

## Landstingsstyrelsens förslag till beslut

---

### **Motion 2005:19 av Birgitta Rydberg och Maria Wallhager (fp) om utvecklingen av kollektivtrafiken**

Föredragande landstingsråd: Christer G Wennerholm

#### Ärendet

Motionären föreslår att kollektivtrafiken i Stockholm utvecklas i enlighet med motionen

#### Förslag till beslut

**Landstingsstyrelsen** föreslår landstingsfullmäktige besluta

*att* anse motionen besvarad

Flertalet av de punkter som motionärerna tar upp i motionen är redan utvecklade, utredda och under genomförande i enlighet med den budget som slagits fast av landstingsfullmäktige. Jag ser mycket positivt på det arbete som har påbörjats och intensifierats under den nuvarande VD:ns ledning.

Strategier för SL:s stationsmiljöer har tagits fram med fokus på trygghet och service. Städning, mer personal och bättre serviceutbud i kollektivtrafiken är alla viktiga beståndsdelar i detta arbete. Som motionärerna nämner finns det en stor outnyttjad i det offentliga rummet och stationsmiljöerna. Av denna anledning kommer fullmäktige att föreläggas ett ärende om utvecklade stationsmiljöer under 2008.

Ett bra sätt att beakta SL:s varumärke och utveckla detta är att bli bättre på tidhållning och att öka tryggheten för resenärerna. Viktigt för varumärket är också att hela tiden arbeta med information, städning och bemötandefrågor. Uthålligt kvalitetsarbete, ständiga förbättringar, utvecklingen av nya resmöjligheter och att addera mervärden till resandet är andra viktiga exempel på punkter där SL kan stärka sitt varumärke. SL skall också i fortsättningen

#### **Bilagor**

- 1 Motion
- 2 SL-förvaltningens tjänsteutlåtande

LS 0505-0820

vara det mest miljöeffektiva sättet att resa. Detta ligger väl i linje med SL:s pågående arbete.

Utvecklingen av busstrafiken nattetid har fungerat i enlighet med resandeutvecklingen och står sig väl i relationen till alternativet med spårtrafik.

SL arbetar för närvarande med ett stort projekt på temat fusk och svinn, där klotter och motverkan av sabotage är viktiga inslag. Stor vikt läggs vid samverkan med Stockholms stad i dessa frågor.

SL praktiserar redan idag olika former av finansiella lösningar när det gäller utbyggnaden av kollektivtrafiken.

Ett av SL:s kärnvärden är trygghet och säkerhet. Många resenärer har känt sig otrygga i kollektivtrafiken. Idag är alla väktare som finns i trafiken organiserade i en gemensam resurs istället för att varje entreprenör har egna väktare. Väktare kan på det sättet utnyttjas mer optimalt. Trygghetscentralen har utvecklats och samordnar idag väktare, polis, nattvandrare, Lugna Gatan med flera. SL har ökat denna satsning med tjugo procent under 2008. En särskild väktargrupp för att minska klotter och skadegörelse har inrättats. SL har också utökat antalet kameror i kollektivtrafiken för att stärka tryggheten och det brottsförebyggande arbetet. Antalet trafikvärdar och väktare uppgår idag till ca 60 en vanlig vardagskväll. På helgkvällar utökas de till ca 120.

SL har redan genomfört uppdraget från landstingsfullmäktige att införa en studentrabatt. Den uppgår till trettiofem procent och riktar sig till heltids-studerande.

Frågan om avbolagisering har utretts tidigare och är idag inte aktuell.

SL har under 2007 genomfört en av de största satsningarna på tillgänglighet någonsin. Trehundra miljoner extra satsades på tillgänglighetsprojekt. I denna summa ingår inte informations- eller utbildningsinsatser. Samtidigt har samarbetet med färdtjänsten intensifierats och perspektivet "hela-resan" utvecklas kontinuerligt.

SL har under ett antal år haft en relativt låg upplevd kvalitet i kollektivtrafiken. SL har nu tydliga strategier för att öka punktligheten och pålitligheten i kollektivtrafiken. Arbetet pågår med att stärka SL:s ekonomi, reinvestera i vagnar, säkerställa underhåll och investera i nya och pålitliga driftssystem.

På ett år har punktligheten ökat från 86,4 (december 2006) till 88,0 (december 2007) procent och antalet resande ökat från 239000 till 250000

LS 0505-0820

en vanlig vardag. Samtidigt har resenärernas nöjdhet ökat från 33 till 55 procent. Det är en bra början och vi arbetar vidare för att nå ytterligare förbättringar och öka resenärernas nöjdhet.

Stationer och depåer rustas upp kontinuerligt, likaså räls och växlar. Förbättrad infrastruktur på Nynäsbanan är ett annat pågående projekt, andra exempel är åtgärder för bättre kapacitet och infrastruktur är insatser på Gröna Linjen och Roslagsbanan, samt program för ökad framkomlighet för busstrafiken. Slutligen har SL inlett ett gott samarbete med Banverket och SJ för att komma till rätta med kapacitetsproblemen på pendeltågslinjerna.

Sammantaget ser jag mycket positivt på det arbete som har påbörjats och intensifierats under den nuvarande VD:ns ledning, även om mycket återstår att göra.

## Behandling i landstingsstyrelsen

Landstingsrådsberedningen behandlade ärendet den 5 mars 2008.

Landstingsstyrelsen behandlade ärendet den 18 mars 2008.

Vid behandlingen i landstingsstyrelsen yrkades bifall dels till landstingsrådsberedningens förslag, dels till s- och v-ledamöternas förslag.

Landstingsstyrelsens beslut fattades utan omröstning.

*S- och v-ledamöterna reserverade sig:*

”Socialdemokraterna och vänsterpartiet föreslår landstingsstyrelsen besluta att bifalla motionens elfte att-sats 'att uppdra åt SL att intensifiera arbetet med att handikappanpassa kollektivtrafiken', att bifalla motionens tolfte att-sats 'att uppdra åt SL att intensifiera samarbetet med kommunerna för att åstadkomma tillgänglighet till bl.a. hållplatser och infartsparkering. Målet ska vara att 'hela resan' ges en bättre tillgänglighet', att i övrigt anse motionen besvarad.

Motionärerna pekar på något mycket viktigt, nämligen att kollektivtrafiken måste göras så tillgänglig som möjligt för personer med handikapp och funktionshinder. Att erbjudas möjligheten att åka kollektivt på egen hand är en del av att erbjudas ett liv som i så hög utsträckning som möjligt inte begränsas av handikapp eller funktionshinder. Insatser i denna riktning har gjorts, men det borde göras mer. Ett exempel är Liljeholmens station som ska vara den modernaste knutpunkten för kollektivtrafiken, men ändå saknas de räfflor i golvet som ska hjälpa sjukskadade att ta sig fram.

Hållplatser och infartsparkeringar är inte alltid bra utformade för den som är handikappad eller funktionshindrad. För att göra hållplatser och infartsparkeringar bättre anpassade är ett mer utvecklat samarbete med kommunerna nödvändigt.

Förbättrad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med handikapp och funktionshinder ökar även tillgängligheten för andra resenärer. Till exempel skulle fler så kallade låginstegebussar underlätta för äldre som inte alltid har det så lätt att ta sig ombord på bussarna. Det skulle även innebära smidigare på- och avstigningar för småbarnsföräldrar som har med sig barnvagn på bussen.

LS 0505-0820

Motionärerna efterlyser i övrigt en rad åtgärder från SL. I SLs arbete har en strategisk planering pågått under lång tid. Redan i december 2004 beslutade nämligen styrelsen för SL om Strategisk plan för SLs verksamhet i vilken bland annat vision, affärsidé, kärnvärden och övergripande mål 2010 behandlas. Arbetet med att stärka SLs varumärke har pågått under en lång tid och genom den populära enhetstaxan, som nu dock är avskaffad av majoriteten, stärktes resenärernas bild av SL.

För några år sedan genomfördes en grundlig inventering av stationerna i syfte att öka deras potential för ett utbyggt serviceutbud. Detta arbete har utvecklats och kundservicen har blivit bättre genom bland annat ett utökat utbud av automater på plattformar och i biljetthallar, kiosker, kaféer och minimarkets. Arbetet med att utveckla resenärsmiljöerna har även gått framåt i och med ett utvecklat tänk runt kringsservice.

På helgnätter har busstrafiken utvecklats, vilket av SLs styrelse har bedömts täcka behovet av resor på dessa tider.

Klotter och annan skadegörelse får aldrig accepteras. Arbetet med att bekämpa klotter har pågått under flera år genom ett Stoppa-Klotterprojekt enligt modell från Helsingfors.

Att säkerheten i kollektivtrafiken är god är viktigt för att resenärerna ska känna sig trygga. Säkerhetsarbetet har stått högt på SLs dagordning och säkerheten har förstärkts genom bland annat fler kameror, larm på stationer, hjälptelefoner, överfallslarm för personal och Trygghetsledningscentral med övervakning av tunnelbana och pendeltågsstationer och samordnar även väktare, polis och Lugna Gatan med flera.”

## Ärendet och dess beredning

**Birgitta Rydberg m fl (fp)** har i en motion (bilaga), väckt den 10 maj 2005, föreslagit landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta *att* uppdra åt SL att utreda förutsättningarna för att utveckla potentialen i SL:s lokaler, stationsområden och vagnspark; *att* i utredningen ta upp samhällsinformation, stärkandet av det sociala och offentliga rummet och kommersiella möjligheter; *att* utvärdera möjligheter till tredimensionellt tänkande för bostads- och lokalbyggnad; *att* beakta hur ett positivt varumärke långsiktigt kan byggas, *att* uppdra åt SL att införa utökad nattrafik på pendeltågen fredags- och lördagsnätter, samt utreda förutsättningarna för nattrafik övriga nätter, *att* uppdra åt SL att hos Stockholms stad initiera ett ”Stoppa-Klotterprojekt” enligt modell från Helsingfors, *att* uppdra till SL att se över hur ett partnerskap avseende samfinansiering, drift och byggnation av kollektivtrafiken med

LS 0505-0820

andra aktörer skulle kunna ske, *att* uppdra till SL att tillsammans med berörda myndigheter säkerställa en ökad närvaro av poliser i SL:s trafikmiljöer *att* uppdra till SL att se över differentierade taxor och rabatter för t ex studenter *att* avbolagisera SL AB och inrätta en nämnd för kollektivtrafiken, *att* uppdra åt SL att intensifiera arbetet med att handikappanpassa kollektivtrafiken, *att* uppdra åt SL att intensifiera samarbetet med kommunerna för att åstadkomma tillgänglighet till bl.a. hållplatser och infartsparkering. Målet skall vara att ”hela resan” ges en bättre tillgänglighet, *att* SL snarast bör inleda ett arbete för att kartlägga och åtgärda de problem som bidrar till att kollektivtrafiken idag av många upplevs som otillförlitlig.

Yttranden har inhämtats från AB Storstockholms Lokaltrafik.

**AB Storstockholms Lokaltrafiks styrelse** har den 25 april 2006 avgett yttrande enligt förvaltningens förslag.

*Fp-ledamoten reserverade sig* till förmån för sitt förslag *att* bifalla motionen.

SL-förvaltningens tjänsteutlåtande den 5 april 2006 bifogas (bilaga).

## Bilagor

### Motionen

Kommunikationsmöjligheterna inom och genom Stockholmsregionen är avgörande inte bara för tillväxt och utveckling lokalt utan också för utvecklingen i hela landet. På en rad områden bör kollektivtrafiken utvecklas för att kunna möta framtidens krav. För detta krävs dock även ökade ekonomiska resurser. För att öka intäkterna bör SL utöka sitt kommersiella engagemang genom att bättre utnyttja SL:s stationer, stationsområden och vagnpark för kommersiella ändamål. Det finns en mängd aspekter inom SL:s verksamhet att uppmärksamma och utveckla som samhällsinformation, det sociala och offentliga rummet, möjligheter till utökat samspel mellan konst och arkitektur och ett långsiktigt varumärkesbygge. Ett redan påbörjat projekt som bör fortsätta och utvidgas är försäljningssamarbete mellan SL och rese- och eventarrangörer där SL-kortet ingår i resepaket. Det finns en stor outnyttjad potential i ytor ovanpå t ex tunnelbanestationer och överdäckade spårområden. I bostadsbristens Stockholm kan byggen på liknande platser bli viktiga tillskott. Spännande lösningar kunde tänkas exempelvis vid Vällingby där en stor förtätning och upprustning pågår.

En viktig målsättning för SL är att öka andelen resenärer då ett ökat resande med kollektivtrafik ger många positiva effekter genom bl. a minskade utsläpp och minskad trängsel. Arbetet med att utveckla kollektivtrafiken måste ta sin utgångspunkt i den enskilde resenärens situation. Nu är det dyrt med korta sträckor och billigt på längre sträckor, det borde finnas mer optimala längd/kostnadsnivåer. Det biljettsystem med ”smarta kort” som kommer, öppnar för nya tekniska lösningar där pris och avstånd blir två viktiga parametrar. Det kan öka resandet och därmed ge ökade intäkter. SL bör också se över möjligheten till studentrabatter. För att möta Stockholmsregionens stora utmaningar med ökad befolkning, ekonomisk tillväxt och integration måste miljöfrågorna tas på allvar. Det är viktigt att SL som en av landets största aktörer avseende kollektivtrafik tar miljöfrågan på allvar och bidrar till en positiv regional utveckling, samt att implementera modern teknologi. Stora utmaningar som måste tas på allvar är ökade problem med buller och partiklar. Bussarna ska vara av högsta möjliga miljöklass och miljöfordon ska få en bättre infrastruktur med många fler tankställen. SL skall medverka i nationella och internationella miljöprojekt inom Europa.

SL skall fortsätta och intensifiera det påbörjade arbetet med intäktssäkring. Antalet trafikanter som inte vill eller kan betala för sin resa måste minimeras. Som ett led i detta arbete bör det i kommande avtalsskrivningar med entreprenörer finnas tydliga incitament för att entreprenören skall säkerställa att alla trafikanter betalar.

LS 0505-0820

Att förbättra kvalitet och service är en ständig och mycket viktig process. SL bör inleda ett arbete för att kartlägga och åtgärda de problem som bidrar till att kollektivtrafiken idag av många upplevs som otillförlitlig. Trafikanterna skall erhålla adekvat störningsinformation. Största vikt bör läggas på att säkerställa informationsöverföringen mellan olika entreprenörer vid eventuella trafikstörningar. En kontinuerlig kunskapsuppbyggnad avseende trygghet, service mm bör säkerställas till all personal som är verksam i kollektivtrafiken. Avseende de entreprenörer som SL arbetar med skall detta säkerställas via avtalen

För kollektivtrafikresenären är trygghet viktigt. Det handlar om att slippa känna oro, rädsla och om hur säkerheten upplevs inom SL:s trafikantmiljöer. Hot, skadegörelse och vandalisering signalerar förfall. Polisanmälningss-frekvensen för skadegörelse och klotter på SL:s egendom är otillfreds-ställande låg. Det gör att vandaliseringsproblemet inte förs vidare till den nivå där det borde hanteras. Vi bör öka tryggheten genom fysiska åtgärder, utbildning och mer synlig personal. Personalnärvaro är de facto en av de mest efterfrågade och trygghetsskapande faktorerna bland trafikanter. Men det viktigaste är att ordningsmakten också upprätthåller lagen i kollektivtrafiken. Vi menar att så länge som polisen är underbemannad måste vi få fler anställda i trafiken, till exempel välutbildade ordningsvakter. SL bör också införa sittplatsgaranti på de bussar som trafikerar motorväg eller på motsvarande väg.

Klottret har ökat och är i dag ett stort stadsmiljöproblem med sociala dimensioner. Klottersaneringen har inte kunnat hålla jämna steg med utvecklingen. Det krävs krafttag för att återupprätta trivsel och trygghet i det offentliga rummet. I Helsingfors där man samordnat klottersaneringen mellan olika aktörer har de aktiva klottrarna minskat väsentligt vilket manar till efterföljd här hos oss i Stockholms län, med början i Stockholms stad. Projektet i Helsingfors drivs med många deltagare, bl. a stadens olika tekniska kontor, ansvariga för tunnelbana, buss- och spårvagnstrafik, el- och telebolag samt några angränsande förortskommuner. Man samarbetar också med motsvarigheten till SJ.

Personer med funktionshinder ska i större utsträckning kunna använda vanlig kollektivtrafik. De dolda funktionshindren, däribland astma och allergi, är lätta att glömma bort vid planering och beslut och blir därför ofta lidande. Andra åtgärder som underlättar för rörelsehindrade, syn- och hörselskadade skapar en mer trafikantvänlig trafik som också är till nytta för andra resenärer. Ett exempel på åtgärder för att öka tillgängligheten är fler låginstebsbussar. Samarbetet med kommunerna skall intensifieras för att åstadkomma tillgänglighet till bl.a. hållplatser och infartsparkering och göra hela busslinjer anpassade. Förutom stomnätbussar och tunnelbana ska även pendeltåg och lokaltåg få en bättre handikappanpassning



LS 0505-0820

SL AB hade tidigare ansvaret för nästan all allmän kollektivtrafik i Stockholms län. Numera drivs trafiken av olika entreprenörer efter upphandling. Styrelsen för SL AB är i praktiken en beställarnämnd som svarar för planering, övergripande frågor och upphandling. Dessutom finns dotterbolag till SL som svarar för konkreta driftfrågor inom olika områden. SL AB har i princip samma arbetsuppgifter som Beställarkontor Vård för sjukvården, Färdtjänstnämnden för färdtjänsten och WÅAB för båttrafiken. Det finns därför ingen anledning att SL ska vara ett aktiebolag. De uppgifter som SL har kan fullgöras av en nämnd. Landstingsfullmäktige bör därför besluta att omvandla SL från aktiebolag till nämnd. Dotterbolagen kan om det bedöms lämpligt även i fortsättningen drivas som aktiebolag. Vissa funktioner som finns i SL AB kan även i framtiden behöva finnas i ett aktiebolag. Bolaget har bl. a stora anläggningstillgångar. Dessa frågor bör utredas närmare.

SL AB står inför stora utmaningar de närmaste åren inte minst av ekonomisk natur. Därför bör SL AB få i uppdrag att utreda förutsättningar att samfinansiera framtida kollektivtrafiksatsningar med andra aktörer än staten. Denna utredning bör också beakta möjligheten till partnerskap avseende drift och byggnation.

Vi föreslår därför att landstingsfullmäktige beslutar:

*att* landstingsfullmäktige ger SL i uppdrag att utreda förutsättningarna för att utveckla potentialen i SL:s lokaler, stationsområden och vagnspark;

*att* i utredningen ta upp samhällsinformation, stärkandet av det sociala och offentliga rummet och kommersiella möjligheter;

*att* utvärdera möjligheter till tredimensionellt tänkande för bostads- och lokalbyggande;

*att* beakta hur ett positivt varumärke långsiktigt kan byggas.

*att* uppdra åt SL att införa utökad nattrafik på pendeltågen fredags- och lördagsnätter, samt utreda förutsättningarna för nattrafik övriga nätter.

*att* ge SL i uppdrag att hos Stockholms stad initiera ett Stoppa-Klotterprojekt enligt modell från Helsingfors.

*att* uppdra till SL att se över hur ett partnerskap avseende samfinansiering, drift och byggnation av kollektivtrafiken med andra aktörer skulle kunna ske.

LS 0505-0820

*att* uppdra till SL att tillsammans med berörda myndigheter säkerställa en ökad närvaro av poliser i SL:s trafikmiljöer

*att* uppdra till SL att se över differentierade taxor och rabatter för t ex studenter.

*att* avbolagisera SL AB och inrätta en nämnd för kollektivtrafiken

*att* uppdra åt SL att intensifiera arbetet med att handikappanpassa kollektivtrafiken.

*att* uppdra åt SL att intensifiera samarbetet med kommunerna för att åstadkomma tillgänglighet till bl.a. hållplatser och infartsparkering. Målet skall vara att "hela resan" ges en bättre tillgänglighet.

*att* SL bör snarast inleda ett arbete för att kartlägga och åtgärda de problem som bidrar till att kollektivtrafiken idag av många upplevs som otillförlitlig.

Stockholm den 10 maj 2005  
För Folkpartiets landstingsgrupp

Birgitta Rydberg

Maria Wallhager

## SL-förvaltningens tjänsteutlåtande

### SLs synpunkter

SL ansvarar för Nordens mest omfattande kollektivtrafiksystem. Förväntningarna på SL-trafiken är stora och kvalitetskraven ökar. Med en växande befolkning, ökad ekonomisk tillväxt, en mer utspridd bebyggelse, längre pendlingsavstånd och de tillgängliga ekonomiska resurser som står till buds, ökar utmaningen att leva upp till våra övergripande mål om fler och mer nöjda resenärer.

I december 2004 beslutade styrelsen för SL om Strategisk plan för SLs verksamhet. Planen beskriver bl a vision, affärsidé, kärnvärden samt övergripande mål 2010.

Flera av de frågor som tas upp i motionen behandlas också i Strategisk plan. SL har formulerat 15 strategier för trafikverksamheten. Strategierna är:

- Bättre tidhållning, förbättra trafikinformation vid störning, förenkla byten, förbättra resenärsmiljöer, minska trängseln, ökad trygghet, aktiv försäljning och marknadsföring, addera mervärden till resan, säkerställa kompetensen inom SL, ökade delaktighet och samverkan, uthålligt kvalitetsarbete och ständiga förbättringar, affärsmässig samverkan med trafikentreprenörer, säkerställa tillgången till personal i SL-trafiken, delta aktivt i samhällsplaneringen samt integrerad kommunikation.

Strategierna är ett medvetet vägval. Strategierna utgör de områden vi bedömer att vi måste koncentrera oss på för att på effektivaste sätt nå våra övergripande mål. Våra samlade strategier tydliggör hur vi väljer att använda våra ekonomiska och personella resurser.

*Utveckla potentialen i SLs lokaler, stationsområden och vagnpark; samhällsinformation, stärkandet av det sociala och offentliga rummet och kommersiella möjligheter; möjligheterna till tredimensionella tänkande för bostads- och lokalbyggande samt hur ett positivt varumärke långsiktigt kan byggas.*

Hur ska vi dra nytta av det faktum att mer än 600 000 människor dagligen befinner sig i SL-trafikens miljöer? Att erbjuda mer attraktiva miljöer och efterfrågade tilläggstjänster är ett av våra mest spännande utvecklingsområden.

- Kultur. Samspelet mellan konst och arkitektur i tunnelbanans miljöer har sedan 1950-talet givit ett värdefullt tillskott till resenärernas

LS 0505-0820

vardag. ”Poesi på väg”, kulturaffischering där olika kulturinstitutioner får exponera sig, föreställningar med teatergrupper och musikgrupper, samspelet med Stockholms läns Blåsarsymfoniker, tillfälliga utställningar och de s k konståkningarna är några exempel på kulturinslag i SL-trafikens miljöer.

Fantasin är här inte begränsningen, utan snarare säkerhetsmässiga och praktiska frågor.

- **Reklam.** Kulturen kompletteras sedan många år av trafikreklamen, som utöver betydelsefulla intäkter är ett uppskattat inslag i våra miljöer. Tillsammans med företaget Clear Channel har SL ett program för att utveckla nya former för reklamen, med syftet inte bara att öka intäkterna utan även skapa mervärden åt resenärerna.
- **Kringsservice.** För några år sedan genomfördes en grundlig inventering av våra stationer med avseende på deras potential för att inrymma ett utbyggt serviceutbud. ”Servicestationen” är arbetsnamnet på projektet. Målet med projektet är ökad kundservice och starkare varumärke. Ett möjligt utbud av automater på plattformar och i biljetthallar, kiosker, kaféer och minimarkets har presenterats, och delvis börjat genomföras.
- **Gratistidning.** För snart: ett decennium sedan underströk tillkomsten av tidningen Metro i SL-trafiken kraften i den kommersiella potential som våra miljöer har. Metro finns nu i över 20 städer världen över. Konceptet innebär att resenärerna får en uppskattad tidning medan SL får en effektiv informationskanal och välkomna intäkter. Formerna för en utveckling av samarbetet diskuteras, liksom för och nackdelar med att bredda tidningssortimentet.
- **”Den uppkopplade affären”.** Inom några år ska vårt ”smarta betal-kort” - SL Accept - lanseras, och det nya systemet för realtidsinformation tas stegvis i drift. Vår stora satsning på IT-stöd till kundkommunikation, som då kommer resenärerna till del, innehåller även nya affärsmöjligheter. Allt fler resenärer är ”uppkopplade” via telefon eller handdator. Den fortsatta teknikutvecklingen skapar möjligheter att i samarbete med andra erbjuda ett brett utbud av tjänster och addera värden till SL-resan.
- **SL Galleria.** De fysiska uttrycken för den nya kringsservicen – dynamiska informationstavlor, varuautomater, tidningsställ, återvinningskärl, reklamvitriiner, kiosker, kaféer, butiker etc - ska på ett omsorgsfullt sätt samspela med konst och arkitektur till en tilltalande helhet.

LS 0505-0820

Ett tydligt kundperspektiv och en effektiv samordning av olika miljöpåverkande faktorer är därför nödvändig.

SL Galleria är ett uttryck för denna vision och helhetssyn. Hur kan vi tillsammans med kommersiella och andra partners bäst omdana våra resenärsmiljöer för att nå en lösning som är optimal för våra resenärer och som samtidigt ger det nödvändiga tillskottet av nya intäkter?

*Införa nattrafik på pendeltågen fredags- och lördagsnätter samt utreda förutsättningarna för nattrafik övriga nätter.*

I april 2003 yttrade sig SLs styrelse över förslag till nattrafik på pendeltågen. Styrelsen konstaterade att resandet i nattrafiken längs pendeltågens sträckning inte motiverar övergång från buss- till pendeltågstrafik. Denna bedömning kvarstår. I stället talar mycket för att indragen busstrafik till förmån för spårbunden nattrafik skulle innebära försämrade service under nätterna i form av glesare trafik.

SL genomför kontinuerligt uppföljningar av resandeutvecklingen. Om väsentliga förändringar sker i resandet kommer också förändringar i trafikutbudet att föreslås.

*Hos Stockholms stad initiera ett Stoppa-Klotterprojekt enligt modell från Helsingfors.*

Klotter och annan form av skadegörelse är ett stort samhällsproblem. Stora kostnader är förknippade med att återställa fordon, stationsmiljöer o s v efter skadegörelse. Stora resurser måste avsättas till bevakning och andra trygghetskapande åtgärder. En annan och minst lika allvarlig aspekt är den otrygghet bland resenärer och personal som förstörda och förfulade miljöer ger upphov till.

SL samarbetar med olika aktörer för att få så stor effektivitet som möjligt i kampen mot skadegörelsen. Det sker bl a genom förebyggande insatser i form av skolbesök men också genom samarbete med bl a polisen.

Landstingsfullmäktige beslutade hösten 2005 att uppdra åt SL att fördjupa och utveckla samarbetet med Stockholms stad, övriga kommuner, fastighetsägare samt Banverket genom att initiera ett Stoppa-Klotterprojekt enligt modell från Helsingfors.

SL deltar aktivt i ett samverkansprojekt med Stockholms stad där bl a stadens förvaltningar och stadsdelar deltar tillsammans med polisen, Banverket, Fortum samt olika bostadsföretag. Inom projektet finns olika

LS 0505-0820

arbetsgrupper. Dessa arbetar bl a med följande frågor, lagstiftning och policy, distribution av färg, information och stöd till föräldrar till klottrare, byggnadstekniska lösningar och gemensamma saneringsprinciper.

Vidare har samverkansavtal skrivits med två polismästardistrikt där bl a stadsdelar, socialförvaltning och åklagarväsendet medverkar. Samarbetet syftar till att göra speciella satsningar mot ungdomsbrottslighet. Ett särskilt samverkansnätverk med en styrgrupp där SL ingår finns i Söderort med fokus på tunnelbanan söder om Gullmarsplan. Nämnas bör också att den s k tunnelbanepoliserna har ökat sitt engagemang. Kontroller genomförs helgkvällar och nätter i tunnelbanan. Vidare har polisen inrättat en särskild resurs för hantering av skadegörelse. SL samarbetar också med utvecklingen av skadegörelsedatabasen och åklagarväsendet.

*Se över hur ett partnerskap avseende samfinansiering, drift och byggnation av kollektivtrafiken med andra aktörer ska kunna ske.*

I arbetet med finansiering av verksamheten tillämpas framgångsrikt sedan några år tillbaka s k finansiell leasing av SLs spårfordon, bl a Vagn 2000 i tunnelbanan samt de nya pendeltåg som började tas i trafik under 2005.

I samband med landstingsfullmäktiges beslut om budget för 2006 fick bl a landstingsstyrelsen i uppdrag att i samverkan med berörda verksamheter utarbeta en långsiktig investeringsstrategi för landstinget. Tidshorizonten för uppdraget är år 2030. I de förslag till projektdirektiv som har presenterats framgår att det ligger utanför projektets ram att behandla alternativa finansieringsformer, till exempel olika former av PPP (Private Public Partnership).

*Tillsammans med berörda myndigheter säkerställa en ökad närvaro av poliser i SL:s trafikmiljöer.*

SL berörs av många trygghetsrelaterade frågor inom en mångfald av områden. I arbetet med ökad trygghet för både resenärer och personal ingår en rad åtgärder. I oktober 2005 beslutade styrelsen för SL att sammanföra de olika delarna i det s k Trygghetsprojektet. I projektet ingår bl a kameror och larm på stationer/uppställningsplatser för fordon/depåer, spårbeträdande-larm, hjälptelefon, överfallslarm för personal, kameror i bussar samt Trygghetsledningscentral med övervakning av tunnelbana och pendeltågsstationer.

Vidare är det i Strategisk plan en uttalad ambition att dels öka närvaron av synlig personal i SL-trafiken, dels arbeta för att det finns fler synliga poliser i SL-trafiken. Under de senaste två åren har SL såväl skrivit till som träffat justitieministern avseende ordnings- och säkerhetsfrågor. Även länspolis-

LS 0505-0820

mästaren i Stockholm har varit föremål för ett flertal möten. Gentemot Stockholmspolisen finns ett väl fungerande och konstruktivt samarbete, såväl på fältet som på ledningsnivå. Frågan om polisens resurser och hur dessa används är en samhällelig fråga som kräver politiskt ställningstagande.

*Se över differentierade taxor och rabatter för t ex studenter*

I landstingsfullmäktiges beslut om budget för SL år 2006 fick SL i uppdrag att utreda frågan om studentrabatt. Uppdraget kommer att redovisas för SLs styrelse i juni 06.

*Avbolagisering av SL*

Landstingsstyrelsen har i mars 2006 beslutat att uppdra åt landstingsstyrelsens förvaltning att bl a utreda olika alternativa organisationsformer för kollektivtrafiken. SL kommer givetvis att ställa sin kunskap till utredningens förfogande. Frågan om vilken associationsform SL ska ha i framtiden anser bolaget vara en ren ägarfråga och tar därför inte ställning i frågan.

*Intensifiera arbetet med att handikappanpassa kollektivtrafiken samt intensifiera samarbetet med kommunerna för att åstadkomma att "hela resan" ges en bättre tillgänglighet.*

Styrelsen för SL godkände i februari 2006 ett nytt handlingsprogram för ökad tillgänglighet för funktionshindrade. Planens mål är att alla som själva, eller med hjälp av ledsagare, kan ta sig till en station eller hållplats ska kunna resa med SL år 2010. Kostnaden för tillgänglighetsåtgärderna uppgår till över 400 Mkr. I denna summa ingår inte årliga informations- och utbildningsinsatser, inte heller kostnaderna för införande av låginstebsbussar ingår.

*Kartlägga och åtgärda de problem som bidrar till att kollektivtrafiken idag av många upplevs som otillförlitlig.*

Pålitligheten är det mest centrala i erbjudandet till resenärerna: att SL-trafiken är tillgänglig, punktlig, säker och trygg. För kommunikationen med resenärerna innebär det att informationen ska vara korrekt och att vi aldrig lovar mer än vi kan hålla.

Bättre tidhållning är därför en av de högst prioriterade strategierna i SLs verksamhet. Tidhållningen, mätt som andel nöjda kunder, är för dålig, även om målen för 2005 uppnås för busstrafiken och tunnelbanan. Det stora sorgebarnet i detta sammanhang är pendeltågstrafiken. Bidragande orsaker är framförallt störningar i bananläggningen och gamla fordon.

LS 0505-0820

Aktiviteter har påbörjats för att förbättra punktligheten. Inom pendeltågstrafiken handlar det bl a om införande av nya pendeltåg som påbörjades under 2005. Förbättrad infrastruktur på Nynäsbanan är ett annat exempel. Andra exempel är kapacitetshöjning på tunnelbanans gröna linje, program för ökad framkomlighet för busstrafiken, upprustning och omstrukturering av bussdepåer, forcerad upprustning av Roslagsbanan, men också att utnyttja SLs informationskanaler för att skapa förståelse för faktorer som påverkar tidhållningen.