



DOKID:

**TRAFIKKONTORET**

ANK TILL NORRMALMS  
STADSDELSFÖRVALTNING  
  
2006 -05- 03  
  
Dnr

Bilaga 1

Dnr T2006-330-00761  
2006-06-02

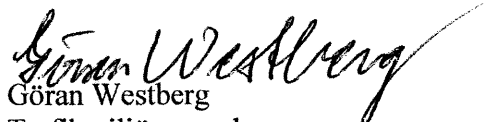
Kontaktperson  
Göran Westberg  
Telefon: 08-508 273 61  
goran.westberg@tk.stockholm.se

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. **Remissyttranden emottas 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



<input checked="" type="checkbox"/> Trafikkontoret		<input type="checkbox"/> Markkontoret
Dnr: T2006-330-00761:1		
Datum 2006-04-12	Enligt sändlistauppgift	330
Vår referens Pernilla Helander	INKOM 06-04-13	
Diarienummer SL-2006-1558 Södra SL-2006-1559 Centrala SL-2006-1560 Norra	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 "Utudsplan för busstrafik och lokalbanor" som fastställs av SLs regionala styrelser. SLs koncernstyrelse fattar dessutom beslut om utudsplaner 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, Buslink, Swebus och Roslagståg



---

AB  
Storstockholms  
Lokaltrafik

---

# Utbudsplan 2006 för buss och lokalbanor i Centrala trafikregionen

Beslutad december 2005  
Reviderad mars 2006



## Innehållsförteckning

Innehållsförteckning .....	0
<b>1. Förutsättningar för Utbudsplan för busstrafik och lokalbanor</b>	<b>1</b>
1.1 Budget- och styrelsebeslut .....	1
1.2 Budgetförutsättningar 2006 .....	1
1.3 Tidtabellsskiften 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
<b>2. Utbudsplan 2006 för buss och lokaltåg i Centrala trafikregionen</b>	<b>11</b>
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 rymms 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.

Utudsplanen bearbetas i anslutning till arbetet med SLs budget som fastställs i november. Regionstyrelserna beslutar i december om Utudsplan 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

Utudsplan 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 pratörer på pendeltågsstationer i likhet med på tunnelbanans stationer är genomfört på i princip alla stationer. Pratörer 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 föransökan.

## 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 spärmlinjen bidrar till ökad trygghet i SL-trafiken. För utökad service, trygghet och betalningsmoral i tunnelbanan utökas försöket med betal- och servicevärdar i spärmlinjer 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 infartsparkeringen åker så kort sträcka som möjligt och 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.

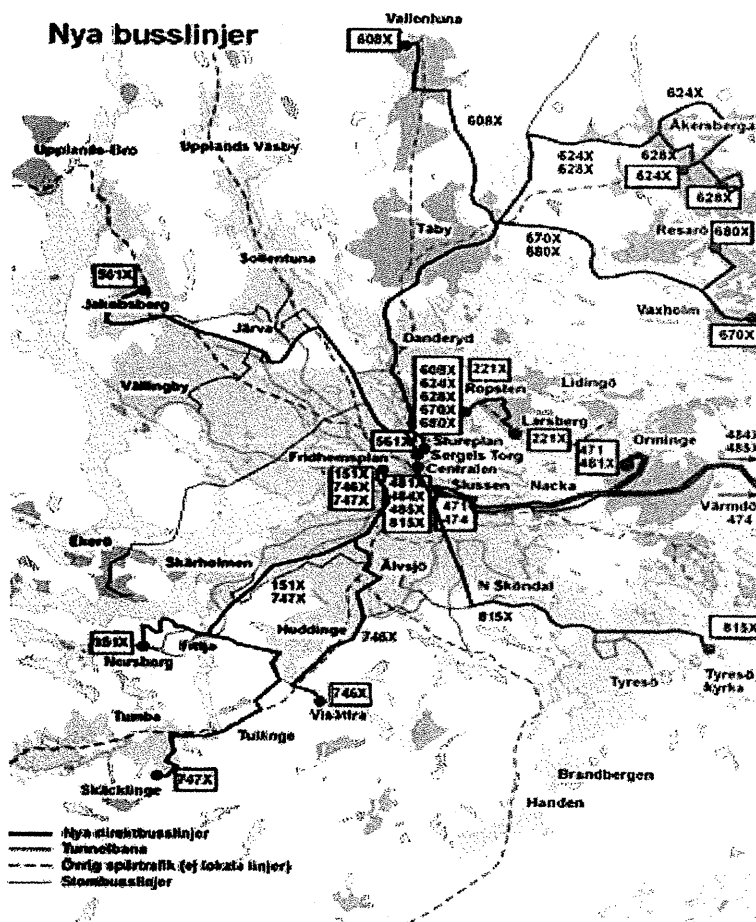
SLs arbete med att vara miljöcertifierat vid årsskiftet 2005/2006 löper enligt plan. Bussar vid samtliga bussdepåer i länet ska under år 2006 inventeras med avseende på buller.

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.



## 2.5 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 Franzén-gatan 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 Ekshagstorget 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.

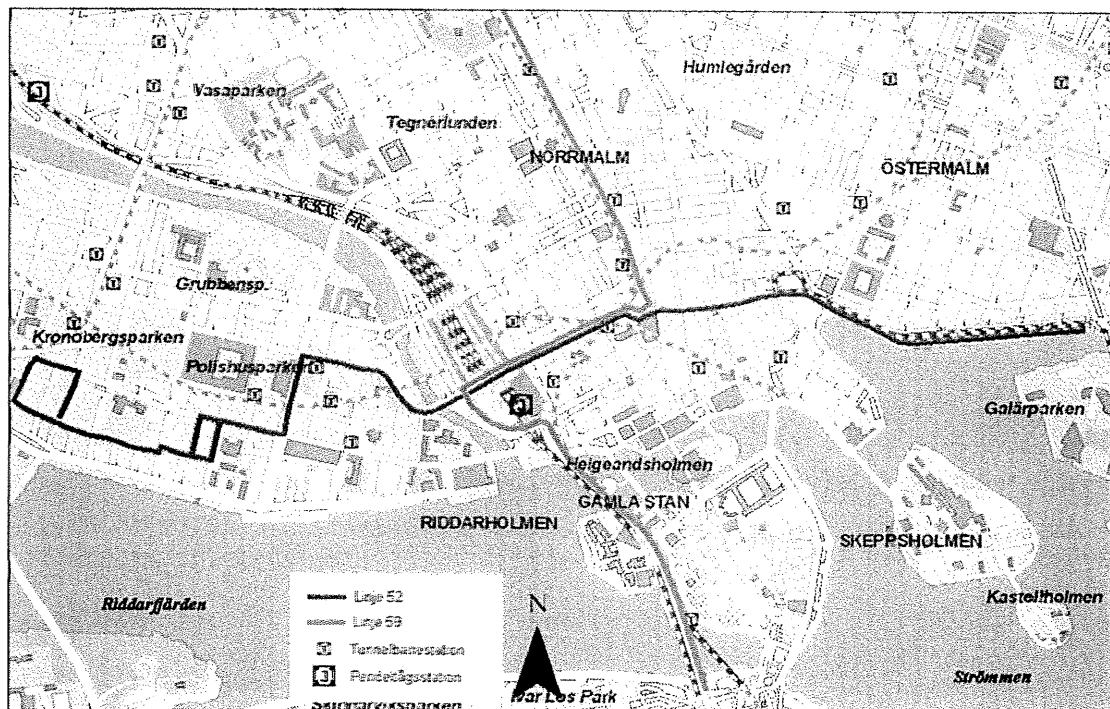
För linjerna 42,43 och 55 sker justeringar i turtätheten kvällstid lördag och söndag, perioden med trafikering var 20:e minut förlängs något istället för dagens 30-minuters trafik.

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.

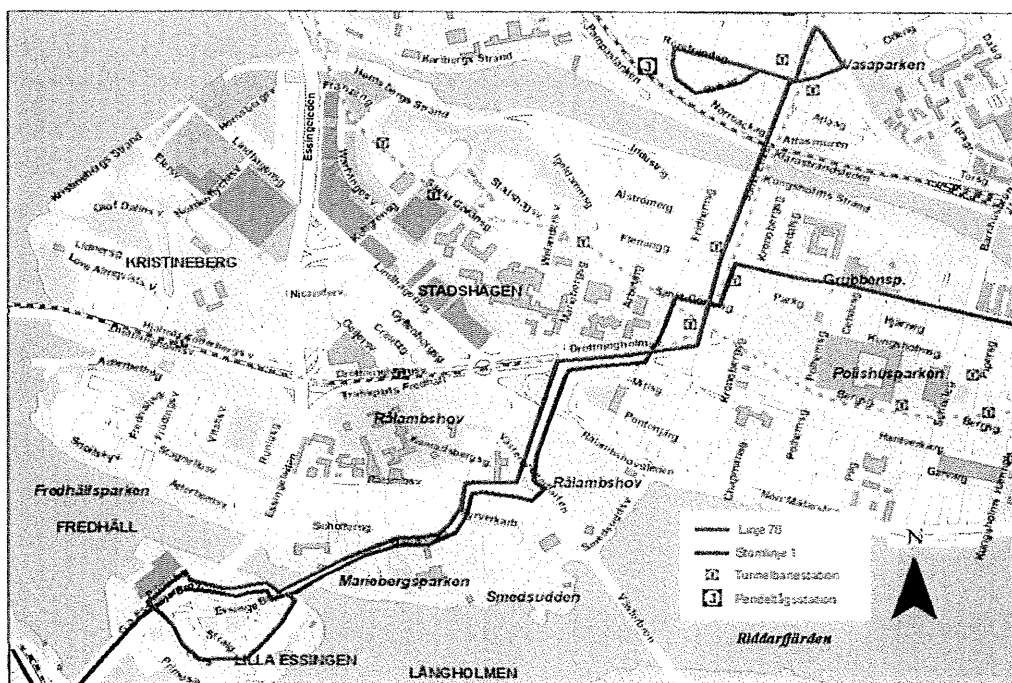


Sammankoppling av linjer i innerstaden

Resande från Kungsholmen kan på detta sätt nå området runt Kungsträdgården/Normalmstorg 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

### Trafikantanläggningar

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 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 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.



<b>Kungs- holmen</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- ökad turtäthet på linje 1 måste övervägas. Linje 49 måste dras via Lilla Essingen</li> <li>- viktigt att en god kollektivtrafik finns när inflyttning sker i nordvästra Kungsholmen med start 2007</li> <li>- båttrafiken mellan stadsdelarna bör utvecklas</li> <li>- bilpooler, rabatt på taxi bör kunna kopplas till ett smartcard</li> <li>- cyklar på tåg och tunnelbana, cykelparkeringar</li> <li>- införande av el-bussar</li> <li>- information om trafiken till nyinflyttad</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- 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.</li> <li>- SL skall starta busstrafik längs Lindhagensgatan för att komplettera tunnelbanan som finns nära området</li> <li>- trafiken till sjöss hanteras av Waxholmsbolaget</li> <li>- arbete pågår för att införa smartcard, tjänster kan kopplas till kortet. Personalen kan då få andra uppgifter, t ex som trafikvärdar</li> <li>- trångt i rusningstid, risk för nedsmutsning. Cykelparkeringar kommunal fråga som markägare</li> <li>- ej aktuellt fn. Fler gasbussar kommer i innerstaden</li> <li>- prov har genomförts med info till boende, skall utvecklas. SL intresserad av samarbete med exploitörer</li></ul>
<b>Norrmalm</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- 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</li> <li>- viktigt med tidigt och nära samarbete vid arbetet med kollektivtrafikförsörjning av exploateringsområdena Norra Station, Sabbatsberg och Norra Bantorget</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- tillgänglighetsförbättrande åtgärder har hög prioritet inom SL. Utbyggnad av förhöjda perronger ska fortsätta. SL samarbetar med handikapporganisationerna</li> <li>- SL deltar i programarbetet för de områden som nämns. Busstrafiken dimensioneras efter ökad efterfrågan.</li></ul>



	<ul style="list-style-type: none"><li>- snöröjning vid hållplatser, en direkt dialog önskas med SL, väghållare och stadsdelsförvaltning</li><li>- busslinjen till Prisextra återinsätts</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- trafikentreprenören Bussslink bör också delta i en sådan diskussion</li><li>- linje 70 har getts en ändrad körväg av framkomlighetsskäl. Linje 65 och 73 finns inom gångavstånd från Prisextra</li></ul>
--	---	--



Syftet med barnchecklistan är att varje beslut som rör barn och ungdomar ska föregås av en bedömning av i vilken mån barns och ungdomars rättigheter i enlighet med FN:s barnkonvention tillvaratas. De aspekter som särskilt ska beaktas är barns och ungdomars juridiska, sociala, ekonomiska och kulturella behov och rättigheter samt barns och ungdomars rätt till god hälsa och utveckling. Särskild hänsyn ska tas till barn och ungdomar med funktionshinder och / eller psykosociala svårigheter.

Ansvarig avdelning: Stadsmiljö- och planeringsavdelningen	Dnr: 300-448/2006
Ärende: Trafikförändringar 2007	Handläggare: Monica Fredriksson

**1. Har barn och ungdomar getts möjlighet att uttrycka sin mening ?**

Ja  Nej

*Om ja, på vilket sätt? / Om nej, varför inte?*

Förvaltningen har ej rådighet över trafikfrågor. Förvaltningen föreslår inte heller några förändringar som kan tänkas försämra situationen för barn.

**2. Har hänsyn tagits till de synpunkter barn och ungdomar framfört?**

Ja  Nej

*Om ja, på vilket sätt? / Om nej, varför inte?*

**3. Innebär förslaget till beslut att barns och ungdomars bästa sätts i första rummet?**

Ja  Nej

*Om ja, på vilket sätt? / Om nej, varför inte?*

Förvaltningen framhåller i sitt remissvar att miljöfrågor och tillgänglighetsfrågor ska ha en hög prioritet. Miljöfrågorna är extra viktiga för barn, av flera anledningar. Vad gäller tillgänglighet ska enligt FN:s barnkonvention särskild hänsyn tas till barn med funktionshinder.