

Handläggare: Göran Westberg
Avdelningen för Strategisk Trafikplanering
Tel: 508 273 61
goran.westberg@gfk.stockholm.se

2004-08-20

Dnr 03-330-1231

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

SL:s trafikförändringar 2005, remiss

FÖRSLAG TILL BESLUT

1. Gatu- och fastighetsnämnden beslutar att som svar på SL:s remiss över trafikförändringar 2005 överlämna och åberopa detta tjänsteutlåtande.

Olle Zetterberg

Monica Hildingson

SAMMANFATTNING

Storstockholms Lokaltrafik (SL) har valt att i år inte remittera ett utarbetat förslag till Utbudsplan för 2005 utan inbjuder istället remissinstanserna till att komma med förslag och synpunkter till förändringar av kollektivtrafiken 2005.

Kontoret har på sedvanligt sätt remitterat SL:s brev till samtliga stadsdelsnämnder, vilka alla har svarat på remissen. I remissvaren redovisas i flera fall frågor av lokal karaktär vilka bäst hanteras vid överläggningar mellan SL och stadsdelsnämnderna respektive kollektivtrafikutskottet.

Kontoret konstaterar att regionen växer med 10-15.000 personer per år och SL får nya trafikanter. Det är viktigt att kollektivtrafiken är driftsäker och utgör ett bekvämt och tillförlitligt färdmedel. Kontoret anser mot denna bakgrund att kollektivtrafiken måste stärkas. Resstandaren får inte försämrats särskilt nu när försöket med trängsel/miljöavgifter förestår. Beträffande frågan om omfördelning av resurser finner kontoret, i likhet

med stadens stadsdelsnämnder, att vi saknar underlag för att göra väl avvägda omprioriteringar inom kollektivtrafiken.

För nybyggda bostads- och arbetsplatsområden är det viktigt med bra kollektivtrafik för att minska behovet av bilresande. Detta gäller även för s.k. gluggprojekt som kan förändra resbehovet inom flera stadsdelar. Under i huvudsak augusti i år kommer SL att göra vissa satsningar på busstrafiken i staden och samtidigt göra utglesningar i turtätheten på flera linjer. Kontoret kan inte bedöma vilka effekter dessa förändringar får för de boende inom berörda stadsdelar.

SL satsar på utbyggnad av stombusstrafiken i ytterområdena, vilket kontoret tycker är bra. Ett utökat stombussnät i ytterstadsdelarna förbättrar tvärförbindelserna.

I höst öppnas Södra Länken och pendeltågsstationen i Årstabergras i bruk 2006 samtidigt som försöket med trängselavgifter pågår. Kontoret finner att det finns anledning till en översyn av kollektivtrafikutbudet i den södra delen av det halvcentrala bandet vari bl.a Enskede, Årsta, Östberga och Liljeholmen ingår.

SL och Upplands Lokaltrafik har i en gemensam utredning redovisat möjligheter att öka pendeltågstrafiken mellan Uppsala och Stockholm. Förslaget är bra och bör genomföras så snart som möjligt. Pendeltågstrafiken i länet bör under lågtrafiktid få samma trafiktäthet som tunnelbanan i ytterområdena d.v.s kvartstrafik fram till 01.00.

Kontoret anser att tillgänglighetsfrågorna för funktionshindrade måste prioriteras och tydliggöras. En plan emottas där SL klargör hur man kommer att gå till väga för att klara riksdagens mål om en tillgänglig kollektivtrafik för alla - senast år 2010. Bussterminalernas betydelse i detta sammanhang understryks. På samma sätt framhåller kontoret behovet av en redovisning hur färdtjänstens utbud av servicelinjer fungerar tillsammans med SL:s utbud.

UTLÅTANDE

Beredning av ärendet

Storstockholms lokaltrafik har inbjudit kommuner och övriga remissinstanser att inkomma med förslag till trafikförändringar 2005. Kontoret har i sin tur remitterat tillgängligt remissmaterial till samtliga stadsdelsnämnder och gatu- och fastighetsnämndens handikappersråd. Ärendet har föredragits och diskuterats vid kollektivtrafikutskottets möte 2004-08-12

Bakgrund

SL arbetar med två planeringsdokument, dels en strategisk trafikplan och dels utbudsplaner för buss och spårtrafik. Den strategiska planen gäller för en 4-5 års period medan utbudsplanerna är årsvisa med utblickar på 2-3 år. Nämnden har 2004-02-17 yttrat sig över förslag till strategisk plan 2004-2008. SL har valt att avvakta med att färdigställa och anta den strategiska planen.

SL har under en följd av år översänt förslag till ”Utudsplaner för busstrafik och lokaltåg”, vilka redovisar trafikutbudet för kommande kalenderår. Kontoret har dessutom i remissarbetet tagit del av Utudsplaner för tunnelbana och pendeltåg. För 2005 har SL valt att nu inte upprätta något förslag till Utudsplan utan istället inbjudit remissinstanserna att lämna förslag till förändringar av kollektivtrafiken.

I remissbrevet framförs följande med nyordningen:

”Syftet med remissbrevet är att ge samtliga remissinstanser möjlighet att redovisa de synpunkter och förslag till förändringar som de anser vara viktiga i sin kommun/för sin verksamhet. Med anledning av begränsade resurser till utökning av trafikutbudet kan vi i nuläget inte bedöma vilket utrymme till förändringar som finns. SL kommer att i sitt budgetarbete studera möjliga besparingar i trafik framöver. Remissinstansernas synpunkter/förslag bör därför även innehålla förslag till omfördelning av befintliga resurser samt möjliga besparingsområden.”

SL vill att yttrandet behandlar

- Nybyggnadsområden för bostäder, arbetsplatser och handelsplatser-
- Busstrafik
- Lokaltågstrafik
- Tunnelbane-/Pendeltågstrafik
- Trafikantläggningar
- Övrigt såsom tillgänglighet, trygghet, taxesystem mm.

Samtliga remissinstanser ombeds att i sitt yttrande rangordna de viktigaste satsningarna, max 5, och redovisa ett eller flera förslag till omfördelningar av resurser. SL:s brev bifogas som bilaga 1.

Kontorets förslag/synpunkter

Avgränsning av synpunkter i utlåtandet

Som redovisats ovan arbetar SL med två planeringsinstrument Strategisk plan och Utbudplanen. Flera av stadsdelsnämndernas förslag är av den art att de måste ses på länge sikt. Kontoret har valt att här endast behandla åtgärder som ryms inom ramen för Utbudplanen d.v.s på 1 à 2 års sikt. Gat- och fastighetskontoret och stadsbyggnadskontoret har inlett överläggningar med SL om formerna och inriktningen av den långsiktiga planeringen.

I remissvaren redovisas i flera fall frågor av lokal karaktär vilka bäst hanteras vid överläggningar mellan SL och stadsdelsnämnderna respektive kollektivtrafikutskottet. Ärendet har föredragits och diskuterats vid kollektivtrafikutskottets möte 2004-08-12.

Besparings- och omprioriteringsåtgärder

Regionen har varje år under 1990 talet växt med cirka 20.000 personer. Nuvarande ökningstakt är 10-15.000 personer per år. Nya bostäder och arbetsplatser tillkommer. Denna utveckling ställer krav på följsamhet när det gäller transporter av olika slag. För kollektivtrafiken har i SL:s strategiska trafikplan uppställts en målsättning att vinna 100.000 nya resenärer eller 7% till 2008.

Kontoret anser att det är viktigt att resenärerna ser kollektivtrafiken som ett bekvämt och tillförlitligt färdmedel. En driftsäker kollektivtrafik är grundläggande för en god framkomlighet på vägnätet. På grund av kollektivtrafikens jämförelsevis stora kapacitet, och då särskilt den spårburna trafiken, resulterar en dålig driftsäkerhet lätt i att trafikanter väljer bilen istället med överbelastning av vägnätet med stora tidsförluster för alla trafikanter som följd. Mot bakgrund av den ovan beskrivna situationen anser kontoret att besparingar inte är rätt åtgärd för kollektivtrafiken utan, såsom framhållits i flera sammanhang, behöver trafiken förstärkas med ökade resurser för att möta nuvarande och kommande anspråk på en god trafik. Kontoret vill framhålla att det är angeläget att SL inte försämrar resestandarden fram till försöket med trängsel/miljöavgifter utan arbetar vidare med planering för förbättringar av trafiken och dess driftsäkerhet.

Kontoret har under hand fått ta del av de förstärkningar som SL planerar med anledning av trängselavgiftsförsöket. Kontoret emotser SL:s slutliga förslag till trafikförändringar med anledning av försöket.

Beträffande frågan om omfördelning av resurser finner kontoret, i likhet med stadens stadsdelsnämnder, att vi saknar underlag för att göra väl avvägda omprioriteringar inom kollektivtrafiken. Kontoret konstaterar att det finns brister men vill inte ta ställning för eventuell neddragning på ett håll till förmån för en satsning på ett annat håll.

Nybyggnadsområden

För att tillvarata Stockholms södra förorters tillväxt- och utvecklingsmöjligheter har staden startat ett projekt, Söderortsvisionen, som omfattar, utbildnings-, näringslivs-, arbetsmarknads, infrastruktur, och stadsbyggnadsfrågor. En viktig fråga i detta sammanhang är att restiderna från hela länet till arbetsplatserna i söderort kortas. En strävan bör vara att resorna främst sker med kollektiva färdmedel och att SL därför beaktar frågan i sin planering.

Inom vissa nybyggnadsområden för bostäder har staden sänkt parkeringsstalet för p-platser i en strävan att minska bilinnehavet till förmån för kollektivtrafikresande. Exempel härpå är Hammarby Sjöstad och Lilla Essingen. Det är för bl.a. dessa områden viktigt att SL möter upp med en mycket god kollektivtrafik så att behovet av bilresande till och från dessa områden minskas.

Kontoret vill påpeka att stadens bostadsbyggande inte bara sker inom nybyggnadsområden utan jämväl i ”gluggprojekt” som förändrar behovet av kollektivtrafik i flera stadsdelar. Kollektivtrafik till nya bostadsobjekt bör tas upp vid underhands- och informationsträffar med stadsdelsförvaltningarna.

Busstrafik

Kontoret ser positivt på de satsningar som framkommit under hand vad gäller busslinjerna nr 2, 49, 143, 135, 179, 396 och 508 med verkan från och med i huvudsak augusti 2004. Det kan dock konstateras att samtidigt kommer i innerstaden 21 linjer och i stadens förorter 17 linjer att få vidkännas besparingar i form av utglesad trafik. Dessutom kommer

nattbussarna på linjerna 91, 94 och 96 att få neddragningar under vardagar måndag till fredag. Som anförts ovan kan kontoret inte avgöra vilka effekter dessa besparingar får för de boende inom stadsdelarna och för trafik till och från berörda arbetsplatser.

Nya busslinjer från förorterna till de centrala delarna av Stockholms innerstad är inte önskvärda med tanke på trafiksituationen i innerstan. Vid t ex Norrmalmstorg är det redan idag trångt på hållplatserna. Kontoret ställer sig dock positiv till den utökade trafik som planeras med anledning av försöket med miljöavgifter men på sikt bör den typen av resor lösas med utökad spårtrafik.

Det är bra att SL satsar på stomtrafikutbyggnad i ytterområdena. Kontoret beklagar att SL inte anser sig ha resurser att i år omvandla busslinje 173 mellan Skarpnäck, Älvsjö station och Skärholmen till en stombusslinje. Uppgraderingen har stor betydelse för de som resor till och från Huddinge och Botkyrkas arbetsplats- och bostadsområden.

Generellt sett bör Stombusslinjenätet utökas och marknadsföras tydligare som ”snabba bussar” och ges en tydlig uppgift även i förortsområdena. Stombussarna i förorterna är med nuvarande linjedragning ofta en kompromiss mellan direktbussar mellan förortscentra och matartrafik till tunnelbane- och pendeltågstrafik, vilket inte ger en tillräckligt hög genomsnittshastighet.

Mot bakgrund av planerna på förlängning av Tvärbanan till Kista bör bussförbindelserna anpassas efter den tänkta sträckningen för banan för att på så sätt skapa ett resmönster som avspeglar den kommande trafiken.

I höst kommer Södra Länken att öppnas för trafik och under 2006 kommer pendeltågsstationen i Årstaberget att tas i bruk. SL har som följd av att den nya pendeltågsstationen anläggs tidigare aviserat att en översyn av busstrafiken till och från den nya pendeltågsstationen skall ske. Kontoret har i yttrandet inför innevarande års Utbudsplan uttalat önskemål om att få medverka i denna översyn. Mot bakgrund av de förändringar som uppkommer genom miljöavgiftsförsöket, Södra Länken och pendeltågsstationens öppnande finns anledning att vidga perspektivet och studera effekterna för kollektivtrafiken i det halvcentrala bandet vari bl.a Enskede, Årsta, Östberga och Liljeholmen ingår.

Under 2005 kommer korsningen Bjursätragatan/Rågsvedsvägen att byggas om för att möjliggöra busstrafik på Bjursätravägen, vilket varit ett starkt önskemål från de boende i området.

Kontoret anser att SL:s satsning på fordon med förnyelsebara bränslen är av stor vikt för miljön. Miljökvalitetsnormerna för NO₂ och PM₁₀ överskrids på ett flertal gatuavsnitt i innerstaden. Dieselavgaser från äldre fordon är en källa som bidrar till överskridanden.

Bussterminaler

Som nämnts ovan kommer en ny pendeltågsstation att anläggas vid Årstaberget. I anslutning till denna kommer någon form av terminal för bussar att anläggas. I Vällingby pågår för närvarande en upprustning av tunnelbanestationen och frågan om upprustning av bussterminalen där borde vara ett aktuellt objekt. I Akalla har diskuterats en upprustning av bussangöringen till tunnelbanan. För Lidingöbanan är det oklart hur det blir med den fortsatta trafiken mot bakgrund av den gamla Lidingöbronns dåliga skick. Busstrafik kan bli ett alternativ till fortsatt spårtrafik.

Kollektivtrafikens attraktivitet är i många fall en fråga om goda omstigningsmöjligheter vid bussterminaler. Frågan är också viktig för funktionshindrade att på ett bekvämt sätt genomföra sina resor. Kontoret anser att SL bör uppmärksamma terminalfrågorna i högre grad.

Spårtrafik

SL och Upplands Lokaltrafik har i en gemensam utredning redovisat möjligheter att samordna pendeltågstrafiken mellan Uppsala och Stockholm och samtidigt ordna en pendeltågsförbindelse till Arlanda.

Utökad pendeltågstrafik mellan Stockholm och Uppsala är positivt på flera sätt dels för att det medför en regionförstoring med bättre tillgång på arbetsplatser och bostäder dels för att det medför ett incitament för de som pendlar med bil att övergå till ett kollektivt färdssätt, vilket är en fördel för miljön. Förslaget bör genomföras så snart som möjligt.

Förslaget om att minska turtätheten på pendeltågen från augusti 2004 med den sista kvartstrafikavgången från Kungsängen respektive Västerhaninge ger fel signaler till SL:s resenärer. Väntetid i terminaler och på perronger upplevs ofta under lågtrafiktid som särskilt påfrestande ur bekvämlighets- och trygghetssynpunkt. Eftersom spårtrafiken utgör ryggraden i kollektivtrafiken bör denna trafik prioriteras. Regionen växer och det talar även för att pendeltågen borde ha samma trafiktäthet som tunnelbanan till ytterområdena dvs 15 minuterstrafik fram till klockan 01.00.

Tillgänglighet för funktionshindrade.

För att resor med kollektivtrafiken ska fungera för resenärer med funktionsnedsättning måste samma höga tillgänglighetsnivå hållas genom hela reskedjan. I detta sammanhang får kontoret framhålla att bytespunkter och terminaler har stor betydelse för tillgängligheten till kollektivtrafiken. Detta är speciellt viktigt om resan omfattar flera trafikslag. Det är olyckligt om det även i framtiden blir olika standarder inom olika trafikslag, som det är i dag. Det är inte bara funktionshindrade som har behov av mer handikappvänliga bussar. För småbansföräldrar bör det t.ex. vara enkelt att ta sig ombord med barnvagnar.

Kontoret emotser en tydlig plan där SL klargör hur man kommer att gå till väga för att klara riksdagens mål om en tillgänglig kollektivtrafik för alla - senast år 2010. I bilaga 2 ges synpunkter av gatu- och fastighetsnämndens handikappråd på lämpliga åtgärder.

Färdtjänsten och servicelinjerna.

Från 1 januari 2004 har Landstingets färdtjänst tagit över ansvaret för servicelinjerna. Eftersom såväl servicelinjerna som färdtjänsten utgör delar av kollektivtrafikutbudet bör SL ge sådan information att en redovisning kan ske i kommande Utbudsplan eller motsvarande dokument hur respektive service fungerar som ett system tillsammans med SL:s utbud.

Infartsparkering

Kontoret har inlett diskussioner med SL, regionplanekontoret och vägverket om förutsättningarna för fler infartsparkeringar utanför staden. Förutsättningar att etablera nya p-platser inom staden är begränsade.

SLUT