

2009

På Rätt Spår

Kollektivtrafikprogram Fp
Stockholm



Kollektivtrafikprogram Fp Stockholm

Detta program har tillkommit för att lyfta fram Stockholms Stads intresse av en moderniserad och utbyggd kollektivtrafik. Behovet är stort och eftersatt och har fått ökad aktualitet mot bakgrund av det växande klimathotet. Stadstrafiken i EU står för 40 procent av koldioxidutsläppen och 70 procent av alla luftföroreningar som orsakas av vägtrafik.¹

De flesta bilresorna i Europas städer är korta, i Stockholms Län är till exempel varannan bilresa under 5 km.² Detta borde innebära en stor ökad potential för kollektivtrafik, gång och cykel. En konkurrenskraftig kollektivtrafik är också en förutsättning för god framkomlighet för de transporter som verkligen måste ske med bil.

Resenären i centrum

SL bedrivs i bolagsform och man tycker att kundperspektivet därmed borde vara en självklar utgångspunkt för verksamheten. I verkligheten har SL haft svårt att bejaka att man är ett tjänsteföretag med kunder att värna om. De senaste årens upphandlingar där en stor del av trafiken numera drivs av privata entreprenörer borde ha lett till en större följsamhet mot kundernas önskemål. Tyvärr har den starka viljan att skydda SLs varumärke medfört att kunderna/resenärerna har svårt att nå fram till operatörerna. Detta befrämjar knappast kundrelationerna och följaktligen återkommer vissa av resenärernas klagomål år efter år utan att åtgärdas.³ SL å sin sida hävdar att samordningen brister på grund av att operatörerna inte rapporterar in alla förekommande störningar. Vi menar att SL måste renodla sin upphandlarroll och koncentrera sig på uppföljning och utvärdering. Viten och avgifter bör i högre grad användas för att säkra kvaliteten i trafiken. Mångfalden av entreprenörer bör i också större utsträckning utnyttjas till "benchmarking" mellan entreprenörerna för att ge resenärerna den bästa lösningen.

Förslag: Säkerställa att SL tar ansvar för kundtjänstfunktionen/kundnöjdheten och redovisar för SLs styrelse de kundsynpunkter som inkommer. SL ska driva dessa synpunkter gentemot operatörerna och ta fullt ansvar gentemot resenärerna. Det innebär att SL har ett slutansvar även om en entreprenör driver kundtjänsten.

¹ Green Paper on Urban Mobility, EU 2007

² Vägverket, Region Stockholm

³ Bussförarbyte efter det att resenärerna släppts ombord är ett exempel på ett sådant kundönskemål som aldrig beaktats av SL

Informationsbrister vid störningar i trafiken

Idag hanteras informationen om trafikstörningar av flera olika huvudmän. Trots att spårtrafiken i Stockholms Län är av betydligt större omfattning än SJ:s totala tågtrafik har inte informationen vid störningar som drabbat pendeltågstrafiken prioriterats av Banverket som ansvarar för trafikledningen. Resenärerna som väntar på ett uteblivet tåg hamnar i kläm när Banverkets driftscentral ska avgöra vilken information som ska förmedlas via utrop och informationstavlor. Gamla revirgränser och förlegade hierarkier har allt för länge hindrat en modern informationshantering. En samordning mellan operatörerna och Banverket som tar hänsyn till de enorma volymerna i pendeltågstrafiken måste komma till stånd.

SL har via Reseplaneraren på sin hemsida sl.se en mycket bra information om trafiken som utnyttjas av över 100 000 besökare per dag. Kundtjänsten ansvarar för att aktuell information om trafikavvikelse finns på hemsidan. Det är inom detta område som vi idag ser stora brister. Information om reguljär trafik är en sak och information vid störningar är något helt annat, men båda måste bli bättre.

Vissa av de incidenter som drabbar kollektivtrafiken är så allvarliga att de bör betraktas som allvarliga kristillstånd av samma dignitet som större olyckor. En sådan situation uppstod när pendeltåget vid Årstaberget blev stående i över 1,5 timme i högsommarvärme utan att passagerarna evakuerades eller fick information.⁴ Mycket kan till exempel inträffa vid bygget av Citybanan som påverkar den reguljära kollektivtrafiken. Vi anser därför att störningsinformationen måste få en mer professionell hantering i samverkan med operatörerna. Även massmedia borde involveras eftersom även de har informationsansvar och alltid är först på plats.

Förslag: Informationsbristerna i Stockholms kollektivtrafik under allvarliga störningar måste bli bättre. Utred hur radio och mobilteknik kan användas för att ge resenärerna information om vad som händer och hur media kan involveras.

Jämställdhet och trygget i kollektivtrafiken

Den typiske SL-resenären bor i närförort eller i innerstaden. 62 procent av SLs dagliga resenärer är kvinnor.⁵ Barn och unga reser också mycket kollektivt. Transportsektorn är emellertid den mest mansdominerade sektorn efter försvaret. Traditionellt har trafiken planerats av manliga tekniker som framför allt sett till kapaciteten i transportnäten. Frågor som rör den sociala dimensionen av resandet, upplevelsen av trygghet och komfort, har försummats under lång tid. Mest akut har detta varit i tunnelbanetrafiken där också mätningarna visar att de

⁴ Stoppet den 9 juni berodde på en nedriven kontaktledning

⁵ SLs årsberättelse 2007

kvinnliga resenärerna känner sig allra mest otrygga. På bussar, tvärbanan och lokalbanorna är ordningstillbuden betydligt färre. SL har tvingats lägga ner allt större resurser på övervakning av framför allt tunnelbanan. Under 2008 har 20 000 kameror installerats i kollektivtrafiken.

Ordningsproblemen i kollektivtrafiken ser ut att öka. Förutom kamerorna finns en trygghetscentral som tar emot larm och samordnar insatser av väktare och trygghetsvårdar dygnet runt. Det finns all anledning att i framtiden ta med dessa aspekter i planeringen av ny kollektivtrafik. Tunnelbanan är visserligen kapacitetsstark men på trygghets och trivselkontot ser det sämre ut. En kundorienterad kollektivtrafik borde ta hänsyn till det. Otryggheten i tunnelbanan kan inte bara mötas med ökad övervakning. Det nya betalnings/biljettsystemet SL Access kommer att frigöra personal som kan röra sig ute i systemet där resenärerna finns. En mer kundanpassad trafik skulle också införandet av snabbtåg vara. På Roslagsbanan tillämpas sedan lång tid skip-stop på vissa turer från de yttre stationerna. Detta är även möjligt i tunnelbanan nu när trafiken blir allt mer pålitlig. Den gröna linjen har sina befolkningsmässigt största stationer längst ut på linjen. Här borde skipstop ge stora resvinster för många människor.

Förslag: Öka närvaron av servicepersonal i kollektivtrafiken. Teknik kan inte ersätta bristen på trygghet. Inför stationsvårdare på plattformarna i tunnelbanan. Inför snabbtåg som kör skip-stop från de yttre stationerna.

Spårtrafik

Den mest miljövänliga kollektivtrafiken är den som drivs med el. Den har hög energieffektivitet, är emissionsfri och har stor trafikkapacitet per ytenhet. Spårinvesteringar kräver stora resandevolymer för att vara ekonomiskt försvarbara. Sådana resandevolymer finns i Stockholm. Den spårburna trafiken i Stockholm har dock inte byggts ut nämnvärt, istället är det busstrafiken som expanderat i stockholmsområdet. Idag finns 450 busslinjer i Stockholms Län. Buss är det naturliga alternativet på många håll i länet. Men i de tunga pendlingsstråken och i Stockholms innerstad är bussen otillräcklig. I en modern spårvagn på 30 meter ryms 200 passagerare vilket motsvarar tre bussar eller 180 bilar med genomsnittligt antal passagerare. Det intressanta med spårtrafik är att det attraherar resenärer som annars ratar bussen. På kontinenten och speciellt i Frankrike har spårvagnen gjort en formidabel comeback. Startskottet kan spåras tillbaka till oljekrisen 1973-74 som ändrade Frankrikes syn på bilen. Sedan dess har ett stort antal städer i EU anlagt nya spårssystem. Senast tillgängliga statistik anger antalet till 170 st.⁶

⁶ Moderna spår, Thomas Johansson Spårvägmuseet

Spårvagn eller tunnelbana?

I Stockholm görs drygt en miljon resor med tunnelbanan varje dag. Jämta busstrafiken utgör den ryggraden i kollektivtrafiksystemet. Resandet har ökat markant sedan trängselavgifterna infördes och behovet av fler kapacitetstarka linjer har aktualiserats. Frågan är om verkligen t-banan är alternativet. Stockholm saknar, menar många ett alternativ som kompletterar tunnelbana på långa sträckor och bussar på korta. Hamburg (1,7 milj invånare) och Marseille (1,5 milj. invånare) är exempel på tunnelbanestäder som satsat på nya spårvägar ovan jord. Vi menar att den nya lightrail-tekniken har sådan fördelar ur ett kostnads- och tillgänglighetsperspektiv att detta borde bli en naturlig utveckling även för Stockholm. Moderna spårvagnssystem har en helt annan tillgänglighet än tunnelbanan. De finns på gatan där människorna vanligen befinner sig och fordrar inte långa promenader under jord och transporter med rulltrappa och hiss. Hållplatserna är fler och kan därmed betjäna fler människor, behovet av matarbussar minskar. Farten kan anpassas till miljön, i tätbebyggda områden går spårvagnen långsammare medan den i förorterna kan ha samma fart som ett t-banetåg. Den långsammare farten i tät stadsmiljö uppvägs av att resenärerna vinner tid när de inte behöver ta sig upp och ner ur underjorden.

Moderna spårvagnar har bästa tillgängligheten

Riksdagen har beslutat att hela landet ska bli tillgängligt för funktionshindrade senast 2010. Detta är en mycket viktig demokratifråga som kommer att minska behovet av särskilda lösningar för människor med olika former av handikapp. En tillgänglig kollektivtrafik förbättrar även barns och äldres möjligheter att utnyttja allmänna färdmedel. Folkpartiet har medverkat till att färdtjänsten samordnas och integreras med SL. Färdtjänstens arbetssätt att i nära samarbete med länets kommuner arbeta för att den fysiska miljön görs mer tillgänglig är något som kommer att stimulera SL som av tradition tagit allt för litet ansvar för miljön runt omkring trafikanläggningarna. Exempel på åtgärder som måste bli klara är låggolvbussar i hela länet, taktilla ledstråk i tunnelbanan och i gångtunnlar, fungerande hissar och information på SL.se om resalternativ när hissarna är ur funktion, akustiska linjeutrop på tåg och buss samt jämn och bländfri belysning i alla kollektivtrafikmiljöer. Även ur klimatsynpunkt är en ökad tillgänglighet betydelsefull. Stockholms läns landsting köper 3.5 miljoner taxiresor varje år. Folkpartiet har inför rullstolstaxiservice i färdtjänsten vilket ökar valfriheten. Närtrafiken, anropsstyrda bussar, är en form av kollektivtrafik som bör byggas ut och som särskilt passar äldre resenärer. Den kan i vissa fall ersätta lågt utnyttjade linjebussar.

För funktionshindrade är spårvagn betydligt mer tillgängligt än både buss och tunnelbana. Bussarna måste på de flesta ställen fälla ner en manuell ramp, om en sådan överhuvudtaget finns (bara 45 procent av SLs bussar har denna utrustning), i tunnelbanan är hissarna en välkänt problem, de är ofta ur funktion eller är mer eller mindre förorenade. Moderna spårvagnar har steglösa perronger, rullstolar, rullatorer och barnvagnar kan utan problem komma ombord. Sammanfattningsvis kan man säga att modern spårvagnsteknik ger 80 procent av tunnelbanans nytta mot 20 procent av priset.

Förslag: Se till att ledsagning fungerar i hela tunnelbanan. Informera om att hissarna ej fungerar på SLs hemsida samt föreslå alternativ.

Stockholms befintliga spårvägar

Lokalbanor är SLs egen benämning på de äldsta spårvägar som finns i Stockholm. Kundnöjdheten är mycket hög och trots banornas höga ålder (Tvärbanan undantagen) ökar resandet hela tiden. Mellan 2006 och 2007 ökade resandet på Tvärbanan, Roslagsbanan, Nockebybanan, Saltsjöbanan och Lidingöbanan med sex procent. Lokalbanornas största konkurrensfördel framför andra kollektiva färdmedel är punktligheten. Nockebybanan med bäst punktlighet har också flest nöjda resenärer. Roslagsbanan vars äldsta del öppnade 1885 och som under flera år var nedläggningshotad rustas nu steg för steg upp till en av Sveriges modernaste spårvägar. SL var slutligen tvingad att ta hänsyn till kundernas synpunkter och satsa på upprustning. Förutom punktligheten får bemötande och förarnas körsätt högt betyg av resenärerna. Det visar på ytterligare en fördel med spårvägar. Närvaron av servicepersonal som konduktörer bidrar till trivsel och trygghet. Ett alternativ till den superdyra tunnelbanan är således att bygga ut befintliga spårssystem. Idag diskuteras tunnelbana till Nacka från Kungsträdgården och till Karolinska sjukhuset från Odenplan. Vi menar att det vore betydligt bättre och billigare att bygga ut spårtrafiken ovan jord istället för att satsa pengar på ett system som på många sätt inte motsvarar 2000-talets högt ställda krav på tillgänglighet och komfort.

Förslag: Jämför alltid investeringar i nya tunnelbanelinjer med alternativet spårväg ur kostnads- och tillgänglighetssynpunkt. Utred hur förgreningar av befintliga spårssystem kan förstärka kollektivtrafiken i områden där busstrafiken slagit i kapacitetstaket.

Pendeltågstrafiken

Varje vardag görs 250 000 resor i pendeltågstrafiken vilket motsvarar 65 % av allt järnvägsresande i Sverige. Av totalt 51 stationer ligger bara sju stycken inom stadens gränser. Dessa utgör å andra sidan några av Sveriges mest utnyttjade stationer. På första plats kommer Stockholms Central med över

200 000 passerande varje dag varav 50 000 pendeltågsresenärer, att jämföra med Malmös totalt 45 000⁷.

Pendeltågen i Stockholms Län körs på Banverkets spår och får samsas om det begränsade spårutrymmet med godståg, regionalståg och fjärrtåg. Detta har lett till en omfattande trängsel vilket gör sig särskilt påmind över den så kallade getingmidjan där bara två spår ska klara hela trafiken. När Sammanbindningsbanan byggdes över Riddarholmen på 1870-talet passerade 10 tåg om dagen, idag är det 600 stycken. Hur Kapaciteten ska kunna öka har utretts ett flertal tillfällen. Valet har slutligen fallit på Citybanan som kommer att bestå av en sex kilometer lång dubbelspårig järnvägstunnel. Banan är ett nationellt projekt som kommer att ge positiva effekter för järnvägstrafiken i stora delar av landet. För pendeltågstrafiken innebär banan utökad kapacitet och kortare bytestider mellan pendeltåg och tunnelbana.

Störningarna i pendeltågstrafiken har i hög grad sin förklaring i den bristande kapaciteten över Saltsjö-Mälarsnittet. Detta är dock inte det enda skälet till varför trafiken under de senaste åren drabbats av omfattande störningar. Orsakerna är många, bristande underhåll, ökat antal resande, vandalisering, personalbrist, signalfel listan kan göras lång. Banverket och SL har därför kommit överens om en "Marshallplan" som ska råda bot på de värsta problemen på kortare sikt. Planen innebär att väl kända brister åtgärdas, såsom förstärkning av elkraft, signalåtgärder, ny högtalaranläggning på Centralen och ytterligare satsning på förebyggande underhåll. Under 2008 har också 71 moderna tåg av märket X60 ersatt de gamla pendeltågen. De nya tågen kan ta upp till 1800 passagerare vilket är en fördubbling mot tidigare.

Resenärerna har i otaliga kundenkäter visat sitt starka missnöje med den bristande kvaliteten. Trängseln och den bristande pålitligheten är områden där resenärerna har störst klagomål.

Förslag: Den stora satsningen på Citybanan kommer att höja kapaciteten avsevärt och ge kortare restider för många pendlare. När tunneln är färdigbyggd finns stora möjligheter att skapa en attraktivare tidtabell där tågen avgår med jämna intervall och jämna klockslag. Skip-stop eller snabbpendeltåg som hoppar över vissa stationer bör också införas. Detta kan förkorta restiderna mellan folkrika orter i länets utkant in mot regionens centrum. På kort sikt måste underhållet av spåranläggningarna intensifieras och stationerna rustas upp.

⁷ Jernhusen, hemsida

Drivmedelsfrågan

Allt fler av SLs bussar, för närvarande ca en fjärdedel drivs med etanol ett förnybart biobränsle som främst utvinns ur sockerrör från Brasilien.⁸ Etanol som drivmedel minskar klimatpåverkan med 65 procent i jämförelse med bensindrivna fordon.⁹ Utsläppen av andra skadliga avgaser är däremot oförändrad.¹⁰ Ur utsläppssynpunkt är det bättre att köra på biogas som utvinns av ur våra reningsverk. Utsläppen av klimatgaser minskar med 85 procent vid användning av biogas. Användning av biogas som bussbränsle går dock trögt främst pga dyr distribution och för få tankningsställen. För närvarande körs bara 51 av SLs 1897 bussar på biogas. Busstrafiken i SL-trafiken domineras ännu så länge av dieselbussar även om ambitionerna att ställa om till mer miljövänliga bränslen är högt ställda.

Förslag: Ge Stockholm Vatten i uppdrag att i samverkan med SL göra biogasen tillgänglig för busstrafiken.

Framkomligheten

En stor nackdel med bussarna i Stockholms innerstad är den dåliga framkomligheten. Varje dag görs 276 000 resor med en innerstadsbuss. De blå stombussarna var tänkta att ha en bättre framkomlighet än de andra busslinjerna. Främst tack vare bussprioriterade signalsystem. Tyvärr har detta aldrig fungerat som tänkt pga Stockholms stads ovilja att åtgärda fel och brister i systemet. Man kan fundera över varför det är så svårt att skapa framkomlighet för busstrafiken. Ett skäl, är att bussens flexibilitet gör den för lik bilen vilket i sin tur minskar trafikplanerarnas vilja att ge den prioritering i trafiken. Busstrafikens låga status blir särskilt uppenbar då man ser på fyrans stombuss. Med sina 65 000 resenärer är den Sveriges mest trafikerade busslinje. Fyran fungerar som en matarbuss till tunnelbanan och används av många som pendlar till ytterstaden som en koppling mellan grön och röd linje. Framkomligheten är dock erbarmlig, 12 km/timmen!¹¹

Förslag: Se till att signalprioriteringen fungerar för stombussarna, och ge lapplisorna befogenheter att åtgärda dubbelparkerade bilar som hindrar bussarnas framkomlighet.

Spårburen kollektivtrafik har den fördelen att den har överlägset bättre framkomlighet än busstrafik. Om kollektivtrafiken ska kunna konkurrera med bilen måste alltså ambitionen vara att öka andelen spårtrafik i Stockholm. I alla kundundersökningar som SL gör säger en majoritet av resenärerna att de värdesätter punktlighet mest av allt. Stödet för att förbättra kollektivtrafiken är massivt i Stockholm. I en färsk opinionsundersökning svarade sjuttiotre

⁸ SL idag, annons i Metro 26 oktober 2006

⁹ Miljöförvaltningen i Stockholm, Frågor och svar om etanol

¹⁰ Konsumentverkets hemsida

¹¹ Spårvägssällskapets hemsida

procent att man ansåg det vara det bästa sättet att minska koldioxidutsläppen från biltrafiken. Bara sju procent ansåg att ekonomiska styrmedel var tillräckligt.¹²

Låt andra trafikslag såsom båt och cykel komplettera

Med samma huvudman skulle SLs och Waxholmsbolagets trafik i större grad kunna komplettera varandra. När det nya smarta reskortet SL Access introduceras bör självklart det också gälla på alla Waxholmsbolagets båtar.

Att Cykel utgör ett effektivt alternativ för de många korta resorna nämndes redan inledningsvis. NTF Stockholm har visat att cykeln tidsmässigt är helt jämförbar med privatbilen i rusningstrafik. Av utrymmes- och framkomlighetsskäl finns det också anledning att stimulera till ökad cykling. En bil i rörelse tar upp samma utrymme som fjorton cyklister.¹³ För att stimulera till ökad cykling bör låncykelställen placeras i närheten av t-banans entréer. Detta bör också informeras om i tunnelbanan. I likhet med Berlin och New York bör en möjlighet att medföra cykel på tunnelbanan när det inte råder högtrafik tillåtas.

Förslag: Pröva att integrera land- och sjötrafik mer. Inlemma Waxholmstrafiken i SLs taxsystem. Stärk kopplingen mellan t-banan och låncykelsystemet och tillåt cykel på t-banan under vissa tider.

Kollektivtrafiken ur ett stadsdelsperspektiv

Stockholms stadsdelar har utvecklats under olika epoker. Den täta kvarterstaden är lättare att försörja med kollektivtrafik än den glesa. Förorterna längs tunnelbanan har ofta en brist på tvärförbindelser eftersom systemet helt och hållet är uppbyggt för arbetspendling till och från city. I villastadsdelarna har bilen en stark konkurrensfördel i jämförelse med bussarnas glesa turtabell. De boendes önskemål och synpunkter på kollektivtrafiken har mycket svårt att få gehör. Klyftan mellan den stora SL-apparaten och vardagsresenären är mycket stor. Hur ska resenärernas önskemål och tankar kring den dagliga trafiken fångas upp och förmedlas? Ett viktigt verktyg finns i de lokala stadsdelsföreningarna i folkpartiet.

Förslag: Alla stadsdelsföreningar får i uppdrag att skriva ett program för hur man vill att kollektivtrafiken ska förbättras i den egna stadsdelen. Programmen används dels i valrörelsen och dels som ett underlag för hur vi i Stockholmsföreningen anser att SL ska organiseras och styras i framtiden.

¹² DN, 14 sep 2008

¹³ Branschföreningen Svensk Cykling

Framtiden

Prognoserna för trafiken i Sverige visar att kollektivresandet kommer att minska sin andel av det totala resandet. Det är det kortväga privatresandet med bil som står för den största ökningen och en tredjedel av dessa kortväga resor kommer att göras i Stockholms Län.¹⁴ Är denna utveckling oundviklig? Vi menar att en medveten satsning på högklassig kollektivtrafik där underlag finns kommer att locka fler att lämna bilen. I Zürich, rankad som staden med Europas högsta livskvalitet¹⁵, åker även direktörerna med de nya spårvagnarna.

Bygger vi staden tät kan kollektivtrafiken konkurrera med bilen. Ser vi till att blanda arbetsplatser, bostäder och butiker som i Hammarby Sjöstad kan människor göra sina dagliga inköp utan långa resor. Denna helhetssyn på staden kräver att planering av bebyggelse och trafik sker i ett sammanhang. Stockholm måste ta tillbaka initiativet och återta makten över kollektivtrafiken. Stockholmarnas inflytande över en av vardagslivets viktigaste beståndsdelar, goda kommunikationer är allt för viktig för att lämnas åt ett bolag utan förankring i den kommunala sfären.

Förslag: Att folkpartiet arbetar för att mer spårinvesteringar sker i Stockholm bland annat genom infrastrukturpropositionen, pröva om fler OPS-lösningar kan innebära tidigareläggning av investeringar, skapa gatumiljöer och möjliggöra spårvägstrafik samt verka för att snabbspårvägar byggs som skapar tvärförbindelser."

¹⁴ SIKA 2005, Prognos för transporter utveckling 2001-2020

¹⁵ City Mayors Environment 2008