

2021-09-28

Trafikförvaltningen  
Region Stockholm  
[kollektivtrafikplan@sll.se](mailto:kollektivtrafikplan@sll.se)

## Yttrande över Kollektivtrafikplan 2050, TN 2014-0777

Naturskyddsföreningen i Stockholms län (nedan föreningen) har tagit del av Kollektivtrafikplan 2050.

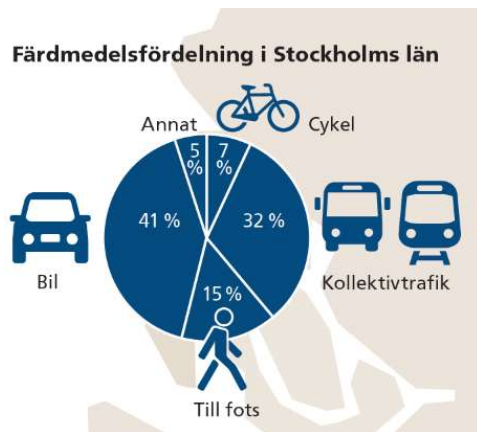
Planen innehåller utförliga analyser av behov och möjliga lösningar och visar tydligt på differensen mellan beslutade åtgärder och vad som behövs för att uppnå de i planen uppställda målen. Föreningen anser att åtgärderna som föreslås i kollektivtrafikplanen är i rätt riktning och instämmer i målsättningen att främst bygga ut där de största behoven finns, såsom tvärresor på respektive länshalva, lokala resor inom eller mellan närliggande kommuner och öka kollektivresandet för fritidsresor.

De alltmer hotande klimatförändringarna kräver emellertid att klimatutsläppen från trafiken minskas radikalt. Denna minskning måste var större i storstadsområden än på landsbygden. Därmed behövs betydligt större satsningar på kollektivtrafiken.

Föreningen anser att planen ska skärpas på följande punkter:

- en högre ambition när det gäller målsättningen för kollektivtrafiken
- lägre biljettpriser
- kortare restider
- helhetssyn när det gäller smarta mobilitetslösningar
- mer utförliga analyser av klimataspekterna
- verka för åtgärder av externa aktörer.

**Målsättning måste vara en betydligt högre andel kollektivtrafikanter än vad som anges i planen.**



Nuläge i regionen enligt RUFSS, sid 20

Dagens färdmedelsfördelning ser ut enligt illustrationen. 32% av resorna görs med kollektivtrafik.

Målsättningen i planen är att kollektivtrafikandelen ska öka med 5% till 2050. Denna målsättning utgår från målen i RUFSS och att invånarantalet i regionen ökar. Enligt RUFSS beräknas befolkningen i regionen öka med ca 1,2 miljoner till 2050 (Basscenariot är 1,2, scenario Låg= 0,8 och scenario Hög=1,7 miljoner). I kombination med att medelinkomsterna ökar beräknas därmed biltrafiken att öka. Exakta siffror på detta redovisas inte i RUFSS men enligt effektbedömningen i RUFSS antas transportarbetet öka med ca 50% från 2015-2050. Därmed kommer den totala mängden biltrafik att öka mycket även om *andelen* kollektivtrafik ökas med 5%.

För att klimatmålen ska kunna nås och måste utsläppen från trafiken minska med 70% redan 2030. Byte av drivmedel räcker inte för att denna minskning ska ske eftersom det inte går att få fram tillräcklig mängd hållbara biobränslen. Användning av biobränslen i stor skala ger också konflikter med miljömålen om biologisk mångfald.

Även kollektivtrafiken måste ställa om till nollutsläpp genom konvertering eller nyanskaffning av eldrivna bussar med batteri eller vätgasteknik (givetvis med grön el och vätgas).

Slutsatsen att trafiken måste minska finns även i RUFSS:

”... Omställningen av fordonsflottan i en mer energieffektiv och klimatneutral riktning bedöms i nuläget gå för långsamt för att klimatmålet ska nås. Beslut om nya väginvesteringar som påtagligt ökar biltrafikarbetet kan försvåra möjligheterna ytterligare...”

Även Klimatpolitiska rådet skriver att rådet det inte räcker med byte av drivmedel för att nå klimatmålen utan transporteffektiviteten måste öka.

<https://www.klimatpolitiskaradet.se/rapport-2021/> <https://www.klimatpolitiskaradet.se/arsrapport-2019/>

Föreningen brukar i andra remissvar som gäller utbyggnad av motorvägar och annan infrastruktur för privatbilism mm, påpeka att ingen ytterligare kapacitetsökning ska ske framöver, eftersom detta enligt all erfarenhet i sig alstrar ökade volymer trafik. Dagens vägnät är dimensionerat för dagens trafik och tål rimligen ingen ytterligare belastning om det inte byggs ut. Detta medför att mer transporter måste ske med kollektivtrafik, vilket är lättast att genomföra i städer.

Kollektivtrafiken måste därför ta hand om minst hela den ökning av trafikarbetet som kan komma av ökad folkmängd i regionen.

För att detta ska kunna genomföras måste bilismen ersättas av annan trafik som på de flesta områden uppfattas som bättre, eftersom den egna bilen har egenskaper som kollektivtrafiken inte kan erbjuda. Bilen måste ersättas av kollektivtrafik som framför allt är billigare och snabbare.

## Biljettpriser

Planen hanterar inte pris- och betalsystem och hur finansieringslösningar kan eller bör utvecklas. Föreningen anser att detta bör arbetas in i planen eller utredas vidare. Planen tar upp behovet av att införa SL-taxa på regionalstågsresor inom Stockholms län och att hitta en bra taxelösning för SL-pendeltåg, Mälardalstrafiks regionalståg och kommersiella operatörers regionalståg. Det är bra, men ett av de viktigaste konkurrensmedlen om man vill öka kollektivtrafikresandet är priset.

Biljettpriser för kollektivtrafiken har ökat mer än konsumentprisindex och betydligt mer än bensinpriset. Enligt Dagens Nyheter (DN Ledare 14/8 2021) har enkelbiljetterna och månadskorten i snitt blivit 43 procent dyrare på tio år. Det är mer än priset har ökat på bensin, diesel och etanol, och kan jämföras med att den genomsnittliga prisutvecklingen under perioden har varit 12 procent.

Marginalkostnaden för en enstaka bilresa är relaterad till bilmodell, trafikmiljö och resans längd, men en uppskattning kan göras. En bilresa till arbetet på 10 kilometer handlar med dagens literpris för bensin om en direkt kostnad av ca 17 kronor. En motsvarande bussresa med månadskort på SL kostar ca 24 kronor (40 resor/månadskortet kostar 950 kronor). Om priset för bussresan istället halveras till 12 kronor per resa skulle kollektivtrafiken för många bli ett verkligt alternativ för många människor i regionen för de flesta resor.

Priserna måste sänkas betydligt för att öka attraktiviteten för hållbara trafiklösningar jämfört med biltrafik. Detta bör ske med åtgärder inom flera olika områden:

- Öka den skattebaserade finansieringen. Kollektivtrafiken finansierades 2020 till ungefär hälften med regionskatten och med hälften från biljettintäkter. Om regionen menar allvar med ambitionerna att nå klimatmålen måste den skattebaserade finansieringen ta en större del av kostnaden för kollektivtrafiken. Även med en elektrifiering av biltrafiken finns starka skäl att hålla nere antalet bilar.
- Minska kostnader med differentierade biljettpriser. Rusningstrafiken är en av de största orsakerna till ökade kostnader i kollektivtrafiken eftersom resandet under rusningstid dimensionerar hur många fordon och förare som krävs. En differentierad prissättning som kan öka resandet utanför de värsta rusningstiderna kan minska behoven av kollektivtrafik under rusningstiden.
- Öka avgifter på biltrafik. Biltrafiken orsakar problem med trängsel, olyckor, buller och andra emissioner. Även med en elektrifiering av biltrafiken finns därför starka skäl att hålla nere antalet bilar. Vägavgifter med varierande prissättning beroende på var man kör och när, kan ge en mer effektiv biltrafik och ge intäkter för satsningar på hållbar transporter som kollektivtrafik. En mer dynamisk prissättning kan utformas på sätt som främjar mer yteffektiva fordon i städer där gaturummet är begränsat och där framkomligheten för till exempel busstrafik har stora ekonomiska konsekvenser. I Stockholmsregionen bör en höjd trängselskatt, där pengarna rakt av tillförs regionens budget, därutöver användas för att kunna hålla nere biljettpriserna i kollektivtrafiken till hälften av dagens nivåer. Först då kan vi förvänta oss att kollektivtrafiken kan bidra till den nödvändiga minskningen av biltrafiken. Regionen bör alltså verka för höjda trängselavgifter.

## **Snabbhet och komfort**

Planen betonar behovet av framkomlighetsåtgärder för stombussar där reglering av parkeringsplatser och biltrafik nämns som exempel på åtgärder. Föreningen anser att det i de centrala stadskärnorna krävs en genomgripande ombyggnad av gatumiljön för ökad framkomlighet. Stombussnätet behöver en annan utformning av gatusektionen och trafikregleringen för att verkligen kunna svara upp mot tanken på expressbusslinjer. Om gatustråk där byggs om så att all parkering på dessa gator försvinner och ersätts med konsekvent genomförda bussfiler i hela linjesträckningen, så finns en första förutsättning för att skapa expressbusslinjer. Bredare cykelbanor och gångbanor kan dela på det ytterligare utrymme som blir över när parkeringsplatserna försvinner. Varudistribution kan i många fall ske från sidogator liksom besöksparkering. Finansiering för ombyggnad av stadsstrukturen som kommer att belasta kommunerna bör ökas i regeringens klimatpolitiska handlingsplan i de s.k. stadsmiljöavtalen.

I länets övriga kommuner måste restidskvoten sänkas. I regionens yttre delar behövs därför kanske ännu kraftfullare ombyggnader som ger stombussarna ökad framkomlighet och därmed ökad punktlighet. Om de stora (infarts-)vägarna som Trafikverket råder över konsekvent får separata kollektivtrafikfiler, då kan den busstrafiken som servar de mycket större och glesare bebyggda delarna också bli snabbare än de långa, ofta stillastående köerna av bilar.

Föreningen stöder i övrigt planens intentioner att till 2050 göra om stombusslinjer till spårtrafik.

## **Helhetsyn när det gäller hållbara mobilitetslösningar**

Ökat samhälleligt stöd till kollektivtrafiken tillsammans med andra mobilitetslösningar. Nya mobilitetstjänster, som till exempel delade taxiliknande tjänster, bilpooltjänster, efterfrågestyrda minibussar, lånecyklar mm innebär att gränsen mellan kollektivt och privat resande blir mindre tydlig. Digitala tjänster kan förenkla för resenärer att kombinera olika mobilitetslösningar. Aktiv mobilitet, som gång och cykel bör få större utrymme i gaturummen. Samhällets finansiering av mobilitet behöver bli mer fokuserad på målen som kan nås med olika tjänster, mindre på att finansiera enbart en viss typ av trafik. Det kräver både anpassade regelverk och förändrade synsätt inom kollektivtrafikens organisationer.

Cyklar måste i större utsträckning kunna tas med på tåg och bussar, inte bara på särskilda tider. Många arbetspendlar med behov av cykel både före och efter resa med kollektivtrafik. Därför bör plats finnas även i rusningstrafik. Kapacitet för cyklar bör planeras in vid nya kollektivtrafikutbyggnader.

## **Effekter för klimatet bör beskrivas mer ingående.**

Kollektivtrafiken är mer klimatvänlig än biltrafik och detta bör betonas mer för att motivera större budgetar, styrmedel mm.

I RUFSS finns ett övergripande mål om att skapa en tillgänglig och sammanhållen region, där tillgänglighet skapas med hållbara transportmedel och där kollektivtrafiken bidrar med resurs- och energieffektiva lösningar. Indikatorer och målstandarder har tagits fram inom tre fokusområden; Sammanhållen & tillväxtskapande region, resurseffektivt och konkurrenskraftigt. Kollektivtrafiken utgår från dessa mål.

Föreningen anser att målen bör ställas högre än så vad gäller hållbarhet och miljö. Kollektivtrafiken ska inte enbart bidra med resurs- och energieffektiva lösningar. Kollektivtrafiken bör beskrivas som ett av de viktigare verktygen för att nå klimatmålen. Den bör vara det naturliga valet i staden transportsystem och stå för den största delen av resandet.

Att kollektivtrafiken kan ge positiva effekter för klimatet bör beskrivas mer. Ordet klimat nämns endast tre gånger i kollektivtrafikplanen.

Ord har betydelse. Det är viktigt att klimataspekterna får en större tyngd för att ge argument för finansiering och för krav som behöver ställas när det gäller framkomlighet för bussar mm.

### **Hårdare krav på styrmedel och åtgärder hos andra aktörer bör ställas**

Regioner bör ställa hårdare krav på övriga aktörer. Regionen bör i högre grad använda sin samordnande funktion och initiera och driva ett samarbete mellan kommunerna så att hållbara mobilitetslösningar kan skapas. Krav på mer utrymme för busstrafik inom stadsbebyggelsen bör ställas till kommunerna.

Region Stockholm bör som den största regionen i landet föregå med gott exempel när det gäller hållbara transporter. Regionen bör ställa krav till riksdagen om högre trängselavgifter och differentierade trängselavgifter som både kan fördela trafiken bättre och ge intäkter. Regionen bör också verka för styrmedel som minskar bilismen och ger mer utrymme för kollektivtrafiken. Regionen bör villkora kollektivtrafiksatsningar om inte kommunerna gör som regionen vill, t.ex. om den inte bygger på ett sätt som gynnar kollektivtrafiken.

### **Kompletteringar till föreslagna linjer**

Föreningen har inte i detalj studerat förslagen på nya linjer, stationer, depåer mm.

Föreningen har emellertid ett förslag på ytterligare linjer som kan konkurrera med biltrafik: Skärholmen – Södertälje C – Scania HK – Scania Lab – Södertälje Syd. Detta skulle förbättra tillgängligheten från sydvästsektorn till Södertäljes stora arbetsplatser Astra och Scania samt kopplingen till tågen vid Södertälje Syd, troligen främst i högtrafik.

Desiree Johansson  
Ledamot i styrelsen

Naturskyddsföreningen i Stockholms län