

**Trafikförsörjningsplan 2011 för AB Storstockholms Lokaltrafik och Waxholms Ångfartygs AB****Miljöpartiet föreslår landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta**

- att ändra ägardirektiven för SL och WÅAB så att bolagen har motsvarande inriktningar med hänsyn taget till respektive skilda karaktärer.
- att utöka uppdraget till SL och WÅAB att omfatta även uppföljning av levererad kvalitet.
- att utöka uppdraget till SL och WÅAB i syfte att öka kollektivtrafikens totala andel av resandet.
- att uppdra till verkställande direktören att utveckla strategier på kort och lång sikt i syfte att nå fler resenärer än de som reser till och från innerstaden i maxtimmarna, dvs utöka förutsättningar till ökat kollektivresande för fritids- och serviceresor.
- att uppdra till verkställande direktören att utöka antalet tvärregionala stomlinjer samt att utöka kollektivtrafiken på vatten
- att uppdra till verkställande direktören att redovisa effekterna av offensivt tillgänglighetsarbete (OTA).
- att uppdra till verkställande direktören att inleda en dialog med fordonstillverkarna i syfte att minimera målkonflikterna mellan låggolvade fordon och vinterväglag.
- att uppdra till verkställande direktören att återkomma med en strategi för att lösa bullerproblemen vid lokalbanorna samt vidta nödvändiga åtgärder för att inte bullerproblemen vintertid för Spv City ska upprepas.
- att uppdra till verkställande direktören att införa avsnitt som behandlar underhåll, säkerhet och arbetsmiljö i kommande trafikförsörjningsplan.
- att i övrigt godkänna trafikförsörjningsplan 2011 för SL och WÅAB.

Under hösten 2010 då SL:s trafikförsörjningsplan var uppe i SL:s styrelse för beslut, begärde Miljöpartiet de gröna återremiss med anledning av den omorganisation som beslutats i budget 2011, där land- och sjötrafiken skulle komma att integreras i en gemensam Trafiknämnd. Nu är nämndens arbete igång och det är hög tid att landstinget fullföljer konceptet genom en uppgradering av kraven i trafikförsörjningsplanen för 2011.

Att SL och WÅAB ska renodla beställaruppdraget och fokusera på levererad kvalitet är något som inte framgår under rubriken uppdrag i kollektivtrafiken. Ingenstans i uppdragslistan står det att uppföljning ingår. Det menar vi är en brist. Det behövs en synkronisering så att både SL och WÅAB har motsvarande inriktningar med hänsyn taget till de båda verksamhetsområdenas skilda karaktärer. Här behöver landstingsfullmäktige se över och hantera bolagens ägardirektiv.

I uppdraget för kollektivtrafikbolagen borde även ingå att öka kollektivtrafikens totala andelar av resandet. Det är en viktig del av landstingets miljö- och klimatarbete att utforma en så attraktiv kollektivtrafik att invånarna i Stockholmsregionen väljer detta framför den egna bilen eller båten, för så många resor som möjligt. Idag är det främst för den rena arbetspendlingen som kollektivtrafiken är tillräckligt attraktiv, men fritids- och serviceresor sker alltför i alltför hög utsträckning med bil.

Dagens utbyggnadstakt och dagens trafikutbud inklusive de kombinationsmöjligheter som erbjuds, är alltför litet i förhållande till det behov som finns. Det är tydligt då olika underlag sätts bredvid varandra såsom resmönster och utbud. Utbudet för SL har traditionellt fokus på radiella resor med målpunkt i Stockholms stad, företrädesvis innerstad, medan utbudet för WÅAB har traditionellt fokus på direkttrafik/turisttrafik från Stockholms stad till skärgårdsöarna samt att försörja fastboende i skärgården med bastrafik. Resmönsterutredningar gjorda av Regionplanekontoret visar att tvärregionala resor inom en länshalva står för en väldigt stor andel av de totala resorna, men där lyckas inte kollektivtrafiken locka över bilister. Likaså är det tydligt att när fastboende kommer till sina respektive replipunkter på land, tar de flesta egen bil för vidare resor eftersom kollektivtrafikutbudet inte är tillräckligt utbyggt för behovet.

Därför borde trafikförsörjningsplanen 2011 innehålla strategier på kort sikt och med långsiktig inriktning för att nå fler resenärer än de som reser till och från innerstaden inom ramen för de maxtimmar som gäller idag.

Vi tror att många fler resenärer går att locka om utbudet anpassas mer till människors behov för vardagsresor. Utnyttja att nämnden nu ansvarar för trafiken både på land och till sjöss genom att samplanera och utöka möjligheterna att resa kollektivt. Fler stomlinjer som går tvärregionalt finns behov av, liksom att verka för framkomlighet i gaturummet.

Fler båtlinjer som gör det möjligt att resa smartare och kombinera med annan kollektivtrafik vid strategiska knutpunkter. Även båtlinjer som knyter ihop de sydliga och nordliga delarna av skärgården behövs. På lång sikt behövs även fler utbyggda spårförbindelser, men för en ettårsplan finns många enkla åtgärder som kostnadseffektivt kan leda till fler och nöjdare resenärer.

Vi konstaterar att majoritetens budget för 2011 inte tillåter någon utökad kollektivtrafik. Vi kan bara beklaga detta och hänvisar till vår egen budget där utbudet skulle kunnat ökas kraftigt.

När det gäller tillgänglighetsfrågor har många förbättringar gjorts, men det finns fortfarande stora brister för att tillgodose lagen om tillgänglighet och för att personer med funktionsnedsättningar ska kunna resa med den allmänna kollektivtrafiken i högre grad. Högtalarutropen på bussarna som många funktionsnedsatta är beroende av måste fungera hela dygnet. Hissar och rulltrappor kan inte vara ur funktion i månader utan åtgärd. Nigningsfunktionen på bussarna måste alltid användas. Några konkreta exempel på enkla åtgärder som måste följas upp regelbundet.

Vi konstaterar att det finns målkonflikter mellan låggolvade fordon och vinterväglag. Här borde ett aktivt utvecklingsarbete ske hos fordonstillverkarna så att inte effekten blir utebliven trafik under vintermånaderna och total otillgänglighet i stället. Snöröjningen som är högst bristfällig vid många stationer och busshållplatser skapar otillgänglighet och risk för svåra halkolyckor. OTA (offensivt tillgänglighetsarbete) har pågått i flera år. Det vore önskvärt att få en redovisning av effekterna av satsningen och strategier för fortsatt arbete.

Bullerproblematiken ökar på lokalbanorna. Här behövs det åtgärder vid källan, räls- och/eller underlagsmaterial samt bullerskydd vid behov. Det saknas en tydlig strategi för hur bullerfrågan ska lösas. Buller på nya Spårväg City har uppstått i och med grusningen av stadens gator, så att hjulen deformerats. Här krävs en tidig dialog och åtgärder inför kommande vintersäsong så att problemet inte upprepas.

Det är viktigt att intensifiera miljöarbetet för trafik både på land och till sjöss. Utvecklingen går snabbt och det finns många nya alternativ vad gäller motorer och drivmedel. All kollektivtrafik i Stockholms län ska ligga i framkant när det gäller miljötankande.

I en trafikförsörjningsstrategi bör också ingå frågor om underhåll och säkerhet samt arbetsmiljö. Kollektivtrafikanterna är beroende av att fordon och infrastruktur är av sådan kvalitet att säkerheten inte riskeras. SL och WÅAB är i egenskap av ägare beroende av att materialet underhålls på ett sätt som ger ekonomisk hållbarhet för SLL. God arbetsmiljö är lagstadgad och i avtalsuppföljningar borde detta vara en given punkt.