



Kollektivtrafikant Sthlm
Box 3032
169 03 Solna

Stockholm, 2009-09-10

Till:
Länsstyrelsen i Stockholms Län
Avdelningen för regional utveckling
Box 22067
104 22 Stockholm

E-post: regional.stockholm@lansstyrelsen.se

Remissvar: Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010-2021

Sammanfattning:

Kollektivtrafikant Sthlm ser positivt på möjligheterna att öka kollektivtrafiken andel av resandet i regionen och därmed bidra till ökad framkomlighet såväl inom den spårburna trafiken som inom vägtrafiken. En ökning av kollektivtrafikresandet i förhållande till bilismen bidrar till en bättre miljö, ett mer jämställt utnyttjande av samhällets resurser och färre olyckor. Föreningen är positiv till de kollektivtrafiksatsningar som föreslås i länsplanen men ser samtidigt att dessa satsningar tillsammans med de som återfinns i den nationella planen ej är tillräckliga. Föreningen föreslår därför en rad andra kollektivtrafiksatsningar som borde lyftas in i länsplanen eller den nationella planen.

Föreningen anser att ett grundläggande problem med länsplanen är att den har utgått från Stockholmsöverenskommelsen, då arbetet inom denna hade mycket lite fokus på miljön. Detta visar sig bland annat i Stockholmsöverenskommelsens miljökonsekvensbeskrivning som förutspår kraftiga ökade köer, minskad kollektivtrafikandel av resandet och ökade utsläpp av växthusgaser. Kollektivtrafikant Stockholm anser att all trafikplanering ska utgå ifrån transportbehovet. Valet av färdmedel ska komma i andra hand efter det att miljö- och framkomlighetsaspekterna har vägts in. Det är mycket viktigt att fyrstegsprincipen kommer in på projektnivå. Inom Stockholmsöverenskommelsen verkar den inte alls tillämpad, vilket är anmärkningsvärt.

Förutom att flera viktiga kollektivtrafikprojekt saknas i länsplanen och den nationella planen anser föreningen att flera av de projekt som föreslås ligger för sent i tiden. Kollektivtrafikant Sthlm anser att det finns stor risk att Förbifart Stockholm och andra vägprojekt som får resurser tidigt kommer att öka i kostnad och skjuta viktiga kollektivtrafikprojekt ännu längre bort i tiden.

Vidare känner föreningen oro för att regeringens avskaffande av stöd till ny vagnpark innebär att flera av kollektivtrafikprojekten är kraftigt underfinansierade. Med landstingets svaga ekonomi ser vi att risken är uppenbar för att kraftigt höjda taxor inom SL-trafiken kommer att krävas för att kunna genomföra projekten.

Viktiga kollektivtrafikprojekt saknas i länsplanen

Kollektivtrafikant Sthlm ser mycket positivt på möjligheterna att vända den pågående utvecklingen mot en minskad andel resande med kollektivtrafiken, ökad biltrafik och fortsatt höga utsläpp av växthusgaser. Detta borde också vara den självklara utgångspunkten i länsplanen. Även om det återfinns flera viktiga kollektivtrafiksatsningar i länsplanen anser vi att kollektivtrafiken generellt är alldeles för underdimensionerad i det sammanslagna förslaget för länsplanen och den nationella planen. För att uppnå en samhällsutveckling som är gynnsam både för regionen möjlighet att växa, för miljön och för resenärerna krävs ett helt annat arbetssätt än det som har legat till grund för Stockholmsöverenskommelsen och därmed också för länsplanen och den nationella planen.

Vi förespråkar en mycket kraftfull satsning på utbyggd, modern kollektivtrafik. Vi vill också se utvecklade trängselavgifter på vägnätet, med syftet att maximalt utnyttja befintliga vägar (alltså något helt annat än de vägskatter som nu föreslås i syfte att dra in pengar till nya vägbyggen).

Vi ser med stor oro på att flera av de kollektivtrafikprojekt som bedömts som nödvändiga för att klara den snabbt ökande befolkningen i regionen ej finns med i länsplanen eller i den nationella planen för perioden 2010-21. Dit hör:

- Mälarbanan mellan Tomtebodavägen och Barkarby
- Spårväg Syd
- Spårväg Syd, etapp 2 mellan Skarpnäck och Älvsjö
- Spårförbindelse mellan Odenplan och Karolinska (föreningen anser att en spårvägslinje är att föredra, såvida inte tunnelbanelinjen kan få mycket hög turtäthet).
- Utbyggnaden av spårvägen mellan Solna och Universitetet
- Utbyggnaden av spårvägen från Universitetet till Hjorthagen-Värtanområdet
- Konvertering av 4:ans stombusslinje till spårväg
- Spårförbindelse Akalla-Barkarby
- Förlängning av tunnelbanan Hagsätra-Älvsjö
- Ny spårförbindelse till den snabbt växande Nacka-Värmdöregionen
- Ny spårförbindelse till Åkersberga – Norrtälje (föreningen förespråkar en förlängning och dubbelspårläggning av Roslagsbanan, vilket medger högre hastigheter och skip-stop).
- Ny spårförbindelse till Nacka-Värmdöregionen (föreningen anser att det är extra viktigt att täcka områden som Boo, Gustavsberg och Mölnvik)

Vid sidan av de projekt som lyfts fram som nödvändiga i RUFS, Stockholms översiktsplan eller andra centrala utredningar/planer anser Kollektivtrafikant Sthlm att även följande kollektivtrafikprojekt bör utredas och lämnas ekonomiskt utrymme för i länsplanen och den nationella planen:

- En tram-train lösning mellan Älvsjö och Solna Station, med bytespunkter vid Liljeholmen, Hornstull, Fridhemsplan, StEriksplan, Norra Station/Karolinska.
- En ny bussterminal i centrala Stockholm med möjlighet till ökad snabbbusstrafik (Bus Rapid Transport), bland annat från Tyresösektorn. Systemet kräver även att filer på infartsleder reserveras för busstrafik i betydligt högre grad än i idag.
- En ny spårförbindelse, som en del av eller i direkt anslutning till Förbifart Stockholm (om denna genomförs)
- Konvertering av övriga stombusslinjer i Stockholms innerstad till spårväg
- En ny pendeltågsgren som dras upp från Karlberg via Karolinska till Freskati med en bra bytesplats till Roslagsbanan. Förslaget innebär bland annat att universitetsområdena knyts samman med Södertörn och att Södra Stockholm knyts samman med nordostsektorn på ett mycket kostnadseffektivt sätt.
- En förlängning av Roslagsbanan till Arlanda med egen hållplats (för att på så sätt slippa

trafikeringsavgiften).

- En alternativ linje till Akalla-Barkarby i form av Hjulsta – Tensta – Rinkeby – Kista – Husby – Akalla. Denna linje använder till stor del befintliga spår. Den trafikeras med mycket korta T-banetåg (3 vagnarsenhet) som körs automatiskt utan förare i tidluckorna mellan de innerstadsdestinerade tågen. Linjen bör även bindas samman med pendeltåg genom förlängningarna Hjulsta-Barkarby samt Akalla-Häggvik.

•

Länsplanen klarar inte trängseln i kollektivtrafiken

Redan idag är Stockholms kollektivtrafik kraftigt underdimensionerad på vissa sträckor. Delar av tunnelbanenätet har nått sitt kapacitetstak. Det är så fullt på spåren att det inte finns möjlighet att sätta in fler tåg. Konsekvensen har blivit att SL ser sig tvingade att plocka bort säten för att kunna tränga in fler resenärer i vagnarna. Vi ser inte att de föreslagna satsningarna som presenteras i länsplanen och den nationella planen klarar att parera dessa trängselproblem, särskilt inte då regionen växer snabbt. Från Stockholms stads sida finns dessutom en tydlig prioritering att bygga bostäder i kollektivtrafiknära lägen, vilket ytterligare ökar trängseln i framför allt tunnelbanenätet.

Konverteringen av Stombusslinje 4 har en central roll i att avlasta tunnelbanan i de centrala delar där man idag har nått kapacitetstaket. Linjen har idag över 60.000 passagerare per dag. I många europeiska städer skulle det vara en självklarhet att en så hårt trafikerad busslinje snarast konverterades till spårväg. Det är mycket svårt att se varför denna åtgärd nedprioriteras och läggs 15 år framåt i tiden. Även övriga stombusslinjer bör successivt byggas om till spårväg i syfte att avlasta tunnelbanan och öka framkomligheten i innerstaden.

Resenärerna upplever idag också svåra trängselproblem i pendeltågstrafiken. Citybanan är en viktig del i att avhjälpa dessa trängselproblem. Samtidigt riskerar en stor del av trängselproblemen att kvarstå då Mälärbanan kraftigt försenas i den föreslagna länsplanen och nationella planen. Det innebär att avlastande regionaltåg inte kommer att kunna köras fullt ut. Vi anser att det borde bara en självklar målsättning att den utbyggda Mälärbanan ska stå klar samtidigt med invigningen av Citybanan för att på så sätt kunna utnyttja Citybanan ökade kapacitet fullt ut.

Kollektivtrafikprojekten ligger för långt bort i tiden

Även de kollektivtrafikprojekt som återfinns i länsplanen eller den nationella planen ligger ofta alldeles för långt bort i tiden. Vi ser en överhängande risk för att fördröjningar av andra projekt kommer att omöjliggöra genomförandet av dessa projekt inom en rimlig tid. Särskilt oroliga är vi för risken att Förbifart Stockholms kostnader kommer att skena. Allt talar idag för att Vägverkets kostnadsuppskattning för genomförandet av Förbifarten är underskattad. Projektkostnaden anges i länsplanen 28,3 miljarder kronor, vilket innebär att Förbifartens kostnader på bara några månader har skrivits upp med 3,3 miljarder kronor. Någon riktig kostnadsberäkning har inte heller genomförts. Det bör tilläggas att det var när Banverket gick från läget till kostnadsuppskattning till en verklighetsbaserad kostnadsberäkning som Citybanans kostnader ökade med cirka 50 procent (och därefter har ökat ytterligare). De förväntade fördröjningarna för Förbifart Stockholm riskerar också att lösa ut alternativet Länsram -25 %, vilket innebär viktiga utbyggnader av dubbelspår på Nynäsbanan inte blir av, samt att Lidingöbanan måste läggas ner.

Finansieringsgraden av kollektivtrafikprojekten är för låg

Ett annat orosmoment är att SL inte längre kan räkna med inköpet av nya vagnar i kostnadsberäkningarna för nya projekt. Regeringens beslut i denna fråga innebär att statens finansieringsgrad av spårprojekt har minskat. Utan det statliga stödet till vagnparken blir det sammantagna stödet till tvärspårvägarna betydligt lägre än de 50 % som tidigare har varit det vanliga. För tvärbanans förlängning till Solna samt spårväg Syd är det sammantagna statliga stödet knappt 30 procent av totalkostnaden. För tvärbanan till Kista är stödet ännu lägre. I ett landsting med hårt ansträngd ekonomi kan detta få betydande konsekvenser för möjligheten att genomföra

utbyggnaderna. Risken att kostnaderna skjuts över på resenärerna genom höjda biljettavgifter är också mycket stor.

Länsplanen utgår inte från målprinciperna

Stockholmsregionen är i ett nationellt perspektiv unikt tätbefolkad och har därmed unika möjligheter att utveckla ett effektivt och miljöanpassat transportsystem. Tyvärr har detta inte varit utgångspunkten i framtagandet av länsplanens föreslagna satsningar. Istället har man utgått ifrån den så kallade Stockholmsöverenskommelsen, som enligt sin egen miljökonsekvensbedömning beräknas ge en kraftig ökning av trängseln på vägnätet samt en kraftig minskning av kollektivtrafikens andel av resandet inom regionen.

Enligt miljökonsekvensbeskrivningen beräknas Stockholmsöverenskommelsen bidra till att bilköerna år 2030 kommer bli 5-8 gånger värre än idag. Detta beror till stor del på att biltrafikens andel i högtrafik beräknas öka från 39 till 50 procent samtidigt som kollektivtrafikens andel av resandet i länet minskar från 42 till 37 procent. Miljömålet för Stockholmsöverenskommelsen om att minska koldioxidutsläppen från trafiken med 30 % till 2030 riskerar att helt komma på skam. Miljökonsekvensbeskrivningen talar istället om en ökning av koldioxidutsläppen från regionens vägtrafik med över 40 procent. Med tanke på det allvarliga miljöhot som världen nu står inför är det minst sagt en märkligt att länsplanen och den nationella planen har som utgångspunkt att förverkliga denna negativa utveckling.

Ett grundproblem med Stockholmsöverenskommelsen var att målet var att komma fram till en överenskommelse oavsett konsekvenserna för miljö och stadsutveckling. Miljöaspekter kom in mycket sent i förhandlingarna och har på inget sätt varit styrande för den önskelista som blev resultatet. Någon jämförelse ur miljö- eller effektivitetsperspektiv av de olika objekten förekom inte inför beslutet, istället användes idén att ungefär lika mycket ska satsas på vägtrafiken som på spårburen trafik som utgångspunkt. Därmed uteslöts också alla möjligheter till jämförelser mellan väg- och spårprojekt ur miljösynpunkt.

Länsstyrelsen har valt att utgå från resultatet från Stockholmsöverenskommelsen i sitt förslag till regional infrastrukturplan. Därmed har man också anslutit sig till de bristande principer som var vägledande för Stockholmsöverenskommelsen. Det viktigaste är att idéerna är förankrade. Det innebär att principer och mål kring miljöpåverkan och samhällseffektivitet kommer i andra hand, om de överhuvudtaget berörs. Det finns naturligtvis en styrka i en enad region i den huggsexa som pågår kring de statliga infrastrukturmedlen, men resultatet av denna enighet är att länsstyrelsen i och med sitt förslag till länsplan förespråkar en samhällsutveckling där Stockholms bilköer ökar kraftigt, där kollektivtrafikandelen sjunker och där koldioxidutsläppen ökar. Tilläggas bör att den sammantagna länsplanen och nationella trafikplanen innehåller ännu färre kollektivtrafiksatsningar än Stockholmsöverenskommelsen och därför riskerar att ge ett ännu mer negativt resultat.

Även förslaget till Regional utvecklingsplan (RUF) har varit vägledande i länsstyrelsens arbete. Kollektivtrafikant Stockholm anser att en flerkärnig region enligt RUFs förslag kan vara intressant. Men det förutsätter att kärnorna binds samman med effektiv kollektivtrafik. Eftersom länsplanen inte innehåller någon sådan kollektivtrafik (Spårväg Syd utreds endast och ingen spårförbindelse planeras parallellt med Förbifart Stockholm, som för övrigt inte ens får egna bussfiler) är risken uppenbar att den ursprungliga idén med täta kärnor slås sönder. Med endast vägförbindelser mellan ”kärnorna” riskerar istället bebyggelsen att spridas ut. Detta gör att den tänkta effekten blir den motsatta. Man skapar områden som är mycket svåra att kollektivtrafikförsörja och där andelen privatbilism är mycket hög, vilket innebär att miljö- och framkomlighetsproblemen ökar.

Kollektivtrafikant Stockholm anser att all trafikplanering ska utgå ifrån transportbehovet. Valet av färdmedel ska komma i andra hand efter det att miljö- och framkomlighetsaspekterna har vägts in.

Vi är övertygade om att detta skulle innebära betydligt större satsningar på att utveckla kollektivtrafiken. Nyligen har den nationella kollektivtrafikbranschen tagit fram ett program för fördubblad andel kollektivtrafik. Vi delar branschens uppfattning att detta är möjligt. För att det ska vara genomförbart är ökade resurser till satsningar på kollektivtrafiken en förutsättning. En viktig del i detta är att låta intäkterna från trängselavgifterna gå till att utveckla regionens kollektivtrafik.