

Handläggare: Göran Westberg 2003-12-22
Avdelningen för Strategisk Trafikplanering
Strategisk Trafikplanering
Tel: 508 273 61
goran.westberg@gfk.stockholm.se

Dnr 2003-347-00905

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

Kollektivtrafik med människan i centrum SOU 2003:67, yttrande

FÖRSLAG TILL BESLUT

1. Gatu- och fastighetsnämnden beslutar att som svar på remissen till kommunstyrelsen överlämna och återropa detta tjänsteutlåtande.

Olle Zetterberg

Monica Hildingson

SAMMANFATTNING

Näringsdepartementet har till bl.a. Stockholms stad översänt Kollektivtrafikkommitténs slutbetänkande Kollektivtrafik med människan i centrum för yttrande senast 2004-04-01.

I betänkandet framförs ett stort antal förslag som kan bidra till att göra kollektivtrafiken attraktivare och effektivare samtidigt som där finns en strävan att få till stånd ett långsiktigt och hållbart kollektivtrafiksystem. I detta sammanhang presenteras en vision för år 2020 hur kollektivtrafiken skulle kunna se ut. I visionen har kollektivtrafiken utvecklats så att resande med kollektivtrafik är huvudalternativet då detta oftast är enklare och bekvämare än med egen bil.

För att öka resandet pekar kommittén ut ett antal punkter bl.a en satsning på att behålla dagens resenärer, pålitlighet, fasta avgångstider, ökad trygghet framhålls.

Kommittén konstaterar att det är stora skillnader i utformningen av informations- och biljettsystem. För att förenkla resan för resenärerna föreslås operatörerna ge information på ett enhetligt sätt och medverka i

\\web01\inetpub\gfk.yourvoice.se\work\2004-01-27\Tjut\50.doc

Bilaga 1: Samanställning av kollektivtrafikkommitténs samtliga bedömningar och förslag.

biljettsamarbete. Mot bakgrund av de senaste årens kostnadsökningar bedömer kommittén att det därför behöver tillföras mer resurser till kollektivtrafiken. Någon tydligt förslag till hur detta skall åstadkommas framförs dock inte.

Kontoret anser att kommitténs utfört en bra genomlysning av förutsättningar för kollektivtrafikens utveckling. En viktig punkt är därvid ekonomi och finansiering av kollektivtrafiken. Frågan har inte lösts av kommitténs arbete men kontoret anser att frågan måste föras vidare till den föreslagna kollektivtrafikdelegationen som skall biträda regeringen med underlag till kollektivtrafikens långsiktiga utveckling.

Kontoret tillstyrker inte förslaget att enbart beskatta fria parkeringsplatser i anslutning till arbetsplatser inom storstadsområden. Om förslaget skall kunna tillstyrkas måste det gälla alla arbetsplatser i hela landet.

Kommittén anser att det behövs en bättre samordning mellan fysisk planering och trafikhuvudmännens planering på längre sikt. Kontoret delar denna ståndpunkt. Trafikhuvudmännens strategiska långsiktiga planering bör samordnas med kommunernas översiktsplanering och regionplaneringen. Glesbygdsperspektivet redovisas i betänkandet medan storstadsperspektivet lyser med sin frånvaro. Mot bakgrund av den befolkningsökning som förutses i bl.a. storstockholmsregionen hade det varit värdefullt med en genomlysning av kollektivtrafikens förutsättningar, bebyggelseutveckling och konkurrensen med biltrafik. Kontoret vill i detta sammanhang peka på forsknings- och demonstrationsprojekt (FUD) med inriktning på storstadsfrågor som en viktig uppgift.

Infartsparkering är en del av "hela resan" och ett medel att minska de arbetsrelaterade resorna. I betänkandet har frågan inte varit föremål för någon analys, vilket kontoret beklagar.

UTLÅTANDE

Remissen

Näringsdepartementet har till bl.a. Stockholms stad översänt Kollektivtrafikkommitténs slutbetänkande Kollektivtrafik med människan i centrum för yttrande senast 2004-04-01. Inom staden har betänkandet sänts till stadsledningskontoret, stadsbyggnadsnämnden och gatu- och fastighetsnämnden för yttrande senast 2004-01-09.

Kollektivtrafikkommittén har i sitt arbete valt att arbeta utifrån tre perspektiv: konsumentperspektivet, samhällsperspektivet och produktionsperspektivet. I det första perspektivet ser man på resenärens önskemål på kollektivtrafiken, i det andra handlar det om ett långsiktigt hållbart transportsystem och samhällsutvecklingen i övrigt och i det tredje vad man kan göra för att få kollektivtrafiken effektivare med resenären i centrum. Med denna ansats har kommittén redovisat ett omfattande arbete. Där finns önskemål om en utveckling av kollektivtrafiken med bl.a. en vision hur denna skulle kunna se ut år 2020. Visionen sammanfattas i betänkandet på följande vis:

Kollektivtrafikresandet utgör år 2020 en naturlig del av de flesta människors vardag och trafiken har en sådan omfattning, kvalitet och flexibilitet att den är huvudalternativet när man behöver förflytta sig.

Andelen kollektivt resande har alltså ökat kraftigt. De nya resenärerna är främst unga människor. Att för det mesta utnyttja kollektiva färdmedel stämmer med de värderingar

och nya livsmönster som ungdomen börjande att utveckla i slutet av 1900-talet. Oftast är det enklare och bekvämare att resa kollektivt än med egen bil. Dessa förändringar i resmönstret har skett i takt med att kollektivtrafikutbudet blivit alltmer flexibelt och utvecklats till ett för de flesta attraktivt och effektivt transportsystem, som nu betydligt mer än vid sekelskiftet bidrar till hållbar ekonomisk tillväxt, regional utveckling, jämställdhet, rättvisa och trafiksäkerhet.

I samhällsperspektivet diskuteras miljö och trafiksäkerhet, samhällsnytta, fördelningseffekter och fysisk planering. Vad beträffar producentperspektivet kan noteras ekonomi, finansiering, konkurrens, kunskap och kompetens samt ansvar och organisation av kollektivtrafiken. I betänkandet framförs ett stort antal förslag och idéer om kollektivtrafik. Kommitténs målssättning har varit att kollektivtrafikens andel av resandet skall öka, dock inte på bekostnad av gång och cykel. För att öka resandet med kollektivtrafik bedömer kommittén följande punkter vara viktiga:

- ? Satsa främst på att behålla dagens resenärer (särskilt ungdomar) och få de som reser sällan att resa mer. För de med begränsade ekonomiska resurser, t.ex. ungdomar, är priset viktigt.
- ? Gör det attraktivare att åka kollektivt genom att öka pålitligheten, anpassa linjesträckningar och avgångstider efter resenärernas behov, förkorta restiderna genom att prioritera bussarnas framkomlighet och förbättra komforten
- ? Satsa på stråk där förutsättningarna att öka resandet är goda samt samordna olika kollektiva transporter t.ex. med anropsstyrning i glesare områden.
- ? Gör det enklare att resa genom t.ex. fasta avgångstider, täta avgångar, samordning av linjer och tidtabeller, bättre information inte minst vid störningar.
- ? Öka tryggheten genom fysiska åtgärder, utbildning och mer synlig personal samt öka tillgängligheten för funktionshindrade genom fysiska åtgärder, bättre information och personlig assistans.
- ? Inför system för att snabbt ta hand om klagomål och utnyttja dessa vid utvecklingsarbetet.
- ? Marknadsför kollektivtrafiken mer aktivt t.ex. i form av direktmarknadsföring. Människor är lättast att påverka när de måste ändra sina vanor, t.ex. vid byte av bostad eller arbetsplats.

Kommittén konstaterar att det är stora skillnader i utformningen av informations- och biljettsystem. För att förenkla resan för resenärerna föreslås operatörerna informera på ett enhetligt sätt och medverka i biljettsamarbete. En punkt i detta sammanhang är trafikslagsövergripande störnings- och resplaneringssystem.

Konsumentskyddet bör stärkas för kollektivtrafikresenärer genom lagreglering. Ett förslag i denna utveckling är att ersättning bör lämnas till resenärerna för förseningar och uteblivna förbindelser.

På grund av de kraftiga kostnadsökningar som under de senare åren drabbat trafikhuvudmännen finns stor risk att de tvingas skära ned på trafikutbudet. Kommittén bedömer därför att det behöver tillföras mer resurser till kollektivtrafiken. Kommittén föreslår att de regionalpolitiska medel som tilldelas länsstyrelser, regioner respektive samverkansorgan också ska kunna användas för kollektivtrafik. Kommittén menar att

förändrade beskattningsregler får fler att åka kollektivt. I detta avseende föreslår kommittén att regeringen utreder rätt för arbetsgivare att subventionera kollektivtrafiksresor utan förmånsbeskattning för arbetstagaren. Regeringen bör även utreda avgiftsbeläggning av fria parkeringsplatser vid arbetsplatser inom storstadsområden samt ett nytt system för reseavdrag baserat på avstånd mellan bostad och arbetsplats som utgår oavsett färdmedel.

För att få bättre konkurrens inom kollektivtrafikområdet bör formerna för upphandling utvecklas.

Trafikhuvudmännens ansvar mot de trafikpolitiska målen bör ökas. En helhetssyn på kollektivtrafiken bör utvecklas i den ”hela resans anda” med samordning av alla kollektivtransportformer inklusive även skol- och färdtjänst.

I bilaga till utlåtandet redovisas kommitténs sammanställning av samtliga bedömningar och förslag. Bil 1.

Kontorets synpunkter

Kontoret anser att kommittén i huvudsak utfört ett stort och bra arbete i genomlysningen av kollektivtrafikens uppgifter och villkor. Visionen om kollektivtrafikresandet år 2020 är intresseväckande med bl.a behovs- och anropsstyrd kollektivtrafik, samordnad information och planering jämte gränsöverskridande samarbete. Det hade dock varit värdefullt om en motsvarande tillbakablick hade ingått med en beskrivning hur kollektivtrafiken utvecklats den senaste 20 års perioden för att få perspektiv på visionen och dess möjligheter att kunna förverkligas.

Ekonomi och finansiering

Stockholmsberedningen redovisade i sitt betänkande i januari 2002 behovet av trafikinvesteringar i länet fram till år 2015. Behovet uppskattades till 15 mdr kr för järnvägar, 14 mdr kr för spårvägar och tunnelbanor, 8 mdr kr för rullande materiel samt 38 mdr kr för vägar. I de nationella planerna för järnvägar, kollektivtrafik och vägar för åren 2004-2015 får dock länet bara ca 30 % av dessa pengar. Förutom brist på investeringmedel saknas betydande driftmedel för att upprätthålla en god trafikeringsstandard. Förseningar och inställda turer är exempel på denna brist. Mot denna bakgrund kan kontoret till fullo dela kommitténs uppfattning att det behövs större ekonomiska resurser till kollektivtrafiken för att klara kollektivtrafikens kommande utmaningar. Det är viktigt att finansieringsfrågorna löses. Förslagsvis kan detta ske genom att låta kommitténs arbete fortsätta i den föreslagna kollektivtrafikdelegation, som skall bistå regeringen med underlag för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling.

I betänkandets ekonomi- och finansieringsavsnitt framförs ett viktigt förslag om att regeringen bör låta utreda subventionering av kollektivtrafikresande utan att resenärerna förmånsbeskattas. Vidare läggs förslag om reseavdrag per kilometer i stället för nuvarande system efter kostnad och tidsvinst. För storstadsområden föreslås beskattning av fria parkeringsplatser samt att utreda om kollektivtrafiken kan få del av Eu:s strukturfondsprogram för medel till investeringar. Kontoret anser att förslagen är bra med ett undantag nämligen förslaget om att särskilt avgiftsbelägga eller beskatta arbetsgivares

fria parkeringsplatser i anslutning till arbetsplatser inom storstadsområden

Även om pålagorna skulle komma att erläggas via arbetsgivare blir det en administrativ uppgift som är svår att kontrollera på flera sätt. Några vägande skäl för att särskilt peka ut storstadsområden lämnas inte heller i betänkandet. Förslaget kan godtas om det blir generellt för hela landet men avstyrks med den utformning som föreslås att bara gälla för storstadsområden.

Långsiktig planering

I betänkandet framhålls att kollektivtrafiken är ett strategiskt medel i samhällsutvecklingen. Kontoret delar denna syn. Trafikhuvudmännens trafikförsörjningsplaner har som regel längst ett treårsperspektiv. För längre tidsperspektiv är de mer långsiktiga planerna i många fall knutna till Banverkets infrastrukturinvesteringsplaner. Kommunernas långsiktiga planering redovisas i översiktsplanen, vilken oftast sträcker över två mandatperioder eller ännu längre tid. Utan kunskap om kollektivtrafikens utbyggnadsplaner på längre sikt blir en samordnad bebyggelseplanering med kollektivtrafiken svår. Kontoret tillstyrker förslaget om utökat planeringsansvar för kollektivtrafikens huvudmän. Med en tydlig långsiktplanering på kollektivtrafikområdet skapas bättre förutsättningar för bl.a. samordnad utbyggnad av bostäder och kollektivtrafik.

En fråga som bör uppmärksammas tydligare i planeringssammanhang är regionförstoring. En konsekvens av utökade reseavstånd berör inte bara ett län utan ofta flera län. Om inte kollektivtrafiken fångar upp denna utveckling med ett förändrat utbud finns risk för att bilresandet etableras i alltför stor utsträckning. I detta sammanhang får framhållas betydelsen av bättre planeringsverktyg såsom resvaneundersökningar på lokal och regional nivå för såväl väg- som kollektivtrafik. Omvärldsbevakning är ett annat sätt att se nya trender i resmönster. Kontoret tillstyrker förslaget om att en statlig myndighet får i uppdrag att i samarbete med berörda aktörer ta fram planeringsverktygen.

Storstadsperspektivet

Kollektivtrafikens andel varierar mellan regionerna. Störst andel finner man i stockholmsregionen med ca 25% i genomsnitt under dygnet och lägst i glesbygen där denna andel bara är några procent. I medelstora städer ligger nivån på 10-15 %.

Storstäderna har höga kostnader för sin kollektivtrafik och höga ambitioner att få så många som möjligt att resa med kollektiva färdmedel. I den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län (RUFSS) bedöms att befolkningen i länet kommer att öka med 20 000 personer per år eller med 600 000 på 30 år. Både de statliga investerings- och driftbidragen till storstadsområdena är idag för små för att svara upp mot krav på utbyggnader av kollektivtrafiken som denna befolkningsökning ger upphov till. Expansionen i storstadsområdena förutses främst komma att ske inom ytterstadsområdena. I RUFSS talas om kärnområden på några mils avstånd från Stockholms city. För att få till stånd en attraktiv kollektivtrafik mellan kärnområdena och mellan områdena och city kommer det att krävas nya lösningar. Bebyggelseutveckling och kollektivtrafik liksom konkurrenskraft mellan biltrafik och kollektivtrafik är några viktiga utvecklingsfrågor. En

analys med kollektivtrafik i ett storstadsperspektiv borde ha inrymts i kommitténs arbete.

I betänkandet framhålls att det föreligger ett behov av forskning inom kollektivtrafikområdet. Kontoret vill i detta sammanhang peka på FUD-projekt med inriktning på storstadsfrågor som en viktig uppgift.

Infartsparkeringar

Forskning pågår hos KTH i Stockholm om förutsättningar och villkor för infartsparkering.

Infartsparkering förekommer organiserat främst i storstadsområdena i Sverige. För närvarande är praxis att kommunen tillhandahåller mark för infartsparkering och huvudmannen för kollektivtrafiken lämnar ett visst investeringsbidrag. Drift och underhåll av anläggningarna sker som regel genom berörd kommuns försorg. Nyttjandet av infartsparkeringarna är oftast avgiftsfri för bilisterna.

Systemet med infartsparkering utgör en liten del av alla arbetsresor mot innerstaden i Stockholm. I skilda sammanhang har dock framförts att systemet med infartsparkering är ett viktigt medel för att minska resandet med bil och därmed även bl.a. utsläppen av växthusgaser i luften. Det är därför av intresse att infartsparkeringar kommer tillstånd inte bara för bil utan även för cykel. Forskningen hos KTH har visat att det krävs mer av systemet med infartsparkeringar för att detta skall bli till ett attraktivt resval vid främst arbetsresor.

Infartsparkeringar utgör ofta en del av hela resan mellan bostad och arbetsplats. För kollektivtrafiken som är en annan del av resan finns skäl att tydligare föra fram denna koppling så att infartsparkeringar kan integreras på ett bättre sätt i planeringssammanhang. Om infartsparkeringar skall bli en väsentlig del i resmönstren behövs det en uppgradering av verksamheten så det upplevs som bekvämt och tryggt för såväl bilförare som fordon. Kontoret saknar en redovisning i betänkandet av hur kommittén ser på utvecklingen för infartsparkeringar.

SLUT