplats får trafik även på lördagar mellan ca 09.00 – 17.00. Linjen får även trafik på vardagar till handelsplatsen före 09.00. Idag vänder samtliga turer vid Sickla udde före 09.00. Linje 74 får även några ytterligare turer kvällstid vardagar, sista avgång strax efter 19.00.

En ny linje, 78, startas mellan Lilla Essingen och Karlbergs station via Fridhemsplan för att avlasta stombusslinje 1 som fått ett stort tillskott resande vartefter bebyggelsen på Lilla Essingen färdigställt. Bussen går endast i rusningstrafik och turtätheten blir en buss var 15:e minut. En förutsättning är att Luxgatan, liksom tidigare nämnts för linje 49, är framkomlig för busstrafiken.



Linje 1 och linje 78

Trafikantaneläggningar

SL:s bussterminal för bussar från nord – och nordostsektorn vid Östra station ska bli föremål för en översyn för att se hur ytorna ska disponeras i framtiden. SL och staden ska bilda en gemensam arbetsgrupp som ska studera bl a uppställningsbehov för bussar, hållplatslägen och säkerheten för gående och cyklister.

Spårtrafik

Arbetet med en framtida förlängning av Tvärbanan österut från Hammarby sjöstad mot Slussen fortgår.

I arbetet ingår även att studera en möjlig sammankoppling mellan Tvärbanan och Saltsjöbanan till Saltsjöbaden.

2.5.2 Söderort

Nybyggnadsområden

I Årstadal/Liljeholmen fortsätter utbyggnaden av bostäder och arbetsplatser. Området kollektivtrafikförsörjs i första hand av tunnelbanan och Tvärbanan med hållplats i Årstadal. Inom Årstadal bebyggs delar av området som ligger relativt långt ifrån Tvärbanan. Det kommer därför även fortsättningsvis att gå buss- trafik igenom området för att nå dels Liljeholmen och dels den nya pendeltågstationen vid Årstaberg.

Inom söderort finns planering för ett stort antal lägenheter, i mindre utbyggnadsområden oftast i kollektivtrafikhöga lägen.

Vissa av utbyggnadsobjekten ligger i nära anslutning till tunnelbanans anläggningar vilket har föranlett SL att i vissa fall överklaga

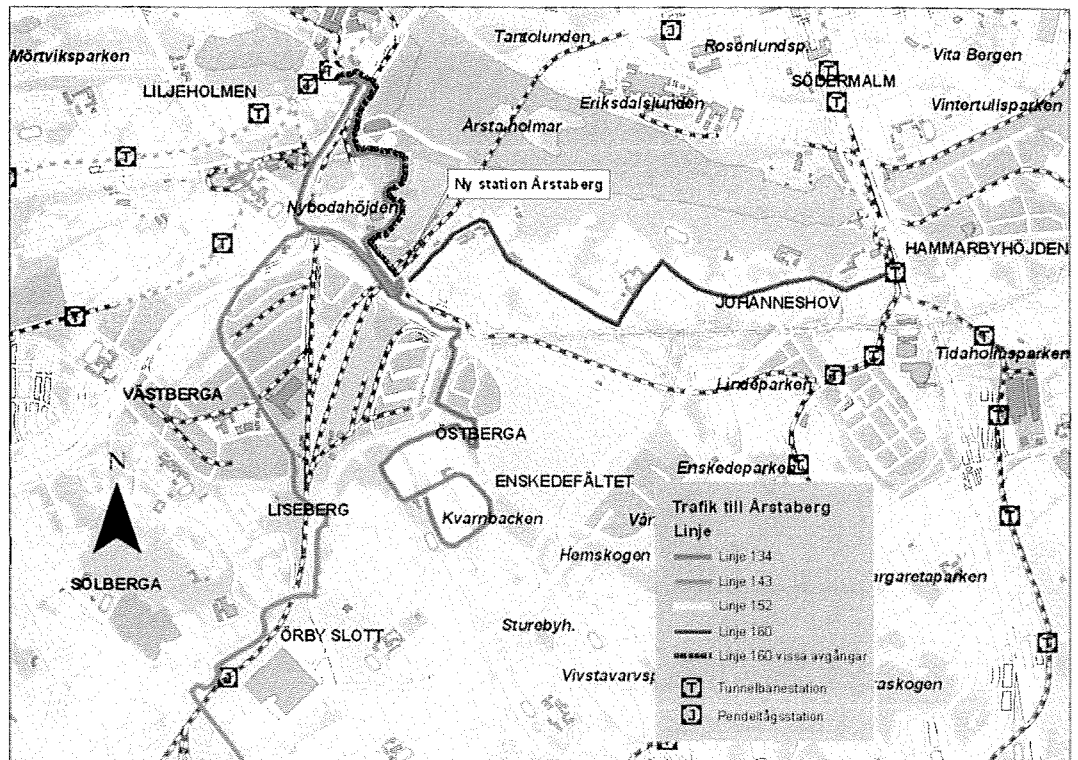
utbyggnaderna då vi ansett att projekten inte har kunnat redovisa en för SL godtagbar lösning av bullerpåverkan från tunnelbanetra- fiken.

Busstrafik

I januari 2006 öppnas den nya pendeltågstationen vid Årstaberg. En ny bussangöring byggs i anslutning till den nya stationsentrén och Tvärbanans hållplats vid Årstaberg. Följande busslinjer kommer att trafikera stationen:

- Linje 134 mellan Östbergahöjden och Liljeholmen
- Linje 143 mellan Högdalen – Älvsjö – Liljeholmen (endast i högtrafik till Liljeholmen)
- Linje 152 mellan Älvsjö – Årsta partihallar – Liljeholmen – Solna C – Sundbybergs C – Bromma flygplats (trafikeras endast måndag – fredag)
- Linje 160 mellan Gullmarsplan – Årstaberg – Liljeholmen (endast vissa turer till Liljeholmen)

Linje 162 läggs ner och ersätts genom att vissa turer på linje 160 går till Liljeholmen.



Bussar Årstaberg

Linjerna 133 och 147 får förstärkt trafik i rusningstid för att klar den trängsel som är på bussarna idag.

Linje 141 mellan Telefonplan och Långsjö en tätare trafik söndagar mellan 17.00 – 19.00, lika med lördagstrafikeringen.

Linje 163 får en utökad turtäthet tidig kvällstid. Istället för 30-minuters trafik får linjen 15-minuters trafik fram till ca 20.00. Kundsynpunkter har framförts på den snabba övergång som sker i dagens tidtabell från 10-minuters trafik rusningstid till 30-minuters trafik kvällstid.

Omvandlingen av linje 173 till en regional stomlinje som bl a innebär utökad trafikeringsstid, bekvämare blå bussar, färre hållplatsstopp och förbättrad framkomlighet slutförs under 2006. I april levereras de nya blå bussarna (9 st) som drivs med etanol bränsle. En genomgång av hållplatserna längs sträckan för en ombyggnad/upprustning ska göras tillsammans med staden.

Den kvarterslinje i Farsta, 185, som startades i augusti 2005 får en förlängd trafikeringsstid kvällstid fram till ca 24.00. Idag går sista turen ca 22.00. Kundsynpunkter har framförts och ligger till grund för justeringen. Tidigare hade området runt Värmlandsvägen trafik fram till midnatt med linje 165. Förändringen genomförs fr o m januari 2006.

Trafikantanläggningar

En ny bussterminal vid pendeltågen i Älvsjö planeras i samband med omdaning av Älvsjö centrum. Bussarnas hållplatser placeras längs en bussgata utmed spåren, nära hissar och rulltrappor upp till övergången över spåren. Under sommaren 2006 kommer bussarna att flytta till en provisorisk terminal närmare spåren (viss del av spårområdet tas bort). Den nya bussterminalen beräknas vara färdig under 2007.

Vid Årstaberg invigs 13 januari den nya pendeltågstationen och den mindre bussterminal som ska ta emot de bussar som ska angöra stationen. Trafikstarten sker 9 januari.

2.5.3 Västerort

Nybyggnadsområden

Inom västerort finns planering för ett stort antal lägenheter, i mindre utbyggnadsområden oftast i kollektivtrafiknära lägen. Vissa av utbyggnadsobjekten ligger i nära anslutning till tunnelbanans anläggningar vilket har föranlett SL att i vissa fall överklaga utbyggnaderna då vi ansett att projekten inte har kunnat redovisa en för SL godtagbar lösning av bullerpåverkan från tunnelbanetrafiken.

Busstrafik

Lunda företagsområde får en utökning av trafiken främst till den del som benämns Godsterminalen. Idag har området en tur i morgon- respektive kvällsrusningen samt en tur kvällstid för att passa till dem som jobbar skift i området.

Gångavståndet till övrig busstrafik är relativt långt och tillsammans med ett utökat antal anställda inom denna del av företagsområdet så motiverar detta en utökning av trafiken under rusningstid.

Förändringar högtrafik

301 kompletterar 177 på sträckan Skärvik-Brommaplan

Jungfrusund-Gällstaö-Ekerö C-Närlanda-Knalleborg-Älvnäs

176 och 177 hötrafik var 30:e 10/20:e min, gemensam sträcka var 10:e min

342 högtrafik var 30:e minut

+ Stenhamra får trafik med stomlinje till Solna C-Mörby.

— Färre avqånqar som från Stenhamra inte går via Ekerö C (linje 336)

Mörby

176 177

301	302	303	305	309	311
312	317	318	323	336	338

Brommaplan T

Fridhemsplan

Ⓟ Infartsparkering

Vinkområde

= 317 Blommaplant = Blomkvik
= 318 Brommaplant = läsängen

336 Brommaplan-Svartsjö

== 301 Brommaplan-Skärvik

176 Mörby-Brommaplan-Stenhamra

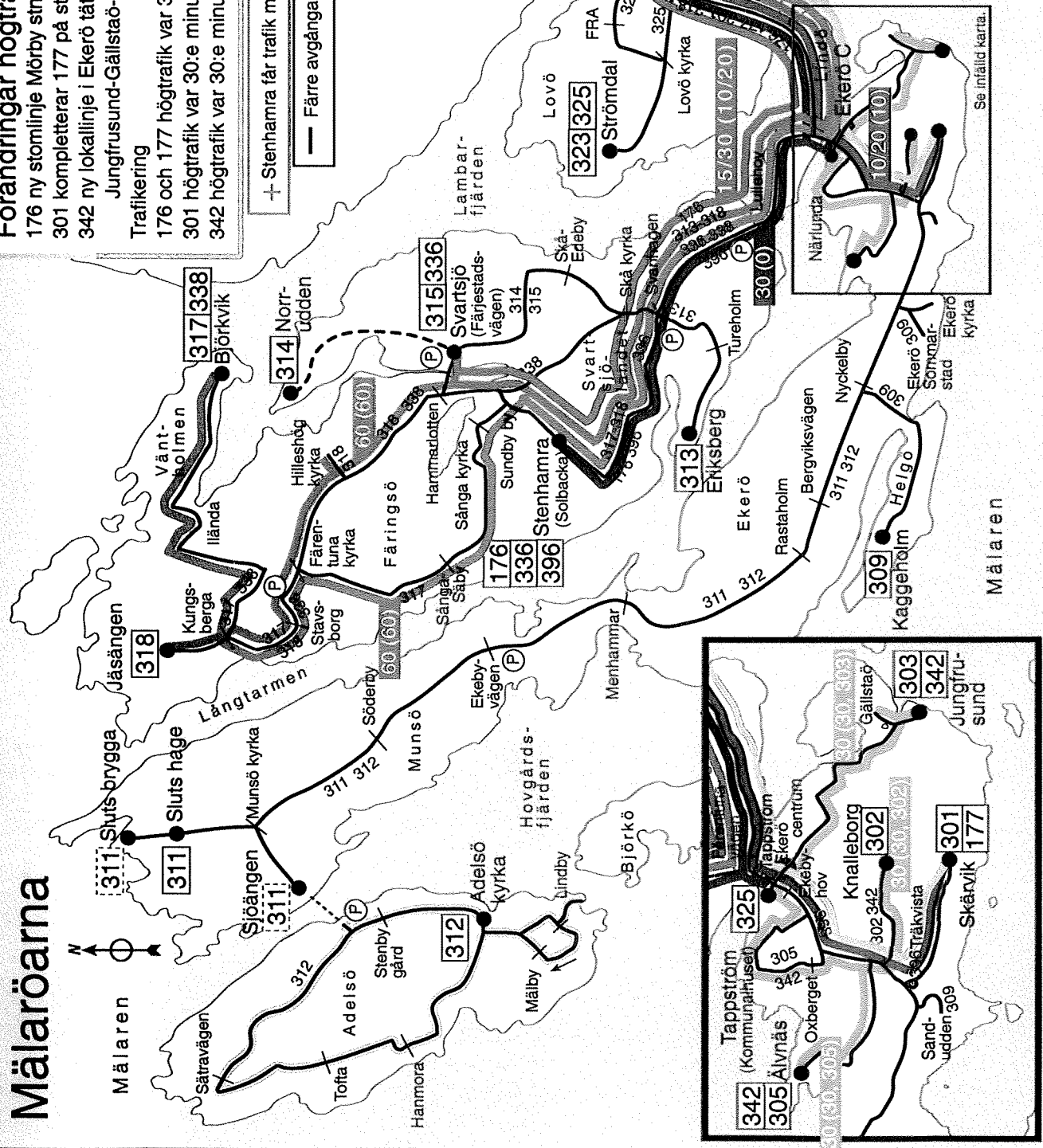
177 Mörby-Brommaplan-Skärvik

= 342 Jungfrusund-Ekerö C-Älvnäs

o(0) = Ny turtäthet (nuvarande turtäthet)

== Trafikası ==

Grafik: KATJA ROSENBLAD/TONY JOHANSSON 05.12.01



Förändringar lågtrafik

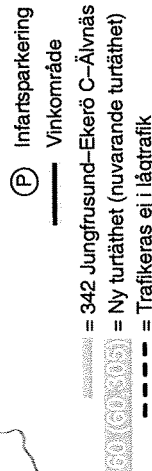
342 ny lokallinje i Ekerö tätort

Jungfrusund-Gällstaö-Ekerö C-Närlanda-Knalleborg-Älvnäs

Trafikering

342 lågtrafik var 60:e minut

+ Tydligare trafik med lokallinje 342



Mäläröarna

Förändringar mellantrafik

176 ny stomlinje Mörby stn-Stenhamra

342 ny lokallinje i Ekerö tätort

Jungfrusund-Gällstaö-Ekerö C-Närmlunda-Knalleborg-Älvnäs

Trafikering

176 och 177 mellantrafik var 30:e minut, gemensam sträcka var 15:e minut

317 och 318 trafikerar ej sträckan Brommaplan-Ekerö centrum

342 mellantrafik var 30:e minut

+ Stenhamra får trafik med stomlinje till Solna C-Mörby.

+ Linje 317 trafikerar med normalbuss (säkrare på de smala vägarna).

+ Älvnäs, Jungfrusund-Gällstaö och Närmlunda får 30-min.trafik (idag 60).

+ Lokallinje 342 ger tydligare resor då man åker med samma linje från Brommaplan.

- Bussbyte vid Ekerö C för resande med linje 317.
- Trafikanter till/från Älvnäs måste åka via Knalleborg.

Mörby station J

176/177

30 (0) 30 (15)

30 (0) 30 (15)

30 (0) 30 (15)

30 (0) 30 (15)

30 (0) 30 (15)

30 (0) 30 (15)

30 (0) 30 (15)

30 (0) 30 (15)

30 (0) 30 (15)

30 (0) 30 (15)

30 (0) 30 (15)

30 (0) 30 (15)

30 (0) 30 (15)

30 (0) 30 (15)

30 (0) 30 (15)

30 (0) 30 (15)

30 (0) 30 (15)

30 (0) 30 (15)

30 (0) 30 (15)

30 (0) 30 (15)

30 (0) 30 (15)

30 (0) 30 (15)

30 (0) 30 (15)

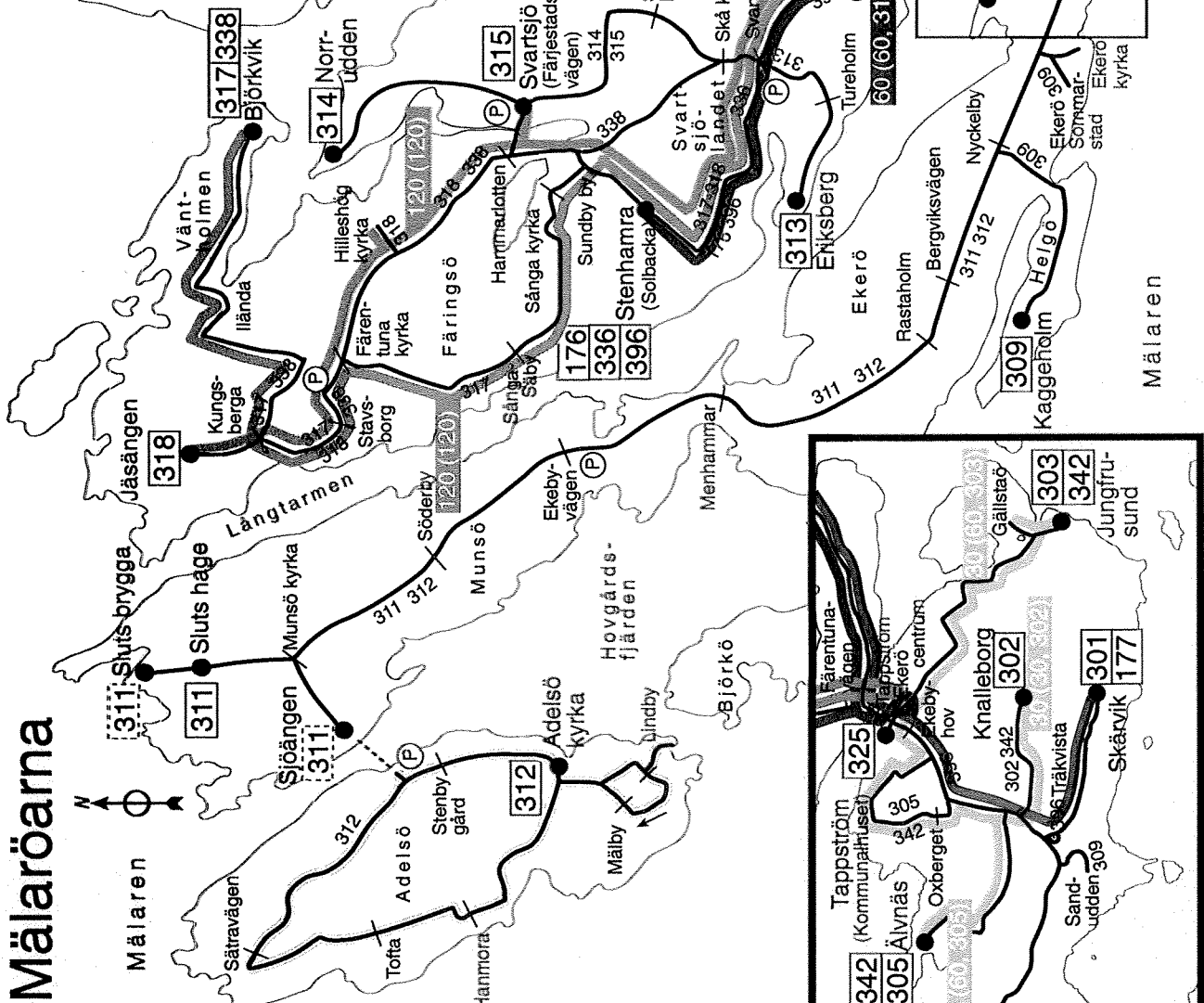
30 (0) 30 (15)

30 (0) 30 (15)

30 (0) 30 (15)

30 (0) 30 (15)

30 (0) 30 (15)





Stadsdelsnämndernas synpunkter på SLs utbudsplan 2006

Stadsdel	Synpunkter	SLs kommentar
Kista	- att linje 179 ges en linjesträckning via Husby C och Akalla C. Olika körväg olika tider bör övervägas - linje 567 bör få heltrafik - upprustning nödvändig för Kista och Akalla bussterminaler liksom Kista T-station bl a belysning, städning, fönstertvätt. Många klagomål - bättre passningar till pendeltåg för linjer mellan Husby och Akalla - snabb utveckling av Tvärbanans norra gren välbehövlig - en servicelinje bör inrättas mellan olika inrättningar - ändrad linjesträckning för linje 603 föreslås, förvaltningen motsätter sig detta	- linje 179 inrättades för att ge bra och snabba regionala tvärförbindelser och snabbt binda ihop de olika spårsystemen. Tydlighet och snabbhet eftersträvas därför bör linjen inte gå olika körvägar - infördes från augusti 2005 - i Akalla gjordes en upprustning 1999/2000. För Kista finns resurser för en upprustning. Bl a vindskyddat väntutrymme. Skall samordnas med åtgärder på tunnelbanedelen - för de linjer som trafikerar fler spårförbindelser än vid ett ställe uppstår som regel problem med en bra passning - utredningsarbete pågår, finansieringsfrågorna ej lösta - ansvaret för planering och inrättande av servicelinjer ligger hos Färdtjänsten - 603 ändras att ej gå via Kista C. Linje 178 finns för denna förbindelse
Rinkeby	- snabbare och bättre tvärförbindelser lång restid mellan Kista och Rinkeby - Tvärbanans norra gren blir en förbindelselänk mellan norra och södra Järva istället för bussar. Skall	- 2 busslinjer finns. Busskörfält har inrättats på Kymlingelänken. Många bilister köar i busskörfältet vilket påverkar restiden - Tvärbanans förlängning norrut föreslås gå via Stora Ursvik, ej via Rinkeby

	dras via Rinkeby - förbindelsetunneln för tunnelbanan mellan Rinkeby och Hallonbergen öppnas för trafik - linje 514 förlängas till Vällingby C - mer handikappvänliga bussar och fler barnvagnsplatser - servicelinje i stadsdelarna - Rinkeby är beroende av en väl fungerande kollektivtrafik, bättre tvärförbindelser - tunnelbanan borde byggas ut mellan Hjulsta och Barkarby	- denna trafiklösning har tidigare studerats av SL. Resultatet visade på dålig samhällsekonomisk lönsamhet. Ett sådant trafikupplägg skulle totalt sett orsaka fler nackdelar än fördelar. - resande till Vällingby får göra ett byte vid Spånga station. För närvarande finns inte resurser att förlänga 514 - alla nya bussar i tätortsområden får senast 2010 lågt golv. - ansvaret för servicelinjerna ligger numera hos Färdtjänsten - SL är medvetet om önskemål om tvärförbindelser, svårt hitta stråk med tillräckligt resandeunderlag - inget utredningsarbete pågår. Avvaktar utredningen om Mälarbanans sträckning som ev dras via Kista
--	--	--

Spånga/Tensta	- buss till arbetsförmedlingen i Lunda från Hjulsta/Tensta - linje 540 till Spånga alt. Vällingby - servicelinje/flexbuss i Bromsten, Färdtjänsten kontaktad i ärendet - vissa turer på linje 514 via Spånga kyrka även vardagar - ny bussterminal vid Spånga, Bromstensleden byggs först 2008 - bättre bussförbindelse till Lunda företagsområde, möte önskvärt tillsammans med företagarföreningen - handikapprådet ser positivt på åtgärderna för bättre tillgänglighet	- linje 517 finns från Hjulsta till Lunda. Tunnelbana från Tensta till Hjulsta. Linje 517 via Hagstråket går ej att genomföra, vänstersväng förbjuden i korsningen med E18 - 540 kan komma att förlängas till Hjulsta, antalet förbindelser mellan Södra Järva och Spånga tillräckligt - planeringsansvaret för servicelinjerna finns hos Färdtjänsten - skall studeras - ombyggnaden av bussterminalen är avhängig Bromstensledens tillkomst - utökad busstrafik studeras, mötet har hållits - SL:s arbete med tillgänglighetsfrågor fortsätter
----------------------	--	--

Hässelby/Vällingby	- efterfrågan på fler turer till Bromma sjukhus ska lösas på ett sätt som inte innebär en utglesning av trafiken - förvaltningen uppskattar ambitionen att skapa ett hållbart resande - bättre kollektivtrafik till Lövsta-Kyrkhamnsområdet främst sommartid. - oro för att den förväntade befolkningsökningen som följer av nybyggnationen i stadsdelen inte kan tas om hand av kollektivtrafiken - resurser behöver sättas av till en utbyggnad av en tvärbana till Kista. Angeläget att stadsdelen på ett bättre sätt kan dra nytta av denna planerade spårtrafik - behov finns av en fördjupad gemensam framtidsplanering mellan staden och SL när det gäller kollektivtrafikförsörjning av stadsdelen.	- det trafikutbud som finns efter förändringen svarar väl upp mot resefterfrågan - SLs höga ambitioner på miljösidan fortsätter med bl a test av alternativa bränslen - skall studeras vidare - ökningen utsträckt över en längre tid, successiv anpassning av busstrafiken sker. T-banans gröna linje har en del kapacitet kvar att utnyttja - statsbidrag krävs för en utbyggnad av Tvärbanan till Kista, har ännu ej beviljats - SL träffar regelbundet Kollektivtrafikutskottet i Stockholm där frågor om fördjupat samarbete kan tas upp
---------------------------	--	--

Bromma	- bibehållen eller utökad turtäthet på alla linjer för att undvika bilåkande - ytterligare turer till Blackebergs sjukhus, Ängbybadet och campingen - önskemål om tätare trafik på linje 112 och 113 med tanke på utbyggnaden i Mariehäll - linje 124 bör förlängas till Nockebyhov via Brommaplan. Vändslingan vid Abrahamsbergs T kan då tas bort - bygg ut sjötrafiken i SLs regi! - infartsparkeringar för bilar och cyklar bör anläggas vid större bytespunkter - Nockebyhovsborna önskar bättre turtäthet för busstrafiken - övervakning för att stävja vandalisering, öka tryggheten samt höja standarden på underhåll och städning - hållplatsutrop viktigt - förlängning av Tvärbanan bör snarast påbörjas för att få bättre tvärförbindelser - tydlig information till boende vid förändringar i trafiken och i möjligaste mån en dialog med de boende	- en efterfrågeanpassning sker ständigt av all kollektivtrafik - resandeunderlaget inte så stort, antalet resande på de turer som går till sjukhuset idag är lågt. - behov av anpassning av turtätheten studeras när inflyttningen är aktuell - även vid en förlängning behöver linjen dras via T-stationen - en fråga för WÅAB. - infartsparkeringar inom stadens gränser administreras av P-bolaget Stockholm. SL prioriterar parkeringar längre ut i trafiksystemet - nuvarande turtäthet svarar relativt bra mot efterfrågan - SL arbetar mycket med dessa frågor i samarbete med våra entreprenörer. Kameraövervakning finns i de nya tågen - automatiska utrop finns numera i all busstrafik, t-banan och pendeltågen - utbyggnad kan starta tidigast 2010 under förutsättning att finansieringen kan ordnas inom en snar framtid. - SL är medveten om informationens betydelse, den utförs i samarbete med våra entreprenörer. Vissa brister i organisationen har gjort att informationen varit bristfällig. Vi arbetar med att se över rutiner och ansvar för att nå bättre resultat
---------------	--	--

Kungs- holmen	- ökad turtäthet på linje 1 måste övervägas. Linje 49 måste dras via Lilla Essingen - viktigt att en god kollektivtrafik finns när inflyttning sker i nordvästra Kungs- holmen med start 2007 - båttrafiken mellan stadsdelarna bör utvecklas - bilpooler, rabatt på taxi bör kunna kopplas till ett smartcard - cyklar på tåg och tunnelbana, cykelparkeringar - införande av el-bussar - information om trafiken till nyinflyttad	- stomlinje 1 har fått utökad trafik från augusti 2005. Ev ny busslinje från Lilla Essingen studeras. Linje 49 dras via Luxgatan från hösten 2006, en förutsättning är att gatan är framkomlig. - SL skall starta busstrafik längs Lindhagensgatan för att komplettera tunnelbanan som finns nära området - trafiken till sjöss hanteras av Waxholmsbolaget - arbete pågår för att införa smart-card, tjänster kan kopplas till kortet. Personalen kan då få andra uppgifter, t ex som trafikvärdar - trångt i rusningstid, risk för nedsmutsning. Cykelparkeringar kommunal fråga som markägare - ej aktuellt fn. Fler gasbussar kommer i innerstaden - prov har genomförts med info till boende, skall utvecklas. SL intresserad av samarbete med exploatörer
Norrmalm	- tillgänglighetsfrågorna bör ha fortsatt hög prioritet, nya tunnelbanetågen har brister när det gäller nivåskillnader mellan perrong och tågens golvnivå. Förbättrad säkerhet för synskadade i tunnelbanan - viktigt med tidigt och nära samarbete vid arbetet med kollektivtrafikförsörjning av exploateringsområdena Norra Station, Sabbatsberg och Norra Bantorget	- tillgänglighetsförbättrande åtgärder har hög prioritet inom SL. Utbyggnad av förhöjda perronger ska fortsätta. SL samarbetar med handikapporganisationerna - SL deltar i programarbetet för de områden som nämns. Busstrafiken dimensioneras efter ökad efterfrågan.



	- snöröjning vid hållplatser, en direkt dialog önskas med SL, väghållare och stadsdelsförvaltning - busslinjen till Prisextra återinsätts	- trafikentreprenören Busslink bör också delta i en sådan diskussion - linje 70 har getts en ändrad körväg av framkomlighetsskäl. Linje 65 och 73 finns inom gångavstånd från Prisextra
--	---	---

Östermalm	- trafik till Prisextra - busstationen på Valhallavägen bör flyttas till ett läge utanför Roslagstull - anpassning av kollektivtrafikutbudet till tätningar inom området - måste finnas ett fungerande lokalt stadsdelslinjenät - inga ledbussar i skolzoner. Linjesträckningen för linje 4 skall ändras - större cykelparkeringar vid Östra station och Ropsten - ny uppgång vid T-station Universitetet - bänkar och regnskydd vid hållplatser mellan Universitetet och Ekhagen/Lappkärrsberget - Värtahamnen och Lappkärrsberget förses med busstrafik nattetid - ny hållplats för linje 55 i Hjorthagen - linje 70 bör få ändhållplats vid Lektorsstigen	- linje 65 och 73 finns nära Prisextra - en ytterligare matning av trafikanter till tunnelbanan bör undvikas då kapacitetstaket i stort sett är uppnått redan idag. - SL deltar i diskussioner tillsammans med staden om trafiken i utbyggnadsområden - de lokala innerstadsbussarna har relativt tätt mellan hållplatserna. De blå stomlinjebussarna har längre hållplatsavstånd för ett snabbare resande - SL anser att dagens linjesträckning är den optimala för resenärerna. - anläggande av cykelparkeringar är stadens ansvar som markägare och väghållare. SL är dock positivt inställd till idén - färdigställande av entrén bedöms i dagsläget inte som samhällsekonomiskt försvarbar - utbyggnad av regnskydd sker successivt. SL kan i begränsad utsträckning ställa ut bänkar - finns inte tillräckligt resandeunderlag att köra nattbusstrafik till Värtahamnen. Utökning av nattrafiken kan för närvarande inte prioriteras - korsningen Kolargatan/Artemisgatan måste i så fall byggas om - linjen främst avsedd för Universitetet. Linje 40 går till Lektorsstigen
------------------	--	---

Maria - Gamla stan	- fortsatt ökad tillgänglighet till trafiken - sittplatser och skräpkorgar vid varje busshållplats - direktresemöjligheter till stadens centrala delar viktig för många södermalmsbor - låggolvsbussarna kräver förbättrad vinterväghållning. Dialog med SL/Busslink önskas - viktigt att trafiken även fortsättningsvis bedrivs med förnyelsebara bränslen - bibehållande av trafikutbudet - linje 74 till Hornstull	- tunnelbanans plattformar höjs, nya bussar förses med ramp, låggolvsbussar i hela innerstaden - SL kan i begränsad omfattning sätta ut bänkar. Ingår oftast i regnskydden. Skräpkorgar sköts av staden - för närvarande finns inga planer på att korta av linjer som idag går till city från Södermalm - SL/Busslink träffar gärna stadsdelsförvaltningen och diskuterar vinterväghållning - SL instämmer. Införande av bränslecellsbusar dröjer, däremot fortsätter satsningen på gasdrivna bussar parallellt med etanoldriften - inga uttalade sparkrav i trafiken finns fn - möjlig förlängning till Fridhemsplan studeras för närvarande
Katarina-Sofia	- Tvärbanan bör förlängas till Slussen - sjudagarstrafik på linje 76 med trafik även på helgkvällar angeläget - programmet för hållbart resande realiserats - arbetet med ökad tillgänglighet för funktionshindrade fortsätter	- utredningsarbete pågår i samråd med staden - ytterligare utökning av trafiken på linje 76 kan fn inte prioriteras - utöver etanoldriften på samtliga bussar i innerstaden har gasbussar successivt introducerats, fler är på gång. Försöket med bränslecellsbusar avslutades i november - arbete är prioriterat inom SL med fortsatt satsning på lågtrébussar, ombyggnad av stationer mm



	- hållplatser saknar sittplatser - båtförbindelse Hammarby sjöstad – Nybroplan integreras med övrig kollektivtrafik - Södermalm och Hammarby sjöstad skall ingå i samma taxeområde, gränsen bör gå vid kommungränsen mot Nacka vilket innefattar Danviksklippan. - ökad turtäthet på linje 55 och 59 - linje 66 stanna vid hållplats för linje 55 på Tegelviksgatan - tomgångskörning linje 2 vid ändhållplats Sofia - helgtrafik bör införas på linje 74	- SL kan i begränsad omfattning sätta ut bänkar. Ingår oftast i regnskydden. - taxefråga, politiskt avgörande krävs - förslag till enhetstaxa för SL-trafiken finns i landstingsbudgeten för 2006 - nuvarande turtäthet svarar relativt väl mot reseefterfrågan - ska införas snarast - SL och entreprenören har träffat boende. Regler för tomgångskörning gäller även bussar - start av lördagstrafik övervägs
--	---	--

Enskede-Årsta	- planering av servicelinjer bör ligga hos SL - positivt att SL arbetar med tillgänglighetsfrågorna. Vissa ambitioner avseende dörrar och taktila ledstråk och varningsmarkeringar saknas - bättre förbindelser till och från Östberga. Fler turer kvällar på linje 168 - positivt med miljöarbetet, åtgärder måste ligga i linje med stadens miljöprogram. - ny entré vid Enskedgårds tunnelbanestation	- Färdtjänsten samråder med SL vid planering av servicelinjer för en samordnad trafik - SL har ett regelbundet samarbete och möten med handikapporganisationerna - linje 168 har ändrats att gå via Årsta till Gullmarsplan. Linjen har fått utökad trafikerings tid på kvällar. - SL och staden samarbetar i miljöarbetet - en ny entré kräver ett stort antal resande som nyttjar denna då investeringskostnaden är hög för bl a rulltrappor, hiss mm
Skarpnäck	- omvandlingen av linje 173 till regional stomlinje viktig att genomföra - turtätheten för de busslinjer som fick försämringar 2004 skall återställas - utbyggnad av infartsparkeringar även närmare city - viktigt att kollektivtrafiken anpassas till de nybyggnadsprojekt som finns	- omvandlingen har startat trafikeringstider har utökats fr o m augusti 2005. Blå etanolbussar med högre standard levereras i april 2006 - ingen generell återställning planeras, resandemängder avgör turtätheten - Stockholm parkering driver och bygger infartsparkeringar närmare city - SL följer bebyggelseplanering och tider för inflyttning
Farsta	- linje 185 även via Fagersjö för tryggare resa för skolbarnen. Linjen bör även dras via Farsta strand och pendeltåget	- innebär långa restider för de som reser lokalt. Linje 165 stannar vid Farsta gymnasium. T-bana + 181 finns till Farsta strand



	- förstärkt kollektivtrafik till nybyggnadsområden, bl a Stora Sköndal - utökad turtäthet på linje 188, dag och kvällstrafik samt dubbelriktad trafikeringen. Översyn och fortsatt samråd om busslinjerna i Sköndal - inga neddragningar på linje 182 under rusningstid, snarare utökning - viktigt att infartsparkeringar byggs under Stockholmsförsöket	- SL följer bebyggelseplanering och inflyttning. Linje 181 kan dras via Stora Sköndal - dessa utökningar av trafiken kan fn inte prioriteras. - utbudet på linje 182 anpassat till efterfrågan - Stockholm Parkering ansvarar för infartsparkeringar inom Stockholm
--	---	---

Vantör	- busstrafik till södra Rågsved. Viktigt att linje 143 trafikerar hela Bjursättagatan - linje 167 trafikering även på andra tider än högtrafik - förlängning av tunnelbanan från Hagsätra till Älvsjö. - tillgänglighetsfrågor: tunnelbanespärrarnas bredd, fler toaletter, upplysningstavlor mer lättlästa, hållplatsnamn i tidtabellerna, info om omstigningsmöjligheter i tunnelbana i samma plan, bättre efterlevnad av förbud mot rökning och pälsdjur, hissar saknas på vissa tunnelbanestationer - viktigt att Högdalens bussterminal görs säkrare. Samla bussarna framför tunnelbaneentrén bör vara målet även i fortsättningen - omfattande bostadsbyggande i Rågsved, behov av tunnelbaneförlängning	- linje 744 kommer att trafikera Bjursättagatan från hösten 2005 - kan fn inte prioriteras, resandeunderlaget tveksamt övriga tider - SL har i sitt remissyttrande över RUFs prioriterat vissa objekt, bl a Spårväg Syd och Hagsätra/Älvsjö. Något beslut om utbyggnad finns dock inte. - SL har regelbundna kontakter med handikappförbunden. Synpunkterna vidarebefordras till ansvarig person inom SL - mindre kostnadskrävande åtgärder studeras där kostnaden står i relation till nyttan av åtgärderna - förlängning av tunnelbana ska studeras, se ovan
Älvsjö	- Norra Långbro har fått sämre trafik sedan linje 163 lades om, inga bussar tidiga morgnar samt kvällar på linje 173 - tätare turer kvällar/helger på linje 141,142, 161 och 163	- förändringen innebär en omfördelning av resurser pga nya bostäder i Långbro sjukhuspark. Fler resande efter omläggningen. Linje 173 har fått utökade trafikeringstider morgon och kväll fr o m augusti 2005 - ökad turtäthet är en standardfråga som fn inte kan prioriteras. En mindre urökning av turtätheten för linje 163 kvällstid föreslås i utbudsplan för 2006

	- bättre passning till pendeltåg och mellan busslinjer vid Älvsjö station - delning av linje 144 för bl a bättre tidhållning, ev omlagd körväg, ej via Örby slott och Liseberg - hållplats på Älvsjövägen för linje 173 - förlängning av linje 147 till Älvsjö - minskad hastighet för bussar på villagator - upprustning bussterminalen i Älvsjö	- en del busslinjer har passning vid andra knutpunkter. Vid passning till pendeltåg vid Älvsjö måste en prioritering ske - en delning kan bli aktuell, drabbar dock en del genomresande. Innebär att det inte behöver gå ledbussar igenom Långsjö i samma omfattning som idag - skall diskuteras med staden, svårt med övergångsställen på Älvsjövägen, kräver förmodligen signaler - resandeunderlag skall studeras - 30-zoner genomfört, ev flytt av bussarna kan diskuteras, får vägas mot sämre tillgänglighet och trygghet - staden driver projekt Älvsjö centrum
--	--	---

Liljeholmen	- nattrafik Västberga verksamhets-område - tillgängligheten till Liljeholmens nya bussterminal - klottersanering ska ske omedelbart - Nybohovshissen ska vara kvar med övervakningskameror i gången till hissen - annan sträckning för servicelinjen önskvärd	- SL tar gärna emot mer specificerad information om tider mm och vilka arbetsplatser det berör - SL noterar synpunkterna - SL prioriterar klottersanering - hissbanans framtid utreds fn, SL har kontakt med stadsdelsförvaltningen i frågan - servicelinjerna hanteras nu av Färdtjänsten inom Landstinget
Hägersten	- bättre tvärförbindelser mellan tunnelbanegrenarna - linje 135 förlängd till Västertorp och/eller Fruängen - taxezoner ändras för lokalt resande - linje 163 och 173 stanna vid gemensam hållplats i Fruängen - Västertorp, hållplatser samordnas för att frigöra parkeringsytor - upprustning av Fruängens buss- och tunnelbaneanläggning - tidspassning vid Fruängen för linje 163 och 144. Tiderna för linje 704 och 707 bör spridas - servicelinjen fullsatt - tomgångskörning vid Fruängens bussterminal, motorvärmare föreslås	- svårt att hitta stråk med tillräckligt resandeunderlag. - behovet av en linjeförändring ska studeras - zonindelningen avskaffas i maj 2006 - förslag till ombyggnad av hållplats finns för att rymma två bussar - initiativet ligger hos stadens trafikkontor - tunnelbaneentrén är upprustad, bussterminalen har nyligen tillgänglighetsanpassats - ska studeras vidare. Passningskrav kan försvåra spridning av tiderna - servicelinjerna hanteras nu av Färdtjänsten - förslaget ska vidarebefordras till bussentreprenörerna



	- hållplats för direktbuss 151X vid Älvsjövägen eller Bredängsmotet utmed E4:an - busstationerna bör ha tidsangivelser för nästa avgång - cyklar på tåg och tunnelbana, cykelparkeringar vid stationer - klottersanering och skräp vid hållplats/station	- SL har svårt att se hur hållplatser kan byggas i dessa lägen samt hur resenärerna kan nå dessa. - systemet med informationstavlor byggs ut successivt - trångt i rusningstid, risk för nedsmutsning. Cykelparkering en fråga för staden. - uppdelat ansvar för olika ytor mellan staden och SL
--	--	--

Skärholmen	- en servicelinje bör startas inom området - en överdäckning av spåren vid Sättra för att kunna bygga bostäder - T-station Vårberg utformas så att entrén till tunnelbanan kan nås utan att passera inne i centrum - tvärbussförbindelse som knyter ihop Älvsjö, Fruängen, Skärholmen, Kungens Kurva och Flemingsberg. Bussbro bör byggas över E4 mellan Smista och Sättra - planeringen för kollektivtrafikens framkomlighet måste planeras och prioriteras. - infartsparkering bör anläggas i en del av befintligt P-hus i centrum - viktigt att programmet för dynamisk kundinformation även görs tillgänglig för funktionshindrade - bra med sänkt maxålder på bussarna liksom inköp av bussar med lågt golv - oro över kapaciteten och pålitligheten på tunnelbanans röda linje - modernisering och upprustning av T-stationer nödvändig för attraktiviteten och tillgängligheten	- en servicelinje (914) har startat inom området hösten 2005. - SL inte negativa till en överdäckning, tvärtom ger det mindre störningar på kommande bebyggelse. Skall bekostas av byggherren. - ombyggnaden av centrum inte längre aktuell vad SL erfar - inrättande av linje 173 som stombusslinje är ett första steg mellan Skarpnäck och Skärholmen. Idén om en bussbro ska studeras vidare. - SL arbetar aktivt tillsammans med Gatu- och fastighetskontoret för en bättre framkomlighet - anläggande och drift av infartsparkeringar inom Stockholms stad sköts av Stockholm Parkering AB - ökad tillgänglighet till information ingår i utbyggnadsplanerna, bl a pratorer - sänkningen av bussarnas maxålder medför stora kostnader. Satsningen på låggolvsbussar fortsätter, ger dock färre sittplatser - kapacitetsproblemen följs av SL, upprustning av spår pågår och signalsystem ska bytas - upprustningsprogrammet löper vidare
-------------------	---	--



	- ökad spårkapacitet för tågtrafiken mellan Södra station och Centralen en prioriterad fråga - upprustning av knutpunkter i söderort, utrustas med skyltsystem med angivelse av nästa buss mm - viktigt att påskynda och prioritera arbetet med tillgängligheten till kollektivtrafiken	- SL deltar i planeringen av den nya Citytunneln som ska ge pendeltågen egna spår och stationer igenom staden - utbyggnad av info-system pågår, realtidsinformation ska kunna ges via de datorer som nu installeras i bussarna - SL prioritera tillgänglighetsarbetet, viktigt att staden tar sitt ansvar för hållplatser, gångvägar mm
--	---	---

Kommunernas remissynpunkter på SLs utbudsplan för 2006

Kommun	Synpunkter	SLs kommentar
Ekerö	- SLs reseplanerare bör utökas till att omfatta även Ekeröfärjan - bättre anslutning för bussarna i Slagsta till färjan från Ekerö önskvärd - bättre förbindelse mellan Stenhamra – Träkvista – Jungfrusund/färjan - sammanfallande avgångstider avseende linje 309 och 311/312, bör spridas bättre - linje 177 bör stanna vid Riksbyvägen - infartsparkeringen i Tappström behöver byggas ut - inga stående i bussarna - inga nya bussar från Ekerö i samband med Stockholmsförsöket - ungdomarnas synpunkter på kollektivtrafiken borde komma fram tydligare - Tappströmsgaragets framtid	- för att färjan ska kunna ingå i reseplaneraren krävs ett avtal mellan SL och Vägverket. Möjlighet till avtal ska studeras. - Ekerö kommun skall kontakta Botkyrka kommun beträffande mark för vändplan vid färjan. Anslutning finns c:a 300 meter från färjan. - för närvarande finns inte resurser till ny trafik i denna relation - skall tas upp med entreprenören. Avgångstider styrs av skoltider och färjetider bl a som kan göra att tiderna inte kan spridas - detta har genomförts, linjen stannar vid Riksbyvägen istället för Hemslöjdsvägen - diskussion pågår om en utbyggnad av infartsparkeringen vid idrottsplatsen i Träkvista - vissa sträckor måste tyvärr viss andel stående accepteras. SL satsar på åtgärder främst där barn och unga tvingas stå samt på sträckor med tillåten hastighet över 70km/h - bedömning har gjorts att kapaciteten ska räcka även för de tillkommande resenärerna - ungdomsmöte mellan SL, Swebus och kommunen har hållits under hösten - diskussioner mellan kommunen och SL om en flytt pågår

Solna	- förbättring av bytespunkten Solna station - föreslagen utbyggnad av Tvärbana viktig med hänsyn till utbyggnaden av bostäder och arbetsplatser - kvälls- och helgtrafik med buss till Södra Frösunda - rättvisare taxesystem för Solnaborna, taxegränsen mellan Solna och Karolinska bort - busshållplatser vid Järva krog på Uppsalavägen, Norrtäljevägen liksom bättre framkomlighet för busstrafiken på Bergshamravägen - i samband med förstudien för kapacitetshöjande åtgärder mellan Tomtebodavägen - Kalhäll ska möjligheten att anlägga en pendeltågsstation i Huvudsta provas. Detta är en mycket angelägen fråga. - utbyggnad av tunnelbanan till Karolinska sjukhuset - förbättring av kollektivtrafiken till Tomtebodavägenområdet med bl a hållplatser på Ekelundsvägen bör genomföras	- arbete pågår i arbetsgrupp ledd av Solna stad - arbete med förstudien för banans sträckning pågår i nära samarbete med staden. SL har förordat att denna sträckning skall prioriteras. - detta har inrättats fr o m hösten 2005 med linje 70 - förslag till enhetstaxa i SL-trafiken finns som förslag i årets landstingsbudget - SL diskuterar möjligheterna till hållplatser vid Järva krog med Vägverket. Hållplatser på Norrtäljevägen har tidigare diskuterats och är en fråga för Vägverket. Åtgärder för bättre framkomlighet på Bergshamravägen har föreslagits av SL. - SL avvaktar resultatet av Banverkets spår och stationsutredning på den aktuella sträckan - tunnelbana till Karolinska ingår i av Rtk utställt förslag till "Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen 2001". SL har sökt men ej beviljats statsbidrag för utbyggnaden. Viss förberedande planering pågår. - en utökning av matarbusstrafiken från tunnelbanan planeras. Hållplatsutbyggnad är en kommunal fråga, SL stöder anläggandet av en hållplats
---------------------	--	--

	- stomlinje 3 bör förlängas till Solna C	- en diskussion om förutsättningarna för en förlängning kan föras i samband med förslagen till omdaning av Solna C och en utbyggnad längs Solnavägen
--	--	--

Lidingö	- Lidingöbanans fortbestånd – investering i nya vagnar, upprustning av stationer samt en ny eller renoverad tågbro krävs - staden stöder SLs ambitioner att kunna använda biogas från Käppalaverket som drivmedel till bussarna - hållplatser - arbetet med att förbättra tillgängligheten för funktionshindrade med hjälp av statsbidrag fortsätter - tryggheten i tunnelbanan – motverka tiggeri, klotter samt förbättra städningen för att öka attraktiviteten i det kollektiva resandet - bilfärja till Nacka – SL bör medverka aktivt i projektet - bytespunkt Ropsten – förbättringar vad det gäller infartsparkering, information, trivsel och miljö behövs - för att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft bör turtätheten ökas och tvärförbindelserna förbättras	- SL och staden har inlett diskussioner om hur Lidingö ska kollektivtrafikförsörjas i framtiden - långsiktigt projekt att skapa infrastrukturförutsättningar för biogasanvändning. - bra att kommunen satsar pengar på att bygga om hållplatser som tillsammans med ökat antal lågentrébussar ger en god tillgänglighet. - SL satsar årligen drygt 100 miljoner kronor på både förebyggande och akuta åtgärder för att bekämpa bl a klotter. I dessa frågor är det av stor vikt att SL och kommunerna samverkar. Städningen av vagnarna följs upp via de kvalitetsprogram som alla entreprenörer deltar i - kollektivtrafik till sjöss hanteras inom Landstinget av WÅAB - en ombyggnad av bussterminalen har pågått en längre tid orsakad av en vägombyggnad vilket tyvärr inneburit att bussarna fått mindre yta - turtätheterna anpassas löpande till efterfrågan, resurser finns ej till "överstandard". Tvärförbindelser har ofta låg efterfrågan jämfört med resandet mot Stockholm city därför blir turtätheten ofta lägre. SL har dock senaste åren satsat på stombusslinjer på tvären i de stråk som har hög efterfrågan
Stockholm	- en plan efterlyses för tillgänglighetsanpassning för bytespunkterna Akalla, Högdalen, Kista, Skärholmen, Spånga och Älvsjö	- SLs avsikt är att leva upp till de krav som lagstiftningen ställer på kollektivtrafiken år 2010. Vissa av bytespunkterna finns med för upprustning under den närmaste tiden

	- busshållplatser och stationer bör utformas så att de ger trygga och säkra förhållanden utifrån barn och ungdomars behov - viktigt att se till hela resan. Upprustning av bytespunkter och förbättrad information viktiga inslag för en attraktiv kollektivtrafik - anläggande av en västlig stationsentré vid Spånga station bör prövas för att nå Lunda arbetsområde - en utvärdering av de stombusslinjer som hittills inrättats bör göras gemensamt mellan SL och staden för att se om de målsättningar som satts upp uppfyllts - positivt med kollektivtrafiksatsningarna under miljöavgiftsförsöket. Om förändringar i gatunät eller linjesträckningar blir aktuella ska dessa diskuteras med staden och berörda stadsdelsförvaltningar - viktigt med fördjupat samarbete med stadsdelsnämnderna när det gäller kollektivtrafikförsörjning av nya bostads- och arbetsplatsområden. Former för detta bör diskuteras. - förhoppning att de utökade spårkapaciteten ska förbättra regulariteten på främst pendeltågen - SL bör delta mer aktivt i samarbetet kring webbsidan www.trafiken.nu	- SL arbetar kontinuerligt med att anpassa hållplatser mm med tanke på trafiksäkerhet i samråd med väghållarna - SL har anställt en ansvarig för att hålla i program för upprustning/ombyggnad av bytespunkter - resandeunderlaget för en tillkommande station måste studeras noggrant då det rör sig om en stor investering. - frågan bör tas upp vid kommande arbetsmöte mellan staden och SL - vissa justeringar i den trafik som startade 22/8 kan bli aktuella fram till 3 januari då avgiftsuttaget startar. - SL får detaljplaner som berör utbyggnad av bostäder- och arbetsplatser för yttrande. Dialogen sker idag med Sbk och Tk. - de tillkommande tåglägen som aviseras för pendeltågen kommer att minska trängseln på tågen och på så sätt förbättra regulariteten. Fortfarande kommer trånga sektorn vid in- och utfart vid Centralen att kvarstå. Först när citytunneln byggts ut kan spårtrafiken fungera tillfredställande - SL levererar idag uppgifter om kollektivtrafiken till webbsidan
--	--	---

	- biljettsystemet utvecklas med sk smarta kort. Ett samarbete mellan trafikhuvudmännen med tanke på det utökade samarbetet med Uppsalapendeln efterlyses med tanke på tillgängligheten till bl a Kista.	- införandet av sk smarta kort sker under 2007 och att lösa sk gränsöverskridande trafik med tanke på taxor mm ingår i uppdraget
--	--	---

Sundbyberg	- nya hållplatser bör inrättas vid dels Gesällvägen, dels Rissneleden - västra Hallonbergen bör få en direkt busslinje som förbinder stadsdelen med Sundbybergs C - viktigt att bussarna ges en effektiv ljuddämpning och avgasrening eftersom de i betydande utsträckning går i innerstadstrafik samt att bussarna framförs enligt gällande hastighetsbegränsningar - viktigt att både Kistagrenen och Solnagrenen på Tvärbanan genomförs - viktigt att den nya stadsdelen Stora Ursvik kan trafikförsörjas med buss redan från början och i avvaktan på att utbyggnaden av Tvärbanan genom stadsdelen sker - en större upprustning av Sundbybergs station angelägen avseende både entré och gångtunnlar - kollektivtrafikförsörjningen i Järvastaden bör vara god redan i inflyttningsskedet	- SL är positiv till inrättande av hållplatser i dessa lägen, ansvar för genomförande ligger hos staden - förbindelse finns, dock via byte i Hallonbergen till buss eller till tunnelbana i Rissne. Tidigare fanns förbindelse utan byte, detta ändrades dock i samråd med kommunen för att förbättra förbindelserna från Ursvik till Sundbybergs C. - bussparken förnyas kontinuerligt genom krav på max- och genomsnittsålder. Dessutom görs under 2006 en extra satsning på inköp av 123 etanolbussar som kommer att fördelas på olika områden inom länet. - SL har i sin planering förordat att byggandet av Solnagrenen prioriteras - planering av busstrafikförsörjning av Stora Ursvik i olika utbyggnads-etapper pågår i samråd mellan SL och staden - större upprustningsåtgärder kommer inte att ske innan planeringen för en eventuell ombyggnad av stationen klarnat. Mindre underhållsåtgärder genomförs inom ramen för den vanliga underhållsplaneringen - planering för busstrafik genom Järvastaden finns. Lämplig tidpunkt för start av trafikeringen avgörs av takten i inflyttningen och inte minst tillgången till framkomliga körvägar och hållplatser för busstrafiken
-------------------	--	--

Stockholms handelskam-mare	- satsning på utökad busstrafik i sam-band med införandet av trängselskatter innebär att gatuutrymmet blir mindre för övrig trafik pga inrättande av busskörfält och hållplatser i gatumitt bl a - utbyggnad av tunnelbana och pendeltåg ger lägre kostnader per resande än den satsning SL gör på buss- och lokaltågstrafik - antalet infartsparkeringsplatser kommer inte att vara tillräckligt när trängselskatterna införs. Inom Stockholms stad planeras för färre platser än vad som försvinner pga exploateringar. Infartsparkeringar bör ses som en del av kollektivtrafiken och ligga under SLs ansvar	- för att få en effektiv kollektivtrafik krävs en god framkomlighet - tunnelbana och pendeltåg kräver stora resmängder för att uppnå samhällsekonomisk lönsamhet. Tunnelbana till Nacka liksom pendeltåg till Arninge studeras för närvarande - utbyggnaden ger ett anse- nligt tillskott till de befintliga platserna. Vissa svårigheter att hitta lämplig mark vid de platser som har ett bra kollektivtrafikutbud gör att utbyggnader inte kan göras i den omfattning som skulle vara önskvärd. Stockholm har valt att inte upplåta parkeringar i SLs regi då man vill kunna ta betalt för platserna.
Connex	- ökad kapacitet på Tvärbanan. Nya vagnar bör införskaffas för att möta ökad efterfrågan pga trängselskatter och öppnande av Årstabergs pendeltågstation - angeläget att SL medverkar till att säkerställa att Lidingöbanan även i framtiden har tillgång till broförbindelse mellan Lidingö och Ropsten - utökad trafik mellantrafiktid på linjerna 155 och 157. Fler avgångar på linje 156 till Danderyds sjukhus. Linje 540 till Spånga station. Ny linje Rinkeby – Tensta - IKEA	- SL har gjort bedömningen att den kapacitet som finns på Tvärbanan ska räcka. Inköp av vagnar planeras så att turtätheten ska kunna ökas fr o m januari 2007 - SL har startat en dialog med Lidingö stad angående den långsiktiga kollektivtrafikförsörjningen - underlag saknas ännu för utökad trafik på linjerna 155 och 157. För linje 156 planeras samtliga turer gå till/från Danderyds sjukhus. Förlängning av linje 540 planeras ej. Ny linje från södra Järva till bl a IKEA studeras.