



Christer Lundin
Strategisk trafikplanering
Tel: 508 263 71
christer.lundin@gfk.stockholm.se

2004-01-29

Dnr 03-300-4267

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

SL:s strategiska plan 2004-2008. Remissyttrande

FÖRSLAG TILL BESLUT

GFN överlämnar och återoppar tjänsteutlåtandet som svar på remissen till kommunstyrelsen

Olle Zetterberg

Christer Lundin

SAMMANFATTNING

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

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

Kontoret välkomnar också SL:s tydliga prioritering att bland utökningar i spårtrafiken sätta färdigställandet av Tvärbanan mycket högt, och detta gäller såväl sträckan Hammarby Sjöstad – Slussen som sträckorna Alvik – Kista – Helenelund och Alvik – Solna station. Enligt kontorets uppfattning borde man dock i planen vara mer konkret och ange under vilken tid

sträckorna skall byggas ut. Utbyggnaden av sträckan Hammarby Sjöstad – Slussen bör påbörjas 2005/2006. Även utbyggnad av sträckan Alvik – Kista – Helenelund kan planeringsmässigt påbörjas 2005/2006, men det kan av resurshänsyn vara lämpligt att senarelägga bygnadsstarten för denna sträcka med ett år till 2006/2007.

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

UTLÅTANDE

Bakgrund

SL arbetar med två planeringsdokument, dels en strategisk plan och dels en utbudsplan. Den strategiska planen omfattar en 4-5 årsperiod medan utbudsplanen, som upprättas årligen, gäller för det kommande året. Den nu gällande strategiska planen, Strategisk plan 2000, fastställdes av SL under år 2000.

SL har nu upprättat ett förslag till Strategisk plan 2004-2008. Förslaget har skickats på remiss till bl. a. länets kommuner. Förslaget, som omfattar 12 sidor, bifogas.

Förslaget

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

Förslaget till strategisk plan inleds med en vision, som har huvudrubriken SL – det självklara valet. Underrubriker i detta avsnitt är följande: Man skall alltid kunna lita på SL, SL är nyckeln till hela Stockholm samt Vi ger mer.

Därefter redogörs för SL:s affärsidé, kärnvärden, mål och randvillkor. Målet är att få fler och mer nöjda resenärer. Det innebär att resandet under planperioden till år 2008 skall öka med 7 procent, vilket innebär ytterligare 100 000 dagliga resor. Andel nöjda resenärer skall under motsvarande period öka från 86 % till 95 %.

Avsnittet om ekonomin är kort och saknar kvantitativa uppgifter. Det anges allmänt att alla investeringar måste vara kostnadseffektiva, man skall ha kontroll på kostnaderna och man måste öka intäkterna.

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

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

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

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

Stomtrafiken utgör basen i SL:s linjenät. Stomtrafiken består av den spårbundna trafiken och av stombusslinjerna.

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

I första hand måste kapacitetsbristen i befintlig spårtrafik lösas. Byggandet av Citybanan är därför högst prioriterad. Vidare måste enligt SL Mälarbanan byggas ut till fyra spår och Nynäsbanan till dubbelspår.

Prioriteringen är därefter att färdigställa Tvärbanan. Det gäller i första hand sträckan Hammarby sjöstad – Slussen samtidigt som Saltsjöbanan konverteras till snabbspårväg. I andra hand gäller det att bygga vidare från Alvik till Solna station och från Alvik genom Ursvik och Kista till Helenelund.

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

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

Analys

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

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

Samråd

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

Kontorets förslag/synpunkter

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Utbyggnad av Tvärbanan Hammarby Sjöstad – Slussen och den därmed sammanhängande konverteringen av Saltsjöbanan till snabbspårväg hänger samman med den fortsatta utbyggnaden av Hammarby Sjöstad. Planeringen av denna utbyggnad, ett stads- och bostadsutvecklingsprojekt med nya spår- och trafiklösningar kallat Danvikslösen och som omfattar ett område inom både Stockholms stad och Nacka kommun, sker gemensamt av Stockholm och Nacka i samarbete med SL och landstinget. Projektet möjliggör byggandet av 6 000 lägenheter samtidigt som det skapar betydande trafik- och miljöförbättringar. Tidsmässigt förutsätter den nu pågående detaljplaneprocessen att en bygnadsstart skall kunna ske i slutet av 2005. I SL:s strategiska plan är det därför angeläget att sätta in Tvärbanans förlängning till Slussen med denna tidsplan. Banverket har i sin investeringsplan tagit med 50% statsbidrag till denna förlängning av Tvärbanan.

Även utbyggnad av Tvärbanan Alvik – Kista – Helenelund är mycket angelägen, och även där kommer det att vara planeringsmässigt möjligt att starta utbyggnaden i slutet av år 2005. Om det bedöms som resursmässigt svårt att starta två utbyggnader av Tvärbanans förlängning ungefär samtidigt skulle utbyggnaden från Alvik kunna senareläggas till en start år 2006. Banverkets förslag till investeringsplan, som för närvarande prövas i regeringen, upptar 50 % statsbidrag även till förlängningen från Alvik och norrut. Det i Banverkets plan upptagna beloppet medger dock inte bidrag till de fulla investeringarna för sträckorna Alvik – Kista – Helenelund och Alvik – Solna station.

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

S

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

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

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

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

Avslutningsvis vill kontoret framhålla att en konkret strategisk plan för SL:s framtida verksamhet är ett betydelsefullt stöd för stadens arbete inom olika utvecklingsområden. Det är viktigt att kunna beskriva den framtida kollektivtrafikens utformning och kunna samordna den med bl. a. bebyggelseutvecklingen. Den framtida kollektivtrafiken kommer också att påverka förutsättningarna för den övrig trafiken och inte minst påverka stadens miljöförhållanden. Mot den bakgrunden är det också önskvärt att man inom SL överväger om den strategiska planen i framtiden kan omfatta en längre tidsperiod än den femårsperiod som den nu remitterade planen omfattar.

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

SLUT