

Södertörnskommunerna

2012-03-30

Svar på remiss av Stockholms läns regionala trafikförsörjningsprogram

Bakgrund

Den nya kollektivtrafiklagen trädde i kraft den 1 januari 2012. Enligt lagen ska varje län ha en regional kollektivtrafikmyndighet, där det i Stockholms län är Stockholms läns landsting som axlar detta ansvar. En central uppgift för myndigheten är att besluta om ett regionalt trafikförsörjningsprogram, vilket är det strategiska styrdokument som ska gälla för regionens kollektivtrafikförsörjning. Lagen innebär också att andra aktörer än SL fritt kan etablera kommersiell kollektivtrafik i regionen. I praktiken innebär detta endast kollektivtrafik med buss då Stockholms läns landsting är ägare av spåren i tunnelbanan och på tvärbanan och lokalbanorna och där inte bjuder in till konkurrens. Trafikverkets järnvägar som idag trafikeras av pendeltåg har också en annan reglering. I en särskild proposition (2011/12:76) som förväntas bli ny lag från 1 juli 2012 föreslås kollektivtrafiklagen också omfatta kollektivtrafik på vatten. Det föreslås också en ny bestämmelse i syfte att göra det möjligt, i de fall landstinget ensamt ska ansvara för den regionala kollektivtrafiken, för en kommun inom länet att finansiera regional kollektivtrafik som är av bättre kvalitet eller billigare för resenärerna än vad landstinget annars skulle tillhandahålla.

Trafikförsörjningsprogrammet är ett strategidokument som innefattar ett antal olika mål för kollektivtrafiken i länet. Målen är sedan utgångspunkten för de beslut om s.k. allmän trafikplikt som den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska fatta, d.v.s. i Stockholms fall vilken trafik som SL kommer att driva. Målen omfattar dock även eventuella andra aktörers trafik. På kort sikt signalerar Stockholms läns landsting att den upphandlade trafikens omfattning förutsätts bli snarlik den nuvarande, men på lång sikt kan förändringar komma att ske.

I förslaget till regionalt trafikförsörjningsprogram sätts mål upp inom de tre områdena

- Attraktiva resor
- Tillgänglighet och sammanhållen region
- Effektiva resor med låg hälso- och miljöpåverkan

Synpunkter

RUFS som utgångspunkt

Södertörnskommunerna ställer sig positiva till det generella upplägget till regionalt trafikförsörjningsprogram där RUFS2010 på ett självklart sätt använts som en viktig utgångspunkt. Det är ur kommunernas perspektiv avgörande att landstinget samordnar å ena sidan sin regionplanering och å andra sidan kollektivtrafikens utförande. Att de regionala stadskärnorna därvidlag särskilt lyfts fram i remisshandlingen är Södertörnskommunerna mycket nöjda med. Landstingets nya ansats bör också innebära att investeringsobjekten i RUFS2010 framgent utgör grunden för landstingets prioriteringar.

Stockholm växer snabbare

En central planeringsförutsättning för kollektivtrafik utgörs av prognoser om antalet invånare framöver. På sidan 9 i remisshandlingen anges motstridiga uppgifter där å ena sidan en befolkningsökning om 35 000–40 000 invånare per år redovisas samtidigt som bedömningen ändå är att befolkningen mellan 2010 och 2030 bara ökar från 2,1 miljoner till 2,6 miljoner invånare. De flesta bedömare torde idag tro att Stockholmsregionen 2030 har mellan 2,8 och 3,0 miljoner invånare. Dessa skillnader i utgångspunkter är centrala för planeringen av kollektivtrafiken i regionen och därför nödvändiga att förhålla sig till.

Ambitiösare mål behövs

Kollektivtrafikens centrala roll för tillgängligheten i och till regionen diskuteras vidare på sidan 9 i remisshandlingen. Det konstateras att det är viktigt att kollektivtrafiken kan utvecklas i åtminstone samma takt som befolkningsutvecklingen, d.v.s. att målet är minst en bibehållen kollektivtrafikandel. Väl införstådda med att även en bibehållen kollektivtrafikandel innebär många utmaningar vill vi ändå hävda att detta är en alldeles för låg ambitionsnivå. Vi har i ett tidigare gemensamt remissvar på SL:s Spårvägs- och stamnässtrategi själva beräknat att även en ökad kollektivtrafikandel från 56 till 61 % fram till 2030 skulle innebära grava framkomlighetsproblem över Saltsjö–Mälarsnittet, då motortrafiken i absoluta tal då skulle komma att öka med så mycket som 24 %. Södertörnskommunerna uppfattar en sådan ökning som problematisk ur framkomlighetsperspektiv (liksom givetvis ur klimatperspektiv).

På området attraktiva resor föreslås i remisshandlingen mål för år 2020 om att 40 % av resenärerna då ska vara nöjda med den akuta störningsinformationen och 45 % med tidhållningen. Även om vi inser att detta handlar om resenärernas upplevelser av respektive information och tidhållning så finner vi det ändå problematiskt att vi på 10 års sikt alltjämt ska ha en majoritet av resenärer som inte är nöjda inom dessa två centrala områden. Kanske går det här att hitta andra mått eller att höja ambitionsnivån på ett sådant sätt att målet åtminstone är att fler än hälften av resenärerna ska vara nöjda med alla undersökta parametrar.

Mål om restidskvot som gör kollektivtrafiken konkurrenskraftig

På området tillgänglig och sammanhållen region vill Södertörnskommunerna kraftigt bejaka det faktum att restidskvoter mellan de regionala stadskärnorna används som en av de faktorer som ska följas upp. Ett nuläge med en kvot om 2,2 presenteras i remisshandlingen innebärandes att det tar 2,2 gånger så lång tid att ta sig mellan A och B om man använder kollektivtrafik jämfört med om man använder bil där väntetiden i form av halva tidsintervallet mellan kollektivtrafikens turer också är inräknat i restiden med kollektivtrafiken. Den redovisade siffran om 2,2 för nuläget är uppenbart ett medelvärde, men hur detta medelvärde är beräknat bör också redovisas. Detta är icke minst viktigt när målet för 2020 och 2030 sätts. I egna studier av restidskvoterna mellan de regionala stadskärnorna på Södertörn har kvoter på 1,0–2,1 beräknats i högtrafik och 1,7–3,6 i lågtrafik. En tydlig ambition om att sänka dessa kvoter i syfte att göra kollektivtrafiken så attraktiv att den uppfattas som ett bra alternativ till bilen är givetvis centralt. Södertörnskommunerna tycker därför att ett målvärde bör finnas för högtrafiken och ett annat för lågtrafiken. Vi vill tillsammans med SL gå vidare med att genomföra en förstudie kring hur förbättrade restidskvoter mellan de regionala stadskärnorna på Södertörn bäst kan realiseras.

Ett sammanhållet system

I remisshandlingen konstaterar SL att om inte gemensamma system för information införs och den kommersiella trafiken samtidigt ökar kommer måltalet för nöjdheten att minska. Södertörnskommunerna tycker det är centralt att SL tar på sig ledartröjan för upprättandet av ge-

mensamma system för information, betalning och eventuellt också utformning. Detta är avgörande om en ökad kollektivtrafikandel ska vara möjlig att nå också om kommersiell trafik skulle slå igenom på bredare front.

Södertörnskommunerna är på motsvarande sätt angelägna om att SL också framgent säkerställer att dagens centralt belägna terminaler/bytespunkter också framgent kan användas på detta sätt och det av samtliga kollektivtrafikutförare så att den nya mångfalden verkligen kan bidra till en kvalitetsförbättring.

Att utgå från målen

På området effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan konstateras att en ökande kollektivtrafikandel är en förutsättning för att klara det nationella klimatmålet. Södertörnskommunerna instämmer i detta, men vill också se en tydligare diskussion om hur hög kollektivtrafikandel som skulle behövas för att det nationella klimatmålet fram till 2030 ska kunna nås.

Mål måste fördes med indikatorer

I ett par fall konstaterar Södertörnskommunerna att i sig angelägna målformuleringar inte åtföljs av några mätetal att följas upp. Detta gäller dels målet om att säkerheten i kollektivtrafiken ska förbättras och dels målen om resor för alla. Att SL avser att ta fram en strategi för social hållbarhet är utmärkt och Södertörnskommunerna vill härvidlag understryka vikten av att det senast inom ramen för detta arbete också måste finnas med indikatorer för uppföljning.

Regionpendel

I remisshandlingen diskuteras strategiska val inför framtiden, varvid de flesta former av trafik omnämns. Södertörnskommunerna saknar dock någon skrivning om det i RUFS 2010 centrala begreppet regionpendel och föreslår att en sådan skrivning läggs till.

Rollfördelningen mellan landsting och kommun

Slutligen vill Södertörnskommunerna med anledning av propositionen 2011/12:76 understryka vikten av att ansvarsfördelningen mellan kommunerna och landstinget upprätthålls också framgent. I klartext får den nu lagstadgade möjligheten för kommuner att medfinansiera kollektivtrafik inte av landstinget tas till intäkt för att minska omfattningen på den allmänna trafikplikten.

Daniel Dronjak Nordqvist
Huddinge kommun

Martina Mossberg
Haninge kommun

Katarina Berggren
Botkyrka kommun

Boel Godner
Södertälje kommun

Fredrik Saweståhl
Tyresö kommun

Lennart Kalderén
Salems kommun

Anna Ljungdell
Nynäshamns kommun

Bob Wållberg
Nykvarns kommun