

Justeras

Christer G Wennerholm

Helene Hellmark Knutsson

*Närvarande*

Ordförande

Förste vice ordförande

Andre vice ordförande

Christer G Wennerholm

Lennart Rohdin

Helene Hellmark Knutsson

Ledamöterna

Lennart Kalderén

Carl Grufman

Peter Lundberg

Cecilia Löfgreen

Harry Bouveng

Stella Fare

Michael Stjernström

Lars Carlsson

Nanna Wikholm

Staffan Holmberg

Adnan Can

Yvonne Blombäck

Gunilla Roxby Cromvall

Suppleanterna

Pehr Granfalk

Anette Hellström

Christoffer Fagerberg

Karl Henriksson

Lukas Forslund

Christina Brofalk

Gun Eriksson

Niklas Palmér

Rolf Lindell

Anita Johansson

Annika Hjelm

Anna Sehlin

Tjänstgörande

Arbetstagarrepresentanterna

Lennart Hallgren

Arne Grundberg

SLL

Hannes Holmér

Jesper Svensson

	Sofie Ågren Marcus Andersson Petri Salonen
SL	Göran Gunnarsson Madeleine Raukas Gunnel Forsberg Ingela Svanberg Ragna Forslund
WÅAB	Kristina Boström

---

**§ 34****Trafikförsörjningsplan 2011 för AB SL och WÅAB  
(Bilaga G)**

I ärendet förelåg skrivelse 2011-02-24 från SL:s vice vd.

Yvonne Blombäck yrkade bifall till vd:s samt eget förslag till beslut, bilaga 8.

Ordföranden yrkade bifall till verkställande direktörens förslag.

Trafiknämnden beslöt att avslå Yvonne Blombäckes tilläggsyrkande.

*Trafiknämnden beslöt*

att godkänna trafikförsörjningsplan 2011 för AB SL och WÅAB.

Yvonne Blombäck reserverade sig mot beslutet att avslå hennes tilläggsyrkande.

Särskilt uttalande från Gunilla Roxby Cromvall, bilaga 9.

---

Vid protokollet



Ingela Svanberg

Datum  
2011-02-24

Ankom Stockholms läns landsting
2011-04-27
Dnr. LS 1104-0649

Trafiknämnden

NämndSAMMANTRÄDE	ÄRENDE NR
2011-03-08	9

## Trafikförsörjningsplan 2011 för AB SL och WÅAB

### Bakgrund

I december 2008 fick SL uppdraget att årligen, i samråd med WÅAB lämna förslag på en trafikförsörjningsplan i samband med budgeten till landstingsfullmäktige. Utgångspunkten i framtagandet av Trafikförsörjningsplan 2011 är i likhet med fjolårets, dvs. lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik.


I år bidrar både SL och WÅAB med varsin trafikförsörjningsplan som läggs ihop till en samlad trafikförsörjningsplan. Syftet är att ge en komplett bild av kollektivtrafiken i Stockholms län. Den överlämnas till landstingsfullmäktige våren 2011 för fastställande. SL:s del fastställdes vid styrelsesammanträdet den 21 december 2010 och WÅAB:s del vid styrelsesammanträdet den 15 februari 2011.

### Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

att godkänna trafikförsörjningsplan 2011 för AB SL och WÅAB.

  
Madeleine Raukas  
Vice verkställande direktör

  
Ragna Forslund  
Trafikdirektör

### Bilaga

Trafikförsörjningsplan 2011 för SL och WÅAB

MILJÖPARTIET DE GRÖNA

## FÖRSLAG TILL BESLUT

2011-03-08  
Ärende nr 9

### Trafikförsörjningsplan 2011 för SL och WÅAB

Under hösten 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.

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. Om det då behövs nya ägardirektiv är det ett uppdrag för landstingsfullmäktige.

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 miljötänkande.

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.

### **Förslag till beslut**

Trafiknämnden föreslås besluta

- att uppdra till verkställande direktören att synkronisera uppdragen för SL och WÅAB så att bolagen har motsvarande inriktningar med hänsyn taget till respektive skilda karaktärer. Vid behov ändra ägardirektiven i fullmäktige.
- 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 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.

VÄNSTERPARTIET

**SÄRSKILT UTTALANDE**2011-03-08  
Ärende nr 9**Trafikförsörjningsplan 2011 för AB SL och WÅAB**

Förslaget till trafikförsörjningsplan överensstämmer i stora delar med tidigare års planer. Det innebär att de brister som hittills funnits i SLs trafikplanering kommer att finnas kvar även under kommande planår. Bland annat saknar SL fortfarande strategier för att vinna marknadsandelar från bilen. Idag är andelen kollektivtrafikresor bara 24 procent sett till hela länet och trenden visar att andelen kommer att minska. Vi kan som politiskt ansvariga inte nöja oss med att konstatera att kollektivtrafikens andelar minskar i förhållande till bilismen, utan krafttag krävs för att vända trenden.

SL måste förbättra dialogen med kommunerna så att planering av nya bostäder och infrastruktur kan bli bättre synkroniserad. Idag kommer kollektivtrafikförsörjningen ofta som en efterkonstruktion, vilket ger sämre möjligheter att förse nya bostadsområden med en väl fungerande kollektivtrafik.

Priset är en viktig faktor för att förmå fler att resa kollektivt. Trots få zoner är dagens avståndsbaserade taxsystem alltför komplicerat och svårkommunicerat. Med en låg och enhetlig taxa kan SL både öka betalningsviljan och få fler att vilja resa kollektivt.

Den lägsta andelen kollektivtrafik finns i länets ytterområden. Därför måste kollektivtrafiken förstärkas så att lokala resor underlättas. Det är inte rimligt att långväga resor i många fall fungerar bättre än kortare resor inom eller mellan kommunerna. I många delar av länet är det inte möjligt för unga och personer som arbetar på obekväma arbetstider att ta sig till fritidsgårdar, sjukhus, handelsområden och liknande platser utan tillgång till bil.

SL gör alltför stor åtskillnad på nöjes- och arbetsresor. Många resor är i själva verket kombinationsresor. SL behöver därför snarast ställa om sitt arbetssätt för att bättre möta resenärernas behov och leva upp till gällande affärsidé att erbjuda alla i Stockholms län en väl utbyggd, attraktiv och lättillgänglig kollektivtrafik på spår och väg.

Den föreslagna utbyggnaden av infartsparkeringar är viktig för att möjliggöra kombinationsresor som inkluderar bil och kollektivtrafik. SL saknar dock strategier för hur resor som kombinerar cykel och kollektivtrafik ska

underlättas och främjas. En plan för nya cykelparkering bör därför utarbetas vid sidan av Ripark.

Nya direktbussar som avlastar det radiella spårssystemet bör sättas in och blivande Spårväg Syd kan snarast kan trafikeras med snabbussar i väntan på att spårvägen kan färdigställas. SL måste även intensiviera arbetet med att hitta alternativa drivmedel till bussflottan. Vid sidan av biogas, etanol och RME bör eldrift provas i större skala. På tungt trafikerade linjer kan trådbuss vara ett kapacitetsstarkt och ekonomiskt alternativ till såväl buss som spårväg.

Som ett komplement till reguljär linjetrafik kan trafik med anropsstyrda fordon provas för att öka servicegraden och minska kostanden på linjer med litet resandeunderlag. SLs kostnader för utförd trafik har ökat dramatiskt på senare år utan att detta resulterat i motsvarande trafik- eller resandeökning. Detta föranleder omedelbara åtgärder. Om SL ska kunna öka andelen kollektivtrafikresor måste såväl service som utbud förbättras.

Även WÅAB bör ha som mål att bidra till att öka det kollektiva resandet. Nya båtlinjer kan inrättas för att avlasta vägnätet och utnyttja Stockholms vattenvägar, liksom prov med bussfärjor för att minimera behovet av byten mellan trafikslagen.

Under de gångna månaderna har trafiken drabbats av stora störningar på grund av vintervädret. Detta har fått till resultat att den tidigare uppåtgående trenden när det gäller kundnöjdhet nu har vänt nedåt. Detta är mycket oroande. Tyvärr är det inte bara trafiken som dragits med störningar utan även störningsinformationen har fallerat, trots ideliga löften om förbättringar. Delvis har problemen organisatoriska grunder och samordningen mellan de olika aktörerna måste förbättras. Det är dock SL som har det yttersta ansvaret för att såväl trafiken som informationen fungerar.

SL måste också ta ett större ansvar för personalen i de upphandlade verksamheterna. Det är mycket oroande att trafikoperatören MTR väljer att varsla personal inför avstängningen av Hagsätragrenen. Förutom att detta är ett orimligt sätt att behandla de anställda, föreligger också en stor risk att varslet av personal kommer att påverka trafikeringen negativt på grund av personalbrist då linjen åter ska börja trafikeras i augusti.