

STYRELSESAMMANTRÄDE	ÄRENDE NR
2006 -04- 25	15

Styrelsen

Yttrande över motion 2005:19 om utvecklingen av kollektivtrafiken

Stockholms läns landsting har remitterat en motion där Birgitta Rydberg (fp) m fl föreslår att SL får i uppdrag att utveckla kollektivtrafiken. Motionen bifogas.

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 tredimensionellt 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 vardag. "Poesi på väg", kulturaffischering där olika kulturinstitutioner får exponera sig, föreställningar med teatergrupper och musikgrupper, samspelet med Stockholms läns Blåsansymfoniker, 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.

→ Kringservice. 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 betalkort" - 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 kring servicen - dynamiska informationstavlor, varuautomater, tidningsställ, återvinningskärl, reklamvitriiner, kiosker, kaféer, butiker etc - ska på ett omsorgsfullt sätt samspela med konst och arkitektur till en tilltalande helhet.

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 osv efter skadegörelse. Stora resurser måste avsättas till bevakning och andra trygghetsskapande 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 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 sk tunnelbanepolisen 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 sk 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, spårbeträddelarm, 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 länspolismästaren 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 låginstegebussar 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.

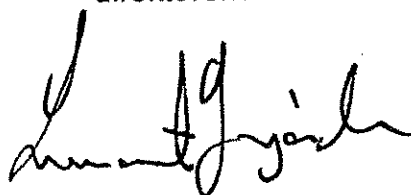
Bättre tidhållning är därför en av de högst prioriterade strategierna i SLs verksamhet. Tidhållningen, mätt som andel nöjda kunder, är för dålig, även om målen för 2005 uppnås för busstrafiken och tunnelbanan. Det stora sorgebarnet i detta sammanhang är pendeltågstrafiken. Bidragande orsaker är framförallt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

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, upp- rustning och omstrukturering av bussdepåer, forcerad upprustning av Roslagsbanan, men också att utnyttja SLs informationskanaler för att skapa förståelse för faktorer som påverkar tidhållningen.

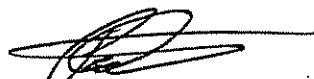
Förslag till beslut

Styrelsen föreslås besluta

att som yttrande över motion 2005:19 överlämna verkställande direktörens skrivelse.



Lennart Jangälv
Verkställande direktör



Per-Inge Buskas
Stabschef

Bilaga

Motion 2005:19 om utvecklingen av kollektivtrafiken.