



Naturskyddsföreningen  
Stockholms län

Stockholm 2023-05-29

[registrator.tf@regionstockholm.se](mailto:registrator.tf@regionstockholm.se)

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

## Yttrande över Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2035

Ärende nr TN 2023-0159

Naturskyddsföreningen i Stockholms län (nedan föreningen) har tagit del av Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2035.

Programmet innehåller utförliga analyser av behov och möjliga lösningar. Föreningen anser att åtgärderna som föreslås i kollektivtrafikplanen i stora drag är i rätt riktning men att de behöver ske mycket snabbare och vara långt mer omfattande.

- Att minska klimatförändringarna måste vara en del av programmets övergripande mål och ska ha indikatorer för att möjliggöra uppföljning.
- Programmet måste följa regionens koldioxidbudget. Enligt regionens koldioxidbudget måste koldioxidutsläppen minska med 12 procent per år för att nå klimatmålen 2030.

För att nå klimatmålen måste klimatutsläppen från trafiken minska radikalt. Denna minskning måste vara större i storstadsområden än på landsbygden. Därmed behövs betydligt större satsningar på kollektivtrafiken och även åtgärder för att minska biltrafiken.

### Programmets problemformulering och övergripande målsättning

Föreningen anser att det är positivt att programmet lyfter kollektivtrafikens roll i klimatomställningen, att gång, cykel och kollektivtrafik ska prioriteras, att färdstätt som bilpooler och samåkning användas. Likaså att behovet av fler infartsparkeringar, möjlighet att ta med cykel på tåget, utvecklade mobilitetstjänster som kan samverka med kollektivtrafiken med mera tas upp. Programmet lyfter även kollektivtrafikens betydelse för jämlikheten och behovet av anpassning till fritidsresor.

Ett aktuellt problem är att resandet med kollektivtrafiken efter pandemin har minskat och är på en nivå kring 80 procent vid utgången av 2022 jämfört med perioden före pandemin. De trender för framtiden som beskrivs handlar bland annat om att det blir fler äldre i regionen och att trygghetsaspekterna blir viktigare.

Det är bra att det lyfts att kollektivtrafiken bidrar till samhället och genererar stora nyttor som inte syns i en vanlig beräkning över kollektivtrafikens kostnader och intäkter: Minskad biltrafik vilket ger bättre miljö och mer utrymme i staden. Positiva regionalekonomiska effekter. Stadsbyggnad, jämlikhet, trafiksäkerhet och folkhälsa. Detta bör lyftas än mer i rapporten, gärna med siffror.

Föreningen anser att de mål som ställs upp generellt är i rätt riktning: att nå ökad marknadsandel, tillgänglighet i regionens alla delar med satsningar i de delar där kollektivtrafikandelen är låg, fler tvärförbindelser i halvcentrala bandet/inre förorterna.

### **Klimatproblemen underskattas**

Emellertid är ambitionerna alldeles för låga för att klimatmålen ska nås, vilket också skrivs i regionens budget för 2023 (sid 34):

*”Region Stockholm har noterat att befintliga strategier och förslag på åtgärder inte räcker till för att klara klimatmålen. Region Stockholm ska aktivt verka för att klimatpåverkande utsläpp från transporter i Stockholmsregionen upphör till år 2035. Därför uppdras regionstyrelsen att under mandatperioden utreda möjligheterna till en Huvudstadsförhandling för hållbara transporter i Stockholms län med fokus på ett sammanhängande regionalt cykelvägnät, goda kollektivtrafiksförbindelser på tvären mellan regionala stadskärnor och viktig utveckling av tunnelbanetrafik och spårbunden trafik, samt på att bygga ihop saknade länkar mellan regionala stadskärnor, inklusive BRTlinjer som exempelvis Stockholmsbågen.”*

Förslaget på en ny huvudstadsförhandling lyfts inte i Trafikförsörjningsprogrammet, inte heller att klimatmålen är svåra att nå. Snarare skrivs (sid 13) att *”Den rumsliga inriktning som är fastlagd i RUFSS 2050 handlar om att fysiskt utveckla regionen på ett sätt som skapar goda förutsättningar att nå klimatmålen, utan att begränsa tillgängligheten.”*

Denna typ av glädjekalkyler gynnar inte klimatomställningen. För att rätt åtgärder ska föreslås måste problemen beskrivas som de är, så att åtgärderna blir på rätt nivå och om det inte är möjligt måste krav lyftas till andra instanser.

### **Koldioxidbudgeten ska vara styrande**

Programmet måste följa regionens koldioxidbudget. En koldioxidbudget visar hur mycket utsläppen måste minska år från år och hur mycket utrymme för utsläpp som finns för att 1,5 graders målet ska nås. Koldioxidbudgeten är ett mycket bra mätverktyg att använda för att nå klimatmålen. Om inte tillräcklig minskning av koldioxidutsläppen nås redan i år kommer det alltså att krävas ännu större minskning längre fram. Därför är årlig uppföljning mycket viktig.

Koldioxidbudgeten ger alltså en momentan bild av hur klimatläget är och vad som krävs nu, inte i en avlägsen framtid. Den har också en pedagogisk funktion som kan underlätta för medborgarna att förstå varför vissa politiska beslut och åtgärder är nödvändiga av klimatskäl.

### **Samhällsplanering**

Enligt RUFSS ska bebyggelseutvecklingen i huvudsak ske i lägen med goda förutsättningar för människor att gå eller cykla och där en attraktiv och kapacitetsstark kollektivtrafik finns att tillgå, som nav i transportsystemet. Detta är bra, men föreningen vill uppmärksamma att detta inte får innebära att värdefulla grönytor byggs bort eller att det byggs så tätt att invånarna måste resa långa sträckor för att komma till grönområden - vilket i sig genererar mer resor. Klimatförändringarna kommer också att medföra att behovet av grönska blir större, för att minska risken för värmeöar och för att kunna ta hand om dagvatten.

## Mål för kollektivtrafiken

Som målår anges 2035 enligt regionens budget, se ovan. Målåret bör vara 2030. För de svenska etappmålen gäller 2030 som målår. Enligt dessa ska utsläppen för inrikes transporter (utom koldioxidutsläppen från inrikes flyg) år 2030 vara minst 70 procent lägre än 2010. Om målen av tekniska eller ekonomiska skäl inte kan uppnås till 2030 måste detta påtalas så att åtgärder kan vidtas på andra samhällsnivåer. Problemen får inte döljas genom att skjuta fram målåret. Att ha samma målår som etappmålen gör också uppföljning mer tydlig.

## Delmål

### Mål 1. Kollektivtrafiken utmanar bilen i allt fler resrelationer

Målet är alltför vagt formulerat och med för låga ambitioner. Kollektivtrafiken har en avgörande roll för att minska klimatförändringarna. Den ska inte enbart utmana bilen. Den ska göra det möjligt minska utsläppen från persontrafiken så att klimatmålen nås. Det övergripande målet måste vara nollutsläpp av klimat- och hälsoskadliga ämnen från trafiken samt ett kraftigt minskat buller. En lämplig formulering kan vara: *Kollektivtrafiken ska byggas ut så mycket att klimatmålen för transportsektorn kan nås.*

## Trafikutveckling

Till 2050 beräknas befolkningen i Stockholms län öka med 42 procent enligt RUF5. Även om kollektivtrafikresandet beräknas öka med 56 procent under samma period, baserat på planerade investeringar samt styrmedel och markanvändning enligt RUF5, så räcker detta inte till för att hindra ökningen av biltrafik. Dessa siffror baseras på antalet resor.

Hela den ökning av transportarbetet som befolkningsökningen genererar måste ske inom kollektivtrafiken, inte till någon del i ökad biltrafik. Det skulle innebära att kollektivtrafiken måste öka sin kapacitet med ytterligare 12,3 miljar-der personkilometer, alltså en ökning från dagens 6,4 till 18,7 miljarder personkilometer. Beräkningar i personkilometer i stället för i antalet resande är mer relevant ur ett klimatperspektiv.

Störst effekt för klimatet ger det om man kan ersätta långa resor med bil med energieffektiv kollektivtrafik, som pendeltåg och tunnelbana, som redan i dag transporterar många människor. Med höjd spårkapacitet kan antalet resenärer öka ytterligare. I innerstadstrafik handlar det främst om att skapa högre turtäthet och tillgänglighet i kollektivtrafiken.

Åtgärder måste också vidtas för att minska biltrafiken, både befintlig och prognosticerad. För att klimatmålen ska kunna nås måste utsläppen från trafiken minska med 70 procent 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. Detta betyder att det inte räcker att förhindra framtida trafikökning – dagens biltrafik måste minska. Biltrafiken tar också utrymme i anspråk, både i staden och vid byggande av motorvägar. Den marken skulle kunna sparas i de fall det handlar om värdefulla grönytor eller användas för gångtrafik, cyklar eller kollektivtrafik. Detta kräver åtgärder även på andra nivåer än de regionala

## Återta bortfallet på grund av pandemin

Efter covid-19-pandemin har både marknadsandelen och resandet med kollektivtrafik minskat och ligger på en nivå kring 80 procent vid utgången av 2022. Kraftsamling måste ske för att åtgärda detta, så att de minskade biljettintäkterna inte genererar besparingar som i sin tur minskar attraktiviteten. Regionen måste åtgärda inom de områden där den har rådighet: se till att vagnproblem och förarbrist åtgärdas, minska trängseln, sänka biljettpriser, skapa mer tvärsektionell kollektivtrafik, höja spårkapaciteten genom bättre signalsystem där det är möjligt, med mera.

Att regionen redan nu börjat planera försämringar av kollektivtrafiken är ett steg i helt fel riktning. I stället bör man hitta alternativa finansieringsmöjligheter. Klimaträttsutredningens förslag till ändringar av lagstiftningen kommer om de genomförs i praktiken att innebära krav på omdisponering av samhällets resurser från biltrafik till kollektivtrafik. Bland annat kan då Region Stockholm med stöd av utredningen stoppa Tvärförbindelse Södertörn som har en budget på 18 miljarder statliga kronor för att investera de pengarna i kollektivtrafiken. Anläggningsprojekt som Tvärförbindelse Södertörn innebär i sig också mycket stora koldioxidutsläpp inte minst från arbetsmaskiner (Trafikverket, släppte förra året ut dubbelt så mycket koldioxid som LKAB – 1,4 miljoner ton koldioxidutsläpp från egen verksamhet). Det finns även anledning att se över möjligheten att öka trängselskatten.

### **Påverka nationella och kommunala politiken**

Regionen har inte rådighet över alla åtgärder, men med den samordnande funktionen ger möjlighet att påverka kommunerna. Regionens storlek, nästan en fjärdedel av landets invånare, gör regionen till en tung instans som kan påverka regeringsbeslut, politisk debatt och den allmänna opinionen.

- Påverka beslut på statlig nivå– höja trängselskatten och göra beslut om trängselskatten och intäkterna regionala. Intäkterna ska gå till kollektivtrafiken.
- Påverka regeringen att återta den tidigare föreslagna modellen för skatteavdrag för resor, vilket skulle vara ett incitament för mindre bilresande särskilt i storstadsregioner.
- Påverka Nationell plan och länsplan för transportinfrastruktur så att mer medel ges till spårtrafik och stadsmiljöavtal och mindre till vägar.
- Påverka kommuner att i trafikplaneringen stänga av gator och körfält för biltrafik för att ge mer plats till kollektivtrafik.

### **Mål 2. Kollektivtrafiken uppfattas som trygg och pålitlig**

Det är viktigt att tillgängligheten för funktionsvarierade och äldre inte minskar med dagens strategi att hellre skapa knutpunkter för byten än möjliggöra dörr-till-dörr-resande.

Krisberedskapen för oförutsedda händelser måste förbättras så att det snabbare kan erbjudas alternativa färdmedel samt relevant och snabb trafikinformation.

### **Mål 3. Kollektivtrafiken är enkel att kombinera med andra färdmedel**

Regionen bör, förutom de åtgärder som nämns i programmet, aktivt arbeta för att ett system med mobilitetslösningar tas fram. Det kan handla om mobilitetshubbar med hyrbilar, lådcyklar m.m. som kan kombineras med kollektivtrafikens tjänster. Appar för smart klimatvänligt resande bör utvecklas.

### **4: Kollektivtrafiken gör att fler kan delta i samhället**

Regionen bör, förutom de åtgärder som nämns i programmet, aktivt arbeta för att fler fritidsresor kan göras kollektivt. Rekreationsområden, idrottsanläggningar, externa köpcentra, återvinningsstationer med mera. måste vara tillgängliga med kollektivtrafik under öppettider.

### **Mål 7. Kollektivtrafiken minskar sin negativa påverkan på klimat, miljö och människa**

Under denna punkt beskrivs hur kollektivtrafiken ska minska sin egen negativa miljöpåverkan. Det bör framgå att kollektivtrafikens miljöpåverkan per resande är marginell jämfört med biltrafikens. Ju mer kollektivtrafiken används, desto mindre total miljöpåverkan blir det.

Vad gäller förnybara drivmedel bör här lyftas att i ett livscykel-perspektiv är det inte tillräckligt med förnybara drivmedel och ursprungsmärkt förnybar el eftersom de i viss mån också bidrar till koldioxidutsläpp, till exempel vid produktion och distribution.

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

Även tunnelbyggen och liknande anläggningsarbeten som släpper ut koldioxid bör vägas in här samt hur ianspråktagande av värdefull mark kan påverka klimatet.

#### **Mål 8. Kollektivtrafiken fungerar vid förändrat klimat och andra yttre påfrestningar**

Uppmärksamma att för att förbättra lokalklimatet, måste det ges möjlighet till dagvattenfördröjning, bevarande av grönytor med mera.

#### **Uppföljning och indikatorer**

Generellt: Måltalen bör skrivas in så de kan bedömas. Måläret bör vara 2030 istället för 2035.

Mål 1: Indikatorn *Kollektivtrafikens marknadsandel av de motoriserade resorna* bör kompletteras med en indikator som visar totala resandet i regionen. Kollektivtrafiken måste vara så bra att den bidrar till att minska biltrafiken och därför bör det finnas mål och indikator även för hur resandet ser ut i absoluta tal.

Mål 5: Indikatorn *Andel länsinvånare som upplever att de kan använda kollektivtrafiken för de flesta resor de gör* är luddigt formulerad och det kan vara svårt att få svar som visar om det skett förbättringar eller ej. Resorna kan t.ex. specificeras: arbetsresor, fritidsresor på helger, resor på senar kvällar/nätter med mera.

Mål 7: Energieffektivisering är viktigt, men CO<sub>2</sub>-utsläpp är ännu viktigare (måste också redovisas, vara en indikator?).

#### **Hållbarhetsbedömning med MKB**

Hållbarhetsbedömningen avser programförslaget i sig, alltså inte den roll som förslaget kan ha för resandet i regionen. Föreningen anser att den bedömningen också bör göras eftersom kollektivtrafikens måste bidra till att förändra den totala resandesituationen i regionen. Denna bedömning bör göras i Trafikförsörjningsprogrammet så att programmet blir ett relevant underlag inför arbetet med nya RUFs.

I Sammanfattningen skrivs att *"i många hänseenden är dock målen och deras preciseringar vaga vilket gör att utfallet av programförslaget är svårt att bedöma."* Detta stämmer, särskilt som siffror för uppföljningen saknas. Eftersom måläret är 2035 kan det vara svårt att bedöma programförslaget enligt Agenda 2030. Detta bör påpekas i miljöbedömningen. Likaså bör miljöbedömningen ställa krav på årlig uppföljning och avstämning mot koldioxidbudget.

Lena Vängstam, ordförande Naturskyddsföreningen Stockholms län

[lana.vangstam@naturskyddsforeningen.se](mailto:lana.vangstam@naturskyddsforeningen.se)