

AB Storstockholms Lokaltrafik
att: Gunilla Rosenqvist
120 80 STOCKHOLM

Kollektivtrafikant Stockholms kommentarer till SL:s strategisk plan 2004–2008

Sammanfattning

Vi instämmer helt i SL:s vision, samtidigt som vi konstaterar att det är mycket långt kvar dit.

Vi tycker planen har en god ambition då det gäller pålitlighet och trygghet men däremot inte komfort och turtäthet. Komfort och turtäthet måste ökas markant. Vi instämmer i de flesta förslag till nya linjer, men delar inte idén om Arningebanan utan ser hellre en upprustning av Roslagsbanan

”Vår ekonomi”

Målet ”resande och därmed ökade biljettintäkter” är mycket bra och bör prägla avtalen med olika entreprenörer så att dessa erbjuds någon form av bonus om de kan bidra till att öka antalet resenärer. ”Ökade reklamintäkter” får inte ske på resenärernas bekostnad. Att mura igen sido- eller bakrutorna på bussar är ett exempel på reklam som försvårar för resenärerna att se vad som händer utanför bussen. Att täcka fönster med reklam visar på bristande respekt för trafikanterna!

”Strategier – vår produkt”

Minska trängseln: Vi instämmer i ambitionen att trängseln måste minska samtidigt som vi har en viss förståelse för att alla inte kan få sittplats vid korta resor under rusningstid. Däremot tycker vi att ett näraliggande delmål måste vara att alla ska kunna få sittplats när det inte är rusningstid. Vi vill här också peka på den stora säkerhetsrisk som ligger i att ha överfulla bussar med ståpassagerare på motorväg. Vi anser att vi alla resor på vägar med tillåtna hastigheter över 70 km/h skall passagerarna ska ha möjlighet att sitta bältade och ståpassagerare kan inte tillåtas!

Under strategiavsnittet sägs det: ”Vi ska verka för en samhällsplanering som gynnar ett ökat kollektivt resande och ett lågt bilberoende.” En bilist är alltid garanterad sittplats och ska kollektivtrafiken bli konkurrenskraftig så måste möjligheten till sittplats finnas. Föreningen anser därför att strategin brister när det gäller åtgärder för att klara trängselproblematiken i tunnelbanan under rusningstid. Att införa en tidsdifferentierad taxa kan visserligen ha viss avlastande effekt, men det är troligt att det inom en snar framtid kommer att behövas ökad kapacitet när trängsel är som störst. Då möjligheterna att sätta in fler tåg torde vara begränsad anser vi att SL inom sin strategiska plan bör se över möjligheten att sätta in direktbussar. Dessa synpunkter gäller även för pendeltågstrafiken som i flera fall lider av ännu värre trängselproblem, och där en ökad kapacitet genom byggandet av den så kallade citytunneln ligger många år framåt i tiden.

KOLLEKTIVTRAFIKANT STOCKHOLM

Bergsunds Strand 13, 117 38 Stockholm TEL: 08-66 88 010, FAX: 08-84 64 84
E-post: kollektivtrafik@hotmail.com Hemsida: <http://www.kollektivtrafikant.org>
Org. Nr 802405-2279 Postnr. Nr 608 24 24-0

Komfort och turtäthet

Planen tar upp frågor om pålitlighet och trygghet men däremot inte komfort och turtäthet. Ska kollektivtrafiken bli så attraktiv att den kan locka över bilister så även komfort och turtäthet ingå bland kärnvärdena.

En bilist som testat att åka kollektivt gör ofta den erfarenhet då dennes står vid hållplatsen att han/hon redan skulle ha varit framme med bil innan busen/tåget kommit. En strategisk plan bör innehålla någon form av uttalad ambition för turtätheten. En sådan skulle kunna vara att återställa den turtäthet som rådde på t-banan hösten 1988! Stombusslinjernas turtäthet är tillfredställande i tidtabellerna men inte i verkligheten. Anslutningslinjer till stomlinjer måste ha en turtäthet som harmonierar med stomlinjen. Komfort bör först och främst vara en sittplats, men dessutom bör sittplatsen vara bekväm och kunna erbjuda läsbelysning. En av kollektivtrafikens få komfortfördelar framför bilen är att man skulle kunna läsa böcker och tidningar medan man åker, vilket man inte kan då man åker bil. Men detta förutsätter att innebelysningen på färdmedlena underhålls!

SL:s Trafikutbud

Under rubriken Lokaltrafik skiljer man på ”anslutningslinjer till stomtrafiken, kvarterslinjer, servicelinjer och övriga lokala linjer.”

Härvid är det viktigt att skilja på servicelinjer och anslutningslinjer. Tyvärr har det funnits en tendens till sammanblandning av dessa, varvid man får anslutningslinjer som kör ett varv runt varje kvarter och körtiden från startpunkten till anslutningen vid stomlinjen blir orimligt lång.

Utökad stomtrafik

Under denna rubrik för SL fram förslag om en del nya linjer. Vi välkomnar dessa, men föreningen ifrågasätter om ny spårtrafik till Arninge verkligen ska vara en prioriterad satsning. Det finns i dagsläget mycket som talar för att en upprustning av Roslagsbanan skulle vara en lämpligare satsning. Kollektivtrafikant Stockholm har tagit fram en utredning som visar hur en sådan upprustning kan göras etappvis, vilket ger direkta fördelar för resenärerna.

Föreningen anser det lämpligt att den strategiska planen kompletteras med de planer som finns för att möta den förväntade tillströmningen av resenärer när de så kallade trängselavgifterna införs. Vi anser också att det är lämpligt att SL redan nu påbörjar det strategiska arbetet för ett eventuellt permanentande av trängselavgiftssystemet, vilket skulle ge ett kraftigt tillskott i SLs investerings- och driftsbudget.

Med vänlig hälsning

KOLLEKTIVTRAFIKANT STOCKHOLM

Karl Kook
ordförande