

Kollektivtrafik

Intervju med Anders Rendler

”Det är något speciellt med vatten”

Havet lockar. Anders Rendler har tillbringat större delen av sitt liv till sjöss. – Jag jobbade två år på försäkringsbolag. Men skrivbordet blev för trångt så det var bara att gå på en båt igen.

Söderarm vilar i det lugna vattnet vid Strömkajen mitt emot Grand Hôtels entré. Befälhavaren Anders Rendler, 57 år, visar stolt upp den nya båten.

– Den är otroligt fräsch. Handikappanpassad och stor kapacitet. Den har sittplatser för 350 passagerare. Bekvämlighetskraven är större i dag och man reser mycket även vintertid.

Anders Rendler är anställd av Stockholms Sjötrafik AB, det största av de bolag som driver skärgårdstrafiken på uppdrag av Waxholms Ångfartygs AB, i dagligt tal kallat Waxholmsbolaget och sedan 1967 ägt av Stockholms läns landsting.

– Det är kommunikationen som gör skärgården levande. Jordbruket och fisket går inte att leva på längre. Service och turism har tagit över. De är mer säsongsbetonade yrken och det ökar i sin tur behovet för dem som bor där ute att kunna pendla in under lågsäsong, säger Rendler och visar med handen mot vattnet utanför fönstret.

Han påminner om en gammal slogan som en gång sa att ”Waxholmsbolaget är skärgårdens livsnerv”.

– Det låter kanske lite gammaldags, men jag tycker fortfarande det stämmer.

Anders Rendler har jobbat med vatten och båtar i hela sitt liv. På 1970-talet fraktade han, som sjökaptan, olja över hela världen. Därefter gick han i land och sålde sjöförsäkringar. Men han vantrivdes i kontorsmiljön och sökte sig istället till Waxholmsbolaget 1980. Sedan dess har han på ett eller annat sätt vikt sitt liv åt kommunikationerna i skärgården.

– Jag är inte typen som gillar att sitta och vända papper. Jag behöver träffa folk och vara ute. Och det är något speciellt med vatten. Det är ju det jag kan.

Waxholmsbolaget har trafikerat Stocksholms skärgård sedan 1869. Bolaget äger 20 skärgårdsbåtar och 4 Djurgårdsfärjor. Totalt fraktas 1,8 miljoner passagerare runt i skärgården varje år. Rendler talar om skärgården som en spegelbild av de förändringar som sker i samhället i övrigt. Under de år som han har jobbat har han sett skiftningen från människors strikta arbetstider till dagens mer flexibla yrkesliv. Förr var det kaos på fredagar och söndagar då alla skulle ut och tillbaka. I dag är resandet mer utspritt. Folk har längre sammanhängande ledigheter och åker ibland ut och jobbar från lantstället som inretts för åretruntboende.

– Vissa perioder har behovet av oss varit mindre, men de senaste åren har det bara ökat. I dag har vi problem under högsäsongen att få ut alla de som jobbar på Sandhamn. Det är positivt att det har blivit sådan snurr. Skärgården lever i allra högsta grad.

Utvecklingen har gått framåt på alla områden. I dag samarbetar Stockholms Sjötrafik med företag som Västberga Åkeri vilket gör att de boende i skärgården lätt kan få leveranser till sig. Behöver man ha ut ett kylskåp kör man det till åkeriet – som i sin tur fraktar det vidare till godstransporthamnen i Stavsås.

– Man kan verkligen inte säga att det var bättre förr. Då kunde man inte ens slå av på takten när det var dimma. Eftersom man inte såg något var man tvungen att räkna på stoppur hur lång tid det tog mellan två bryggor. Det var bara att gasa och så hoppas att det dök upp en brygga på beräknat avstånd. I dag finns elektroniska sjökort och dagsljusradar.

Skillnaden blev tydlig när Anders Rendler kom tillbaka till sjöss efter en sejour som trafikledare. Han vaknade upp i båten en morgon på Husarö och såg att det var tjockt med dimma utanför fönstret. Första tanken var att det skulle bli en tuff dag.

– Men när jag började köra var det ju ungefär som att sitta hemma i soffan och spela TV-spel.

Den allra senaste tekniken har han nyligen stiftat bekantskap med. I december åkte han till Norge för att hämta hem sin nya båt Sandhamn från varvet. Det är samma modell som Söderarm – och det lyser i ögonen på Anders Rendler när han talar om rodersystemet och det imponerande maskinrummet.

– Jag har ju tagit det lite lugnt i höst så det ska bli skönt att ge sig ut igen. Jag säger som Putte Wickman: man får passa på medan man fortfarande är ung.

Text: Henrik Ystén

Uppdrag och mål

Stockholms läns landsting är huvudman för kollektivtrafiken i länet. AB Storstockholms Lokaltrafik (SL), Waxholms Ångfartygs AB (Waxholmsbolaget) och Färdtjänstnämnden ansvarar för trafikverksamheten. Driften av kollektivtrafiken är upphandlad i konkurrens. Trafiken utförs av olika entreprenörer.

AB Storstockholms Lokaltrafik (SL)

SL planerar, upphandlar och följer upp trafikverksamheten till lands. En av SL:s uppgifter är att se till att kollektivtrafiken förblir ett prisvärt alternativ med god kapacitet och hög kvalitet. Målet är fler och mer nöjda resenärer i kollektivtrafiken.

Varje dag sker 2,3 miljoner påstigningar i kollektivtrafiken. Sammanlagt använder 647 000 resenärer dagligen de bussar, tunnelbana, pendeltåg och lokaltåg som SL har ansvaret för.

Waxholms Ångfartygs AB

Waxholmsbolaget ansvarar för den kollektiva sjötrafiken i skärgården och i Stockholms hamn. Verksamheten engagerar cirka 50 fartyg av vilka Waxholmsbolaget äger hälften. Övriga fartyg ägs av de trafikentreprenörer som bolaget tecknat avtal med.

I skärgården trafikerar 33 linjer ett område som sträcker sig från Arholma i norr till Landsort i söder. Varje år transporteras 1,8 miljoner passagerare och 7 000 ton gods. Sommartid trafikerar 270 bryggor i skärgården – vintertid 145.

Färdtjänsten

Färdtjänsten är en kompletterande, kollektiv trafikform för personer med funktionshinder. Färdtjänsten har inga egna fordon utan upphandlar resor med taxi och specialfordon från olika trafikföretag. Cirka 10 000 resor om dagen utförs av Färdtjänsten, som också administrerar sjukresor till och från behandlingar.

Färdtjänstnämnden ansvarar för tillståndsgivning och tilldelning av färdtjänstresor. Nämnden ansvarar också för att organisera, handla upp och administrera färdtjänsttrafiken.

Året som gick

SL

Priset på SL-kortet höjdes den 1 mars med 100 kronor till 600 kronor i månaden. Även säsongskorten och årskortet gick upp med 20 procent. Prishöjningen på rabattremсор var 33 procent och på kontantkuponger 50 procent. Prissättningen är ett sätt att gynna trogna SL-resenärer.

Minskat resande

Resandet med SL-trafiken minskade med knappt en procent under 2004 jämfört med året innan. Minskningen kan till stor del förklaras av höjningen av biljettpriserna och den vikande sysselsättningen i länet. Minskningen var som störst under sommarmånaderna. I slutet på året ökade resandet.

Cirka 56 procent av de dagliga resenärerna i SL-trafiken var kvinnor. Omkring 52 procent av det totala antalet resenärer i SL-trafiken under året var kvinnor, resten var män.

SL arbetar kontinuerligt med att effektivisera och utveckla kollektivtrafiken för att anpassa den till resenärernas behov och krav. SL:s visioner, affärsidé, kärnvärden och övergripande mål framgår av Strategisk plan 2005–2010 som bolagets styrelse beslutade om i december 2004.

Bättre framkomlighet och information

Stockholms stad och Vägverket har under året arbetat med ett förslag, som SL lagt fram, på att förbättra framkomligheten i Stockholms innerstad. Arbetet pågår inom ramen för försöket med trängselskatt. Dessutom deltar SL i ett framkomlighetsprojekt tillsammans med Stockholms gatukontor.

Förbättringar av informationen till resenärerna är en annan fråga som SL prioriterar. Just Nu – ett projekt för IT-stöd till kundkommunikation – är en angelägen fråga som återkommer regelbundet på SL-styrelsens föredragningslista. Inom SL pågår ett arbete med att skapa en helt ny plattform för störningsinformation och vanlig trafikinformation.

Trygghet bland trafikanterna

Sedan flera år arbetar SL med att stärka tryggheten i tunnelbanan, på pendeltågen och på bussarna. Ett viktig del i arbetet är frivilligorganisationerna. SL håller på att ta fram en ny trygghetsstrategi som avser organisation, ordningsvakter/värdar och ordningshållning. Under året har SL träffat nya avtal om bemanningen

på tågen under kvällstid, då fler väktare ska röra sig bland trafikanterna.

Ett försök med trafikvärdar på blåbusslinje 4, som går mellan Gullmarsplan och Radiohuset, startade i november. Trafikvärdarna finns utmed linjen, framför allt under rusningstrafik. De släpper in resenärer med giltigt färdbevis genom bakkörrarna, bistår passagerare med rörelse- eller funktionshinder eller svarar på frågor.

SL stärker sin roll som opinionsbildare

SL bedriver en aktiv marknadsföring och opinionsbildning, dels inom ramen för branschorganisationen Svenska Lokaltrafikföreningens arbete men också genom egna kampanjer.

I september 2004 arrangerade SL en informationsvecka där man pekade på kollektivtrafikens betydelse för samhällsnyttan samt bjöd på olika aktiviteter. Bland annat lekte Stockholms Improvisations-teater på temat samhällsnytta och Spårvägmuseet visade en utställning om kollektivtrafikens historia och betydelse för en bättre miljö.

Nya miljövänliga bussar

SL har världens största etanolbussflotta. Hållbarhetsmålet ställer krav på miljövänlig drift med förnybara drivmedel. Under året introducerades därför biogasdrift på alla blåbussar på stomlinje 2, som ersatte linje 46. Dessutom sattes tre nya bränslecellsbusar in i reguljär trafik på linje 66 mellan Sofia och Reimersholme på Söder i Stockholm.

Det visade sig att bränslecellsbusarna fungerar mycket bra. Resenärerna tyckte, i en enkät, att de nya busarna var både tystare och mer bekväma än vanliga busar. Avgaserna består endast av vattenånga. Busarna bullrar också mindre än andra busar. De nya busarna ingår i världens första försöksprojekt med bränslecellsbusar som pågår i nio europeiska städer.

Kamp mot fuskåkningen

SL har förlorat mer än 200 miljoner kronor varje år på fuskåkning och bristande förmåga att ta betalt. De uteblivna intäkterna motsvarar exempelvis hundra nya busar. Ett stort arbete lades ner under året på att komma tillrätta med problemen.

Fler tunnelbanestationer fick nya, mer svårforcerade spärrar och rutinerna i biljettluckorna skärptes. SL:s trafikentreprenörer gjorde fler färdbeviskontroller på busar, tåg och i tunnelbanan. SL genomförde också en kampanj i media mot fuskåkningen.

Den 1 mars 2004 höjdes tilläggsavgiften, som fuskåkare får betala om de ertappas, från 600 kronor till 800 kronor. De skärpta rutinerna resulterade i att dubbelt så många tilläggsavgifter skrevs ut 2004 jämfört med året innan. På så sätt minskade intäktsbortfallet med 40 miljoner kronor till omkring 160 miljoner.

Kamp mot klottret

Det kostade SL drygt 125 miljoner kronor att sanera klotter och reparera efter skadegörelse i tunnelbanan, på tåg, bussar och på stationer under 2004. Året innan kostade skadegörelsen i kollektivtrafiken 113 miljoner kronor.

SL har under året bekämpat vandaliseringen genom att sanera klottret och installera bevakningskameror i tunnelbanevagnar och på stationer. SL bygger också skalskydd, det vill säga stationer och anläggningar skyddas mot intrång med hjälp av bland annat låsta grindar och larm. Bolaget satsar också på skolinformation.

Öppen spärrlinje

Under året pågick ett försök med ”öppen spärrlinje” vid utgången mot Saltsjöbanan och Nacka- och Värmdöbussarna på Slussens tunnelbanestation. Försöket håller nu på att utvärderas och automatspärrarna har återinstallerats.

Beslut om att säga upp pendelavtal

SL:s styrelse beslutade i december att säga upp avtalet med Citypendeln om pendeltågstrafiken i Stockholms län. SL:s vd fick i uppdrag att utreda hur pendeltågsverksamheten kan utvecklas samt ta fram ett program för hur kvaliteten kan förbättras. SL:s styrelse beslutade i februari 2005 att en upphandling av pendeltågstrafiken ska genomföras. I december 2005 ska SL-styrelsen besluta om vilket företag som ska få överta driften av pendeltågstrafiken i juni 2006.

Färdtjänsten

Antalet färdtjänstresenärer minskade med 3 400 (4 procent) jämfört med året innan. Minskningen hänför sig helt till taxiresenärer. Orsaken är att antalet ansökningar om färdtjänst har minskat och fler ansökningar har avslagits på grund av att tillgängligheten till allmänna kommunikationer har förbättrats.

Antalet färdtjänstresor minskade under 2004 med 356 000 (10 procent) jämfört med året innan. Minskningen berör såväl taxiresor (11 procent) som specialfordonsresor (4 procent) och beror dels på det minskade antalet resenärer, dels på ett minskat resande per person.

Samarbete med kommunerna

Tillsammans med SL har Färdtjänsten träffat länets samtliga kommuner. Ett nytt färdtjänstavtal som gäller från 2005 strukturerar samarbetet med kommunerna i tillgänglighetsfrågor och andra övergripande samverkansfrågor.

Flera projekt för att utveckla billigare resformer har pågått under året och ytterligare projekt har förberetts. Ett nytt kommunikationssystem för specialfordonen har tagits i drift och förslag till nya taxesytem har utretts.

Nya avtal

Nya avtal om taxitransporter för färdtjänst och sjukresor infördes den 1 februari 2004 och för trafiken med specialfordon den 1 maj. I de nya avtalen betonas vikten av ett gott bemötande och en god kunskap om färdtjänstresenärernas förutsättningar. Stor vikt har också lagts vid ökade miljökrav.

Dialog med resenärerna

Färdtjänsten arbetade under 2004 med att utveckla dialogen med resenärerna genom olika former av enkäter, som till exempel Svenska Lokaltrafikföreningens kundbarometer. Ett seminarium planeras till 2005. Samverkan sker med användar- och intresseorganisationerna. Ett samverkansråd ska inrättas 2005.

Nöjda resenärer

Färdtjänstresenärernas betyg för 2004 blev att 89 procent var nöjda med beställningen och 87 procent med resan, det vill säga från det fordonet kom till dess att resenären kom fram till önskad adress.

Färdtjänstens egen uppföljning för 2004 visar att 95 procent av färdtjänstresenärerna med taxi hämtades inom 10 minuter från överenskommen hämtningstid.

Waxholmsbolaget

Waxholmsbolaget strävar kontinuerligt efter att bli ledande på miljöområdet. Ett led i denna ambition är att få ner utsläppen av koldioxid genom att minska förbrukningen av drivmedel. Genom att investera i mer bränsleeffektiva huvudmaskiner har idag samtliga 10 fartyg, byggda 1977 eller senare, fått påtagligt förbättrade miljöegenskaper.

Nya miljövänliga fartyg

Miljökraven vid inköp av nya fartyg är höga. Den nya vinterbåten Söderarm, som togs i trafik vid midsommar på rutten Stockholm–Husarö–Möja, släpper ut mindre koldioxid och svavel än de andra fartygen.

Sandhamn, som också är en vinterbåt, levererades i december. Den är miljömässigt ännu bättre än Söderarm eftersom den har ännu mindre bränsleförbrukning och utsläpp. Båda fartygen är utrustade med hissar som underlättar för funktionshindrade.

Vädret påverkade resandet

Waxholmsbolaget genomförde under året de besparingar som bolaget ålagts. Färjelinjen Nybroviken–Djurgården lades ner och trafiken på sträckan Stockholm–Utö minskade.

Resandet med Waxholmsbolaget minskade med 10 procent under året. Den främsta förklaringen var det dåliga sommarvädret.

Framtiden

Nytt biljettsystem

SL ska införa ett nytt biljettsystem under 2006. För att få trafiken att flyta smidigare ska kontrollen av färdbevis utvecklas ytterligare i samband med att det nya systemet införs. Dessutom ska en platt taxa, det vill säga en tids- och avståndsoberoende taxa med högkostnadsskydd, utredas och zonsystemet ska ses över.

Enhetstaxan ska behållas. Efter höjningen av SL-taxan den 1 mars 2004 ska taxan vara oförändrad resten av mandatperioden.

Tillgängligheten ska öka

Möjligheterna att i vissa fall ersätta sjukresor med fri resa inom kollektivtrafiken ska utredas. Reglerna för sjukresor ska ses över. I framtiden ska en resa med kollektivtrafik vara det naturliga så långt det är praktiskt möjligt med hänsyn till patientens hälsotillstånd.

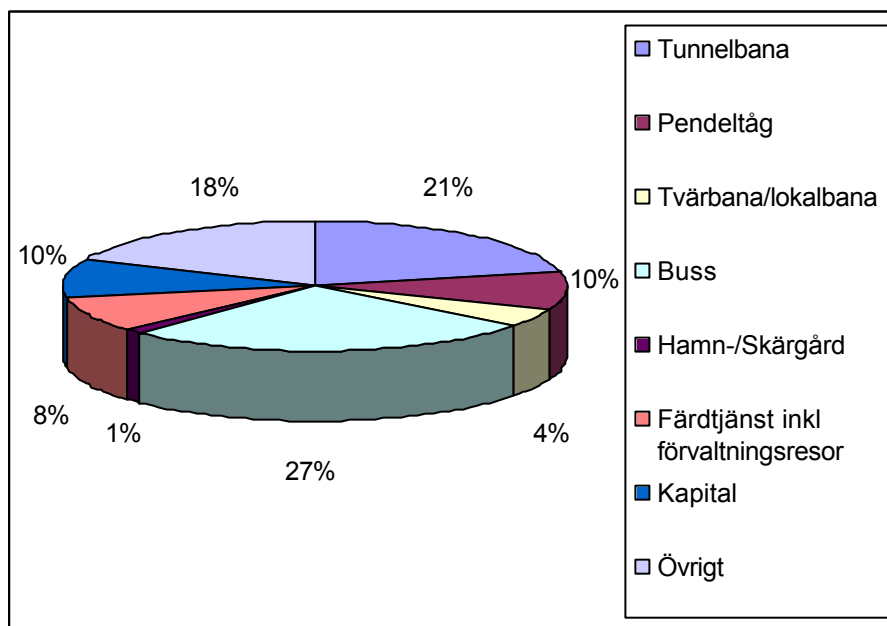
Färdtjänsten fortsätter, i samverkan med SL och kommunerna, arbetet med att öka tillgängligheten till kollektivtrafiken. Ambitionen är att ge fler funktionshindrade möjlighet att resa utan begränsningar – och samtidigt kunna satsa mer på dem som har färdtjänst som enda alternativ.

Närtrafiken framtidens modell

År 2004 övertog Färdtjänsten ansvaret för SL:s 24 servicelinjer under samlingsnamnet Närtrafiken. Närtrafikens linjer ska successivt anpassas till resenärernas behov. Ambitionen är att aktivt försöka styra färdtjänstresandet till detta mera kollektiva sätt att resa.

I en första etapp har fem linjer anpassats till att uppfylla principerna för Närtrafik. Sju linjer upphandlades under året för driftstart 1 januari 2005. Upphandling av ytterligare linjer förbereds.

Så här används pengarna



Fakta

AB Storstockholms lokaltrafik

Påstigande en vanlig vardag (1 000-tal)

	2004	2003	2002
Tunnelbana	1 016	1 012	1 034
Pendeltåg	225	230	232
Lokaltåg och spårvagn	104	100	92
Buss	914	931	931
Totalt	2 259	2 273	2 289

Påstigande (miljoner)

Påstigande är lika med det tidigare begreppet delresor. En helresa med ett byte motsvarar två påstigande.

	2004	2003	2002
Tunnelbana	278	279	282
Pendeltåg	62	63	64
Lokaltåg och spårvagn	29	27	25
Buss	253	258	256
Totalt	622	627	627

Helresor (miljoner)

En helresa kan bestå av flera påstigningar.

	2004	2003	2002
Totalt	386	389	390

Punktlighet (% avgångar i rätt tid)

Andel godkända avgångar (högst 3 minuter efter och högst 1 minut före tidtabell) av beställda avgångar.

		2004	2003	2002
Tunnelbanan		92,8	91,2	
varav	Gröna linjen	89,5	87,6	87,2
	Röda linjen	94,9	92,7	90,9
	Blå linjen	97,7	98,5	98,8
Pendeltåg		86,4	87,3	85,7
Roslagsbanan		94,7	93,9	92,7
Lidingöbanan		96,1	96,9	97,1
Tvärbanan		98,4	96,1	96,6
Nockebybanan		98,7	98,7	98,2
Saltsjöbanan		95,0	94,6	92,9
Buss ¹⁾		91,4	91,4	

varav	norra regionen	95,8	96,0	95,9
	centrala regionen	88,8	88,7	87,8
	– varav innerstan	83,7	84,1	82,8
	södra regionen	96,1	96,4	96,0

1) Punktligheten beräknad enligt punktlighetsavtal på respektive linje.

Andel nöjda resenärer och länsinvånare (%)

	2004	2003	2002
Resenärer	66	64	61
Länsinvånare	51	53	49

Färdtjänsten

Antal tillståndsärenden totalt

2004	2003	2002
30 802	28 573	29 150

Antal färdtjänstresenärer totalt

2004	2003	2002
79 052	82 232	83 576

Antal resor totalt (1 000 tal)

2004	2003	2002
3 773	4 160	4 164

Antal färdtjänstresor / resenär och år

2004	2003	2002
39	42	42

Pris för resa (egenavgift)

	2004	2003	2002
Pris per resa (löpande pris)	70	50	50
Färdtjänst högkostnadsskydd (löpande pris)	600/360	500/300	500/300

Könsfördelning i färdtjänsten

Färdtjänstresenärernas fördelning på kön år 2004 är oförändrat 68 % kvinnor och 32 % män. I såväl färdtjänsten som i övrig kollektivtrafik dominerar kvinnorna som resenärer. Av det totala antalet personer som har haft färdtjänsttillstånd under hela eller delar av 2004, totalt 92 000 personer, har 20 800 eller 23 % inte gjort några resor med färdtjänsten. Andelen inaktiva färdtjänstresenärer är lika stor hos båda könen. Männerna har gjort något längre och dyrare resor än kvinnorna. Kvinnorna reste oftare tillsammans med andra resenärer.

Definitioner:

Antal färdtjänsttillstånd = Antal personer med tillstånd att använda färdtjänst (särskild kollektivtrafik)

Antal resor = Förflyttning av en resenär inklusive ledsagare, barn, medresenär från en adress till en annan

Pris per resa = Resenärens kostnad per påbörjad 30-kilometer. Det högre beloppet avser fullbetalande och det lägre resenärer med pensionärsrabatt.

Waxholms Ångfartygs AB

Passagerare

	2004	2003	2002
Skärgårdstrafik	1 671	1 860	1 865
Hamntrafik	2 026	2 363	2 433
totalt	3 697	4 223	4 298

Utbudstimmar

	2004	2003	2002
Skärgårdstrafik	56 376	57 765	55 608
Hamntrafik	9 319	11 883	11 047
totalt	65 695	69 648	66 655

Gods, antal ton

2004	2003	2002
6 852	6 710	7 055

Pris månadskort

2004	2003	2002
700	600	550:

Definitioner:

Antal passagerare = Antal påstigande passagerare i hamn- och skärgårdstrafik

Antal utbudstimmar = Utbudstimmar enligt WÅAB:s tidtabeller

Prisjämförelse busstrafik i landet

THM	Kontantbiljett (1 zon eller tätort)				Månadskort - 30 dagarskort / länet			
	Barn	Ungdom	Vuxen	Pensionär	Barn	Ungdom	Vuxen	Pensionär
BlekingeTrafiken	10		14		600	600	600	600
Dalatrafik AB	10	15	15	15	550	550	800	550
Gotlands Kommun	0	0	12	10	0	0	590	590
Hallandstrafiken AB	9		17		400		800	
Jönköpings Länstrafik AB	9		18				760	
Kalmar Läns Trafik AB	10/8	10/8	16/12				605/970*	

Karlstadsbuss		8	16						
Luleå Lokaltrafik AB		8	8	15	15				
Stadstrafiken Lund			6	12	12				
Länstrafiken i Jämtlands län AB		8	8	15	15	550	550	810	550
Länstrafiken i Norrbotten AB		8		15	15			1 410	
Länstrafiken i Västerbotten AB		6	6	12	12	1 215	1 215	1 215	500
Länstrafiken Kronoberg		9	9	17	17	640/960	640/960	640/960	640/960
Länstrafiken Sörmland AB			8	17				310/470	
Länstrafiken Örebro AB		8	8	15	15		1 155	1 155	1 155
Skånetrafiken	fritt 1)	6/8	12/15	12/15	fritt 1)	890	890	890	
Storstockholms Lokaltrafik AB	Se komm		30	30	30	360	360	600	360
Waxholmsbolaget		25	40	40	25	420	700	700	420
Umeå Lokaltrafik AB		10		20					
Upplands Lokaltrafik AB	8/9	8/9	20/18	20/18			550/850		
Värmlandstrafik AB		0	8	16	16	650	650	650	650
Västernorrlands läns Trafik AB		8		16					
Västmanlands Lokaltrafik AB		8	15	15	15	830	830	830	830
Västtrafik	1)		10	20	20	1)	1 030	1 375	1 375
X-Trafik AB		10	10	18	18	450	450	1 180	
ÖstgötaTrafiken AB		12	12	18	18	580	580	890	710

Uppgifterna är baserade på en enkät februari / mars 2004. Observera att avvikelser kan förekomma och att olika taxesystem förekommer i de olika länen/SLTF.

(I de tabeller där statistiken ej är könsuppdelad finns ej sådan att tillgå.)

Mål och måluppfyllelse

AB Storstockholms Lokaltrafik (SL)

Mål	Måluppfyllelse
SL ska stärka sin roll som aktiv opinionsbildare för kollektivtrafikens nytta och behov.	<ul style="list-style-type: none"> SL arbetar kontinuerligt med aktiv opinionsbildning och marknadsföring, bland annat inom ramen för branschorganisationen Svenska Lokaltrafikföreningens arbete men också genom egna kampanjer.
Från och med 2004 ska en årlig kollektivtrafikvecka arrangeras.	<ul style="list-style-type: none"> I september arrangerade SL en informationsvecka med temat kollektivtrafikens betydelse för samhällsnyttan.
SL ska samråda med Stockholms stad och andra berörda kommuner om åtgärder som kan vidtas för att förbättra framkomligheten och därmed tillförlitligheten för stombussarna.	<ul style="list-style-type: none"> Stockholms stad och Vägverket arbetar med ett förslag från SL på att förbättra framkomligheten i Stockholms innerstad. SL deltar i ett framkomlighetsprojekt tillsammans med Stockholms gatukontor.

Mål	Måluppfyllelse
Informationen till resenärerna ska förbättras. Informationen om avgångstider, stopp i trafiken, förseningar m m ska bli mer tillgänglig.	<ul style="list-style-type: none"> • En fråga som SL prioriterar. Inom SL pågår arbete med att skapa en ny plattform för störnings- och trafikinformation.
Tryggheten i kollektivtrafiken ska stärkas för både medarbetare och resenärer. <ul style="list-style-type: none"> - Satsningen på personal nära resenärerna ska fortsätta. 	<ul style="list-style-type: none"> • SL har arbetat med att ta fram en ny Trygghetsstrategi. • Nya avtal har under året träffats med trafikentreprenörerna om ökad bemanning av väktare på tågen under kvällstid.
Trivsel och komfort på stationer, hållplatser, i tåg och på bussar ska förbättras.	<ul style="list-style-type: none"> • SL bygger skalskydd, d v s stationer och anläggningar skyddas mot intrång och skadegörelse med hjälp av bland annat grindar, larm och övervakningskameror. • SL har också satsat på skolinformation om vandalisering.
Resenärernas betalningsmoral ska förbättras genom: <ul style="list-style-type: none"> - Bättre service - Bättre kollektivtrafik - Fler kontroller av SL-personal - Fortsatt utbyggnad av tät spärrlinje 	<ul style="list-style-type: none"> • Flera tunnelbanestationer fick nya, mer svårforcerade spärrar under året. • Rutinerna i biljettluckorna i tunnelbanan skärptes. • SL:s trafikentreprenörer gjorde fler färdbeviskontroller på bussar, tåg och i tunnelbanan. • SL genomförde en kampanj i media mot fuskåkning.
Försök med öppna spärrlinjer ska genomföras och utvärderas under mandatperioden.	<ul style="list-style-type: none"> • Under året pågick ett försök med öppen spärrlinje vid utgången mot Saltsjöbanan och Nacka-Värmdöbussarna på Slussens T-banestation. Försöket utvärderas nu.
På stombussar ska resenärer med giltig biljett kunna använda alla dörrar, utom de bakersta, för på- och avstigning i rusningstrafik.	<ul style="list-style-type: none"> • Ett försök med trafikvärdar som släpper in resenärer med giltigt färdbevis genom bakdörrarna startade i november på stombusslinje 4.

Färdtjänsten

Mål	Måluppfyllelse
Fler resor ska ske i en tillgänglig SL-trafik och i närtrafik i stället för med färdtjänsten.	<ul style="list-style-type: none"> • Antalet resenärer med färdtjänsten minskade under året med 4 procent. • Antalet resor med färdtjänsten minskade under året med 10 procent.
Färdtjänstens samverkan med SL och kommunerna ska öka för att förbättra tillgängligheten inom ordinarie kollektivtrafik så att fler färdtjänstresenärer använder SL-trafiken.	<ul style="list-style-type: none"> • Ett nytt färdtjänstavtal om samarbete avseende tillgänglighet och samverkan med kommunerna träffades under året. Avtalet gäller från 2005.
Färdtjänsten ska utveckla mera kostnadseffektiva resformer.	<ul style="list-style-type: none"> • Ett nytt kommunikationssystem för specialfordon har tagits i drift. • Förslag om nya taxesytem har utretts. • Linjelagd färdtjänst. Fler färdtjänst- och sjukresenärer åker tillsammans i anpassade fordon. • SL och Färdtjänsten utvecklar en gemensam reseplanerare för funktionshindrade.
Dialogen med färdtjänstresenärerna ska utvecklas och lyhörheten öka bland annat genom samverkan med funktionshindrades intresseorganisationer.	<ul style="list-style-type: none"> • Dialogen med kunderna har utvecklats genom olika former av enkäter, bland annat Lokaltrafikföreningens kundbarometer. • Regelbunden samverkan har skett i handikapprörelsens och

	<p>i färdtjänstfrågor under året.</p> <ul style="list-style-type: none"> Ett seminarium har planerats för 2005.
Färdtjänstens arbete med att överta SL:s servicelinjer ska fortsätta.	<ul style="list-style-type: none"> Färdtjänsten övertog SL:s servicelinjer och har under året satsat på att börja bygga upp och utveckla Närtrafiken.

Waxholms Ångfartyg AB

Mål

Måluppfyllelse

Waxholmsbolaget ska utvecklas till att bli ledande i branschen vad gäller miljöanpassning.	<ul style="list-style-type: none"> Waxholmsbolagets miljöledningssystem är miljöcertifierat sedan 2003. Waxholmsbolaget följer och påverkar genom miljökrav den tekniska utvecklingen på miljöområdet både vad avser teknik och bränslen.
Miljökraven ska skärpas vid inköp av nya båtar, drift och underhåll ska miljöanpassas i högre grad än i dag och miljökrav ska ställas på bolagets entreprenörer.	<ul style="list-style-type: none"> Waxholmsbolaget ställer stora miljökrav på utformning av nya fartyg både vad avser svall och motorteknik. Waxholmsbolagets miljöledningssystem ställer miljökrav på entreprenörer som utför trafik för rederiets räkning.