



EXPLOATERINGSKONTORET
STADSBYGGNADSKONTORET
TRAFIKKONTORET
MILJÖFÖRVALTNINGEN

2008-10-16
KONTORSYTTRANDE
DNR E2008-330-01659:1
DNR 2008-18345-32
DNR T2008-330-03436:1
DNR MF 2008-11278-217

Kontaktperson exploateringskontoret
Pavel Huzevka
Miljö och Teknik
Telefon: 08-508 262 72
pavel.huzevska@expl.stockholm.se

Kontaktperson stadsbyggnadskontoret
Eric Tedesjö
Sektionen för strategisk planering
Telefon: 08-508 275 69
eric.tedesjo@sbk.stockholm.se

Kontaktperson trafikkontoret
Anton Västberg
Trafikplanering
Telefon: 08-508 262 59
anton.vastberg@tk.stockholm.se

Kontaktperson miljöförvaltningen
Magnus Lindqvist
Plan och miljö
Telefon: 08-508 289 37
Magnus.lindqvist@miljo.stockholm.se

Remissvar på Framtidens kollektivtrafik i Stockholm-
Mälardalenregionen, (FramKo)

Krister Schultz
Förvaltningschef
Exploateringskontoret

Ingela Lindh
Förvaltningschef
Stadsbyggnadskontoret

Magdalena Bosson
Förvaltningschef
Trafikkontoret

Gunnar Söderholm
Förvaltningschef
Miljöförvaltning

Remissen

Remisshandlingen Framtidens kollektivtrafik i Stockholm-Mälardalen, FramKo, Samanhållet remissförslag -tidshorisont 2010-2011 samt 2016-2018, är utsänd av kommunstyrelsen för yttrande. Stockholms stad har fått remissen från Storstockholms lokaltrafik (SL) för synpunkter på förslaget senast den 20 oktober 2008. P.g.a. kort remisstid skickar exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret och miljöförvaltningen ett kontorsyttrande som i efterhand kommer att anmälas i nämnderna. Remisshandlingen finns i sin helhet på webbplats: www.enbattresits.se

Sammanfattning

Stockholms stad har fått FramKo på remiss från Storstockholms lokaltrafik (SL) för synpunkter. FramKo har uppdrag av Mälardalsrådet att utreda förutsättningarna för en utvecklad och samordnad kollektivtrafik i Mälardalen. Staden skickar ett kontorsyttrande som remissvar.

Stockholm-Mälardalen växer, och traditionella administrativa barriärer bör inte inskränka människors möjligheter att utnyttja hela regionens kvaliteter. Långsiktigt hållbara trafiklösningar kräver såväl investeringar i infrastruktur som ökad samordning av lokal och regional kollektivtrafik. Kontoren delar utredningens uppfattning om att nuvarande kollektivtrafiksystem för regionalt resande är svårbegripligt. Utredningsförslaget att trafikhuvudmännen bör organisera den regionala trafiken gemensamt genom bolaget MÅLAB är intressant. Med en samlad region i ett organ blir dess talan tydlig gentemot staten i alla kommunikationsfrågor.

Kontoren anser dessutom att det finns behov av att utveckla mer integrerade trafikkoncept mellan regionaltrafik och lokaltrafik, samt att kollektivtrafiken till och från Arlanda belyses för hela Stockholm-Mälardalen. Kontoren efterlyser också en modernare struktur för taxor och biljettsystem, med fokus på individers möjlighet att röra sig enkelt med kollektivtrafik i Stockholm-Mälardalen.

Bakgrund

”En bättre sats” är det länsövergripande samarbete som pågått under några år med Mälardalsrådet i spetsen, med inriktning på att hitta en gemensam prioritering av den viktigaste trafiken och infrastrukturen i regionen. Den del som mer specifikt fokuserar på kollektivtrafiken och dess organiserande har hanterats separat under namnet FramKo. Arbetet i FramKo har bedrivits bl.a. i ett antal arbetsgrupper med tjänstemän, och det finns en politisk styrgrupp med representanter från länens kommuner och landsting. Från Stockholms län har SL och Regionplane- och trafikkontoret (RTK) deltagit i arbetet.



I styrgruppens uppdrag till FramKo ingår att i två tidsperspektiv, omfattande åren 2010-2018, undersöka kollektivtrafiken i Mälardalens olika förutsättningar, bl.a. utifrån huvudmannaskap, trafikering, biljettsystem, taxa, nuvarande brister och expansionsmöjligheter.

Kontorens synpunkter

Initiativet till FramKo är strategiskt viktigt. Östra Mellansverige har 3,6 miljoner invånare och beräknas enligt RUFSS öka mot 4,3 miljoner år 2030. Det är en av norra Europas snabbast växande storstadsregioner. Stockholm-Mälardalen är en central del. Genom ett välfungerande och attraktivt transportsystem utvecklar regionen en gemensam arbets-, bostads- och utbildningsmarknad som ger människor möjligheter att utnyttja hela regionens kvaliteter. Det innebär behov av investeringar i den fysiska infrastrukturen för både väg- och järnvägstrafik. Det innebär också behov av samordnade system för den regionala och lokala kollektivtrafiken. På samma sätt som Stockholms län, i och med bildandet av Storstockholms lokaltrafik på 1960-talet, har kunnat utvecklas till det som vi idag betraktar som en naturlig funktionell region, är Stockholm-Mälardalen nästa naturliga nivå. Skillnaderna mot då är många, men människornas och marknadens utvecklade rörelser över de traditionella administrativa gränserna liknar varandra då som nu. Det är viktigt att dessa administrativa barriärer inte begränsar regionens framtidsmöjligheter. Det är också av största betydelse att den växande kategorin pendlare erbjuds resa på ett effektivt och långsiktigt hållbart vis.

Kontoren delar utredningens syn att dagens kollektivtrafiksystem i Mälardalen är krångligt och svårbegripligt för användarna, vilket bl.a. påverkar konkurrenskraften gentemot bilen negativt. Därför välkomnas att trafikhuvudmännen i Stockholm-Mälardalen hittar en samarbetsform som kan skapa förutsättningar för ett sammanhållet resande i regionen. Bland annat skapar utbyggnaden av citybanan i Stockholm möjligheter till ökad tågtrafik med snabbare och mera pålitliga förbindelser, som behöver följas upp genom att även de administrativa förutsättningarna samordnas. FramKo:s ställningstagande till att inte skapa en ny gemensam trafikhuvudman, utan istället utveckla Mälardalstrafik AB (MÄLAB) till att bli en ny regional organisatör/samordnare med trafikeringsrätt för regionaltrafik, är ett intressant grepp. MÄLAB, som är ett gemensamt ägt bolag mellan Stockholms läns landsting och länstrafikbolagen i Mälardalensregionen, har idag som huvudsaklig uppgift att företräda ägarna gentemot SJ. I ett nästa utredningssteg är det bl.a. nödvändigt att se hur rapportens förslag förhåller sig till nuvarande lagstiftning. Är det t.ex. möjligt att trafikhuvudmännen borgan för fordonsinvesteringar utanför det egna länet, etc.

Stockholm-Mälardalensregionen och deras företrädare i kollektivtrafikfrågor bör ges ett större inflytande på trafiken och trafikeringen än vad som är fallet idag. MÄLAB kan bli en stark part i förhandlingar och överläggningar med Banverket om trafikering på spårnäten liksom prioritering av olika slags tågtrafik. Med en

samlad region i ett organ blir dess talan tydlig gentemot staten i alla kommunikationsfrågor.

I utredningen lyfts regionaltrafikens samordningsbehov med fjärrtågstrafiken fram som betydelsefull, vilket förvånar kontoren. Andelen resenärer som gör denna typ av byten torde inte vara många, och det rör sig då sällan om pendlingsmönster. En betydligt viktigare bytesfunktion bör vara mellan regionaltågen och lokaltrafiken. Av utredningen framgår att intresset för att köpa resor inom konceptet "Trafik i Mälardalen" (TiM), dvs. en biljettkombination bestående av SJ-resa samt en eller flera trafikhuvudmän, successivt minskat, medan SJs egna biljetter ökat. Det förklaras sannolikt av bristen på effektiva bytesmöjligheter mellan regionaltåg och lokaltrafik. Att t.ex. bo i Uppsala eller Västerås och arbeta i de arbetsplatstäta stadsdelarna Kista eller Solna, innebär att kollektivtrafiken varken ekonomiskt eller tidsmässigt är en konkurrenskraftig lösning. En av de stora utmaningarna bör därför vara att skapa sammanhållna trafiksystem, där regional- och lokaltrafiken stödjer varandra. Det kan ske med nya, smarta och strategiska bytespunkter, men också med hjälp av nya trafikeringskoncept såsom regionalpendeltåg.

En viktig fråga i Stockholm-Mälarenregionen är hur kollektivtrafiken kan organiseras till Arlanda flygplats. Det gäller såväl ifråga om kapacitet som finansiering av tågdriften med taxor och bidrag. Det omfattande resandet till och från Arlanda innebär att flygplatsens utveckling är beroende av en mycket god kollektivtrafikförsörjning från samtliga länsdelar, inklusive delar av Södermanland, för att säkerställa ett miljöanpassat och effektivt resande till en så viktig målpunkt. Citybanan är här en förutsättning. Även kollektivtrafik från Västmanlands, Uppsala och Gävleborgs län och inom länets östra del (Norrtäljeområdet) måste tas med i detta helhetsperspektiv. Taxe- och finansieringsfrågorna är avgörande för att lösa såväl utbyggnad som drift av kollektivtrafiksystemet till Arlanda.

I rapporten saknar kontoren en diskussion om statsbidragsfrågor till kollektivtrafiken. Subventioneringsprinciper, kollektivtrafikens upphandlingsprinciper liksom skatteutjämningsystemets betydelse bör vara av intresse att utvärdera närmare.

I utredningen påpekas på ett, som kontoren uppfattar det, negativt sätt att Stockholms län har låga kollektivtrafiktaxor. SL har överlag en hög marknadsandel och det är viktigt att taxesättningen ger förutsättningar för detta. Den snabba utvecklingen av storstadsregionen förutsätter en fortsatt hög kollektivtrafikandel för att kunna förenas med god tillgänglighet och en begränsning av trafikens miljöpåverkan. Det är en gemensam fråga för hela regionen om inte trafikbelastningen på de tätbebyggda delarna av regionen ska bli alltför stor.

Utredningen visar på förslag till biljettstruktur utifrån dagens trafiksystem. Modellen kommunicerar inte med de dynamiska trafikkoncept som t.ex.



regionalpendeltåg skulle kunna erbjuda. Ett integrerat region- och lokaltrafikkoncept leder till förbättrad tillgänglighet i Stockholm-Mälarenregionen och ger goda möjligheter till nya resmönster. Kontoren anser att det är viktigt att utveckla en biljettstruktur som inte förutsätter nuvarande administrativa gränser, utan istället utgår ifrån individens behov och möjligheter till rationella transportlösningar.

För lite längre kollektivtrafikresor är passagerarnas bekvämlighet än mer viktig. Framtida trafikeringskoncept bör därför fästa stor vikt vid att åstadkomma trygga och trivsamma stationsmiljöer samt moderna och attraktiva fordon.

SLUT