



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

2003-06-02

Dnr 03-330-1231

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

SL:s förslag till Utbudsplan 2004, remissyttrande

FÖRSLAG TILL BESLUT

1. GFN överlämnar tjänsteutlåtandet som yttrande över SL:s förslag till förändringar i SL:s trafik 2004 samt inriktning 2005-2006.

Olle Zetterberg

Monica Hildingson

SAMMANFATTNING

SL har i likhet med tidigare år översänt förslag till Utbudsplaner för 2004 samt inriktning 2005-2006 för buss och lokaltåg. Remisstiden har utsatts till 2003-06-06. Kontoret har skickat *materialiet för den centrala trafikregionen* på remiss till samtliga stadsdelsnämnder. I remissvaren redovisas i flera fall frågor av lokal karaktär vilka bäst hanteras vid överläggningar mellan SL och stadsdelsnämnderna respektive kollektivtrafikutskottet.

Förslagen till Utbudsplaner redovisar inga stora förändringar för kommande år för kollektivtrafiken med undantag av linje 2 som startar i januari 2004. I förslagen har inte hänsyn kunnat tas till den ökade kollektivtrafik som behövs i anslutning till försöket med miljöavgifter.

Kontorets synpunkter på förslagen berör SLs planeringsprocess, som kontoret önskar bli tydligare. En koncentration på uppgifter inom planperioden i Utbudsplanerna samt planerings- och åtgärdsinriktade uppgifter på längre sikt i form av en Strategisk plan eller motsvarande dokument skulle förenkla. Kollektivtrafiken bör ha kvalitetsmål.

Till följd av försöket med miljöavgifter vill kontoret inleda ett nära samarbete med SL i syfte att få tillstånd de förstärkningar av kollektivtrafiken som erfordras för att möta ett minskat bilresande. För nybyggnadsområden föreslår kontoret att riktad information lämnas till de nyinflyttade om kollektivtrafik i området i syfte att minska persontransporterna med bil. Kontoret anser att de kollektiva transporterna måste startas tidigt vid inflyttning i nybyggnadsområden. Då stombussarna i ytterförorterna varit i drift något år föreslås att en utvärdering görs för att klarlägga om avsedda trafik- och måluppgifter uppnåtts. SL har bra ambitioner för förbättring av de funktionshindrades resande men kontoret anser att tillgängligheten måste förbättras ytterligare. En tids- och åtgärdsplan bör upprättas med tillgänglighetsaspekterna i fokus gärna med koppling till servicelinjerna och färdtjänstutbudet. Kontoret har i uppdrag av nämnden att lämna en helhetssyn på infartsparkeringar, varvid kontoret avser att diskutera frågan med berörda parter som bl.a. SL.

UTLÅTANDE

Beredning och samråd

AB Storstockholms Lokaltrafik, SL, har till bl.a. länets kommuner översänt förslag till Utbudsplaner 2004 samt inriktning 2005-2006 för buss och lokaltåg i Centrala, Södra respektive Norra trafikregionen för år 2004 med utblick mot 2005-2006. Remisstiden har utsatts till 2003-06-06.

Remissutskicket har i jämförelse med tidigare år tidigare lagts från höst till vår. I likhet med tidigare års hantering av SL:s utbudsplaner har kontoret skickat *materialet för den centrala trafikregionen* på remiss till samtliga stadsdelsnämnder. För att hinna få in svar från stadsdelsnämnderna har kontoret under hand överenskommit med SL om att avge nämndens svar efter behandling av ärendet vid gatu- och fastighetsnämndens sammanträde 2003-06-10.

Som en bilaga till Utbudsplanen finns Handlingsplan 2003 för ökad tillgänglighet för funktionshindrade. Förutom utbudsplanerna har SL för kännedom översänt två rapporter, Bussarna i Stockholms ytterområden måste komma fram och Resande och kvalitet 2002. SL kommer senare att översända Uppföljning av strategisk plan 2002 – Sammanfattning.

Utbudsplanen för den centrala trafikregionen har föredragits och diskuterats på kollektivtrafikutskottets möte den 27 maj 2003.

Förslagen till Utbudsplaner 2004

Planförslaget för *SL:s centrala trafikregion* i länet omfattar kommunerna Lidingö stad, Ekerö kommun, Sundbybergs stad, Solna stad och Stockholms stad.

Planförslaget för *Södra trafikregionen* omfattar Södertörnskommunerna inklusive Södertälje och Nykvarn.

I planförslaget för den *Norra trafikregionen* ingår norrkommunerna med undantag av de ovannämnda Ekerö, Solna och Sundbyberg som tillhör centrala trafikregionen.

I det följande kommer endast trafik som omfattar Stockholm stad och till staden angränsande kommuner att behandlas.

De tre planförslagen har en gemensam inledning med förutsättningar för busstrafik och lokaltåg. Här beskrivs SL:s strategiska arbete med Strategisk plan, Resandeutveckling, SL:s kärnvärden, planeringsprocess och budgetarbete. Under avsnittet redogörs vidare för förändringar rörande pendeltågen, tunnelbanan, depåer och bussar och infartsparkeringar. Som nämnts ovan har SL tagit fram en Handlingsplan för ökad tillgänglighet för funktionshindrade vilken kort här refereras. I anslutning till denna redovisas uppgifter om servicelinjer och informationssystem.

I inledningsavsnittet konstateras bl.a. att SL för närvarande arbetar med att ta fram ett förslag till en ny Strategisk plan som ska gälla från och med år 2004. 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.

Från hösten 2003 kommer trafiken på Gröna linjens södra grenar att anpassas efter trafikbelastning under förmiddagens mest frekventerade rusningstimme mot Innerstaden varvid Skarpnäcksgrenen får fler avgångar. 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.

SL arbetar för närvarande med en studie av bussdepåer i länet. Utredningen föreslår fyra nya depålågen varav två i Stockholms stad. Diskuterade lägen i staden är Gubbängens IP och inom Lunda arbetsplatsområde.

Andelen låggolvbussar ökar stadigt. Vid ingången till 2003 hade 36% av bussarna i SL-trafiken lågt golv.

Aktuella infartsparkeringar som planeras att nyanläggas eller byggas ut år 2004 är exempelvis vid Kallhälls station och Tullinge station samt vid hållplatser utefter Gudöbroleden.

Stockholms innerstad trafikeras idag av bussar som drivs med det förnybara bränslet etanol. Busstillverkaren Scania beslutade dock under 2002 att inte fortsätta tillverkningen. Scanias beslut leder nu sannolikt till att SLs 250 etanolvagnar i Stockholms innerstad – successivt kommer att avvecklas. SL utreder nu möjligheten att utnyttja biogas istället.

Utbudspanen för SL:s centrala trafikregion

Förslaget behandlar i första hand de förändringar i trafiken inom innerstaden, söder- och västerort, nybyggnadsområden rörande buss- och spårtrafik, trafikantläggningar och framkomlighet. I Utbudspanen har inte hänsyn kunnat tas till den ökade kollektivtrafik som behövs i anslutning till försöket med miljöavgifter.

Innerstaden, nybyggnadsområden

Hammarby sjöstad föreslås få tätare trafik på Tvärbanan och bättre bussförbindelser när inflyttningen och resandeefterfrågan ökar.

Till Lilla Essingens nybyggnadsområde kan linje 49 förlängas först då Luxgatan är ombyggd i augusti 2004.

Västra Kungsholmens nya bostäder motiverar en bättre busstrafik.

Trafikeringen skall utredas närmare av SL.

Innerstaden, busstrafik

Stombusslinje 2 startar i januari 2004. Linjen ersätter nuvarande linje 46 i hela dess nuvarande sträckning dvs. mellan Norrtull och Sofia.

Trafiken till Kvarnholmen Nacka utreds för närvarande.

En omläggning av linje 56 kan bli aktuell mellan Sergels torg och Stureplan. Istället för att gå Sveavägen/Kungsgatan fortsätter linjen via Norrmalmstorg/alt Nybroplan till Stureplan.

Innerstaden, trafikantläggningar

T-baneuppgångarna vid Skanstull och Sergels Torg byggs om. Slussens tunnelbaneuppgångar och bytespunkt för Nacka-Värmdöbussarna studeras för upprustningsåtgärder.

Söderort, busstrafik

Busstrafiken i söderort, främst västra delen, är föremål för en särskild översyn med utgångspunkt att den nya pendeltågsstationen vid Årstaberget öppnar 2005. Busstrafiken till Årstadal / Liljeholmen ingår i studien. Även i västra Farsta skall en studie göras under 2003 för att kartlägga vilka resbehov som finns och fördela resurserna därefter.

Söderort, trafikantläggningar

Ombyggnad av bussterminalerna i Älvsjö, Högdalen och Liljeholmen pågår eller kommer att utföras under perioden.

Västerort, nybyggnadsområden

Nya bostäder och arbetsplatser tillkommer inom Beckomberga sjukhusområde. Busstrafiken i området Råcksta/Vällingby skall ses över med anledning av detta.

I Kista arbetsområde har SL utfört en studie för ett eventuellt skyttelbussystem. Detta system skulle kunna sköta matningen till och från den spårbundna trafiken och de blå stombusslinjer som trafikerar området. Med hänsyn till höga kostnader för systemet önskar SL medfinansiering från företagen i området.

Västerort, busstrafiken

En omläggning av busslinje 540 i Tensta aktualiseras. Linjen föreslås föras fram till Hjulsta torg.

Busslinje 514 med ändstation vid Spånga pendeltågsstation (förkortningen skedde vid start av stombusslinje 179) kommer i mån av resurser att åter få Vällingby som slutstation.

När Växthusvägen förlängs in i Järfälla är SL berett att studera om den nya vägdragningen ger anledning till förändrad busstrafik inom Hässelby villastad och Skälby.

Västerort, spårtrafik

Tvärbanan planeras för en förlängning norrut mot Kista alternativt Sundbyberg/Solna. Samråd med boende och andra berörda beräknas ske under 2004.

Västerort, trafikantläggningar

Ett förslag till en ny bussterminal vid Spånga pendeltågsstation håller på att arbetas fram av staden och SL gemensamt. Ombyggnad beräknas ske 2005/2006.

Kontorets synpunkter

SLs planeringsprocess

Föreliggande utbudsplaner utgår från intentionerna i nu gällande strategisk plan 2000 för åren 2000-2004. I förslagen till utbudsplaner anges att SL nu arbetar med en ny strategisk plan som skall gälla från och med 2004. Utöver av SL remitterade utbudsplaner finns årliga utbudsplaner för pendeltåg respektive tunnelbanorna, som kommer att utarbetas först under hösten 2003.

Pågående budgetarbete inom SL kan enligt uppgift medföra att även utbudsförslagen kommer att justeras om budgetramarna minskas. Om SL redan vid utarbetandet av planerna har kunskap om att det kan bli ned- eller utökningar i budgetramarna borde planerna utformas som alternativförslag med olika utbudsnivåer. Kontoret konstaterar sammanfattningsvis att föreliggande utbudplaner inte ger en fullständig helhetsbild av kommande trafikutbud, särskilt som förslaget till den nya strategiska planen ännu inte presenterats.

I utbudplanerna nämns på flera ställen långsiktiga planeringsuppgifter som hör hemma i dokument typ strategisk plan. Exempel härpå utgör frågan om bussparkens drivmedelsanvändning med etanol, biogas eller bränsleceller liksom utbyggnader av spårtrafik på lång sikt som banutbyggnaden från Alvik och norrut. Kontoret ifrågasätter om inte strukturen i planeringsarbetet kan tydliggöras med avgränsningar till utbudsplanernas tidsgiltighet samt med ett annat planeringsdokument som redovisar förslag för tiden därefter. Kontoret vill erinra om vad som anförts om den strategiska planen i föregående års yttrande. Kontoret redovisar nedan några projekt av långsiktig karaktär där planering nu har inletts eller bör inledas.

Inom SL pågår ett arbete med ett nytt biljett- eller avgiftssystem som underhand uppgivits träda i kraft 2005. I utbudsplaneförslagen finns inget nämnt om de möjligheter eller förändringar som detta kan tänkas medföra i trafikeringshänseende.

SLs tidigareläggning av planeringsprocessen med utsändning av förslagen till utbudplaner i början av mars och svar i början av juni jämfört med utsändning i slutet av maj och svar i början av september har inneburit en mycket snäv tidplan för kontoret att hinna med stadens interna remissomgång. För att hinna få med alla stadsdelsnämnders synpunkter är det önskvärt med minst 3 månaders remisstid utan semesteravbrott.

Uppföljning av den Strategiska planen

I SL:s remissutskick aviseras att Uppföljning av strategisk plan 2002-sammanfattning kommer att skickas ut separat under första halvan av april

2003. Denna har ännu inte sänts ut av SL . Kontoret kan därför inte lämna några synpunkter på detta material. Kontoret vill också framföra tidigare angivet önskemål att förslaget till den nya strategiska planen utsänds på remiss.

Planeringsfrågor för projekt efter 2006

”Söderortsvisionen”, Spårväg syd, spårvägsförbindelse mellan Tvärbanan och Spårväg syd, Älvsjö resecentrum, tunnelbaneförlängning Hagsätra-Älvsjö är exempel på projekt där gemensamt planeringsarbete pågår eller som måste planeras med reservat eller annan framförhållning för att inte omöjliggöras av pågående planering i andra sammanhang.

För att säkerställa rimliga och genomförbara utrymmesreservationer krävs bl.a. fördjupade studier av banområden, konstruktioner och möjliga hållplats- och stationslägen.

Inom Norra stationsområdet planeras bostadsbebyggelsen komma igång från 2007 och framåt. Kontoret anser att planering bör fortgå tillsammans med SL för att klarlägga hur områdets kollektivtrafik skall utformas. Även inom ytterområdena finns kommande bostadsexploateringar som kräver god framförhållning för kollektivtrafiken.

Allmänt om utbudsplanen för den centrala regionen.

Förslaget till Utbudsplan för den centrala regionen innefattar inte den extra kollektivtrafik som förslaget med miljöavgifter kräver. Kontoret vill inleda ett nära samarbete med SL i syfte att få tillstånd de förstärkningar av kollektivtrafiken som erfordras för att möta ett minskat bilresande.

Kontoret har efter SLs bearbetning av stadens synpunkter på föregående års utbudsplan mottagit den beslutade utbudsplanen vilken rubriceras Utbudsplaner för 2003 för kollektivtrafiken i Stockholm län.

Dokumentet har översänts till stadsdelsnämnderna för kännedom. Denna återkoppling mellan SL och remissinstanserna är viktig och etablerad. Den bör vidare följas upp med sedvanliga underhandskontakter mellan stadsdelsnämnderna och SL. Dessa kontakter ger uppslag till att utveckla kollektivtrafiken.

Kontoret konstaterar att flera av de förslag som framförts av stadsdelsnämnderna är av lokal karaktär. Kontoret anser att dessa bäst behandlas vid överläggningar mellan berörda nämnder och SL samt mellan kollektivtrafikutskottet och SL varför kontoret här inte går in på dessa förslag. Genom kollektivtrafikutskottets försorg kommer stadsdelsnämndernas yttranden att överlämnas till SL.

En god kollektivtrafik bör ha kvalitetsmål för exempelvis regularitet, tidspassning, säkerhet för buss, tunnelbane och pendeltågstrafiken.

För att nå ut till trafikanter om beslutade förändringar i trafiken krävs information. Enligt kontoret uppfattning bör SLs presentation av planerade och införda förändringar i trafiken kunna förbättras. Rutiner bör skapas för hur samråd och information skall ske till trafikanterna kring förändringar som införs under kommande år och enligt gällande utbudsplan.

Nybyggnadsområden

I samband med exploatering av större bostadsbyggnadsprojekt som exempelvis Hammarby sjöstad, Västra Kungsholmen Beckomberga och Långbro sjukhusområden bör det vara en målsättning att persontransporterna till och från sådana stadsutvecklingsområden sker på annat sätt än bara med bil. Kontoret anser att de kollektiva transporterna måste komma i tidigt skede, innan nyinflyttade i brist på kollektivtrafik vänjer sig vid att ta bilen istället. För Hammarby sjöstad har Tvärspårvägen blivit en god förebild. Riktad information till de nyinflyttade kan vara ett sätt att nå de nyinflyttade om kollektivtrafiken med avseende linjer, turtäthet samt dess inverkan på trafiksäkerhet, miljö, trängsel m.m.

Busstrafik, innerstaden

Kontoret är medveten om att det finns framkomlighetsproblem för bussar i innerstaden. Dessa frågor får diskuteras vid de gemensamma överläggningarna mellan kontoret och SL i den sk. Bussgruppen.

Busstrafik, ytterstaden

Stombusslinjerna i ytterstaden introducerades under förra året i såväl Söderort som Västerort. I Innerstaden har bussarna blivit en framgång. Linjerna i ytterstadsdelarna har en något annan utformning och uppgift. Kontoret anser att då linjerna varit i drift under något år bör en utvärdering ske om avsedda trafik- och måluppgifter har uppnåtts.

I syfte att få till stånd en bra kollektivtrafikknutpunkt vid den nya pendeltågsstationen vid Årsta har SL aviserat att en översyn skall ske av busstrafiken i söderort. Kontoret förutsätts få delta i detta arbete.

Tillgänglighet

I Utbudsplanen anges att i Stockholms län finns cirka 200.000 funktionshindrade personer varav för hälften har svårigheter att använda kollektivtrafiken. Enligt kontoret har SL ambitioner att förbättra tillgängligheten för de funktionshindrade men de föreslagna åtgärderna måste förstärkas ytterligare för att SL skall uppnå en god standard för denna grupp resenärer. Särskilt viktigt är att redovisa en tidplan och vilka åtgärder som successivt skall införas fram till 2010. Servicelinjerna bör finnas med i denna tillgänglighetsplanering. Bättre tillgänglighet minskar dessutom behovet av färdtjänst.

Infartsparkering

Kontoret har givits i uppdrag av nämnden att lämna en redogörelse för infartsparkeringar med ett helhetsperspektiv. Ansvar för infartsparkeringar, vilket kan ses som en viktig del i kollektivtrafiksystemet, ligger naturligt hos SL. Vägverket och kommunerna har intresse av att väl fungerande infartsparkeringar kommer till stånd. I syfte att få en gemensam linje för utveckling av infartsparkeringssystemet kommer kontoret att ta initiativ för diskussioner med berörda parter. I detta sammanhang bör frågan om infartsparkeringar för cyklar diskuteras.

SLUT