

Näringsdepartementet,
Jakobsg. 26

Kollektivtrafikant Stockholm avger härmed följande yttrande över kollektivtrafikutredningen (SOU 2003:67)

Kapitel 2: Figureerna 2.1 och 2.2 visar hur samhället låtit kollektivtrafiken förlora marknadsandelar under det senaste halva seklet. Särskilt anmärkningsvärd är nedgången i fjärrtågens marknadsandel under perioden 1980 – 1993.

Kapitel 3: Kollektivtrafikant Stockholm instämmer i kommitténs förhoppning, särskilt punkterna:

- Gör det attraktivare att åka kollektivt genom att öka pålitligheten, anpassa linjestreckningar och avgångstider efter resenärernas behov, förkorta restiderna genom att prioritera bussarnas framkomlighet och förbättra komforten
- Gör det enklare att resa genom t.ex. fasta avgångstider, täta avgångar, samordning av linjer och tidtabeller, bättre information inte minst vid störningar.

Föreningen anser att det är en brist att utredningen inte tagit upp användandet av trängselavgifter för att styra över människor till kollektivt resande och för att ekonomiskt stärka investerings- och driftsbudgetarna för kollektivtrafikbolagen. Vi anser att även intäkter från andra ekonomiska styrmedel som används för att styra över till kollektivt resande ska gå till investeringar och andra förbättringar av kollektivtrafiken.

Kapitel 4: I kapitlet uttrycker kommittén sin vision för år 2020, bl.a. att tvåbilshushållen bli färre. Kollektivtrafikant Stockholm tycker att denna vision är otillräcklig. I storstadsområdena bör det vara möjligt för en familj att leva drägligt helt utan bil, med andra ord bilhushållen bör bli färre och därigenom öka underlaget för en väl utbyggt kollektivtrafik!

Föreningen anser att utredningen borde gå djupare i problematiken kring bristande medel för att genomföra nödvändiga investeringar i kollektivtrafiken. I Stockholmsregionen har behovet av kollektivtrafikinvesteringar under perioden 2004-2015 bedömts uppgå till 37 miljarder kronor, men enligt Banverkets investeringsplan avsätts inte ens en tredjedel av den summan för investeringar i regionen. Det innebär också att satsningarna på kollektivtrafiken under denna 11-årsperiod blir lägre än motsvarande satsningar på vägtrafiken. Vi anser att en översyn ska göras kring Banverkets, Vägverkets och Länsstyrelsens roller när det gäller transportplanering och att man i det arbetet ser över möjligheten till en samlad regional transportmyndighet, där en sammanvägning kan göras mellan transportbehov, miljökonsekvenser och andra

KOLLEKTIVTRAFIKANT STOCKHOLM

Bergsunds Strand 13, 117 38 Stockholm TEL: 08-66 88 010, FAX: 08-84 64 84
E-post: kollektivtrafik@hotmail.com Hemsida: <http://www.kollektivtrafikant.org>
Org. Nr 802405-2270 Postnr. Nr 608 24 24-0

viktiga faktorer för Stockholmsregionen. Vi ser idag med stor oro på kollektivtrafikens utveckling i regionen, med alltför snåla investeringsbidrag från Banverket och krav att trafikhuvudmannen Stockholms läns landsting, som har en mycket svag ekonomi, får krav att stå för 50 % av investeringskostnaderna samt alla driftskostnader själv.

Kapitel 5: Kollektivtrafikant Stockholm är inte motståndare till konkurrensutsättning och privata entreprenörer men anser att det hitintills har skett på ett dåligt sätt i Stockholms Län. Man har bara strävat efter att minimera kostnaderna varvid man fått de entreprenörer som prutat mest på kvaliteten i trafiken. Kommittén drar slutsatsen att: ”Det är positivt att huvudmännen vid upphandling nu allmänt ställer artikulerade miljö- och säkerhetskrav m.m. och att de tidigare s.k. bruttoavtalen alltmer ersätts av incitamentsavtal, som premierar hög resenärstandard och växande passagerarantal.” Kollektivtrafikant Stockholm anser inte att så är fallet men hoppas att det kommer att bli så i framöver. Entreprenörerna bör ha någon form av rörlig del i avtalet så att den entreprenör som kan dra till sig fler resenärer får ökad vinst och den som misslyckas får en reducerad ersättning.

Kapitel 7: Nyinflyttade får ofta brev med samhällsinformation och reklamerbjudanden från lokala handlare. Kollektivtrafikbolagen bör också informera nyinflyttade om vilka förbindelser som finns i närområdet.

Kapitel 8: Föreningen anser att konsumentskyddet för kollektivtrafikresenärerna ska stärkas. Det är fullt rimligt att resenärerna upp till en viss nivå ska kunna kräva och få ersättning för till exempel ett missat teaterbesök som beror på förseningar eller andra problem i kollektivtrafiken.

Kollektivtrafikant Stockholm instämmer i övrigt i de föreslagna åtgärderna men beträffande den sista punkten: ”I ägardirektiven till SJ AB ska vikten av att stärka konsumentens ställning betonas.” ställer vi oss frågande varför bara SJ AB, varför inte alla offentligägda trafikbolag?

Vi anser att utredningen brister i att belysa problemen kring trafikhuvudmännens oförmåga att hantera regionförstoringar. Fasta gränser mellan olika kollektivtrafikområden får ibland mycket märkliga ekonomiska följder. Resekostnaderna kan bli mycket höga för personer som pendlar mellan områden där två olika trafikhuvudmän ansvarar.

Kapitel 9.1: Kommittén har på ett förtjänstfullt sett redovisat trafikens utsläpp av luftföroreningar men man har missat övriga miljöeffekter. För Storstockholmsområdet är tillgången på mark begränsad. Ett ineffektivt trafiksystem kräver att mycket av de befintliga grönområdena och öppna vattenspeglarna ska bebyggas med motorvägar och broar. Kollektivtrafiken är mindre utrymmeskrävande och därmed mindre miljöskadligt. Bästa sättet att främja kollektivtrafiken i storstadsområdena är att införa framkomlighetsavgifter eller anti-trängselavgifter (något oegentligt benämnt trängselavgifter). Riksdagen bör genom lagstiftning öppna för framkomlighetsavgifter och samtidigt fastslå att nettoöverskottet från dessa ska oavkortat tillfalla

kollektivtrafiken i den aktuella regionen. Riksdagen bör tillåta att avgiften får fluktuera inom ett visst intervall så att avgiften kan anpassas så att önskvärd effekt uppnås.

Kapitel 9.2: Kollektivtrafikant Stockholm vill här peka på den stora säkerhetsrisk som ligger i att ha överfulla bussar med ståpassagerare på motorväg. Vi anser att vi alla resor på vägar med tillåtna hastigheter över 70 km/h skall passagerarna ska ha möjlighet att sitta bältade och ståpassagerare kan inte tillåtas! Trafikhuvudmannen måste se till att tillräcklig transportkapacitet finns för detta.

Kapitel 12: Kollektivtrafikant Stockholm instämmer i huvudsak. Särskilt vill vi uppmärksamma punkten: ”I de fall kommunen väljer att exploatera områden, som trafikhuvudmannen – åtminstone inledningsvis – inte kan ge en rimlig service inom tillgänglig budget, kan THM erbjuda trafikförsörjning under förutsättning av att kommunen och/eller byggherren bidrar till driftskostnaderna”

I Storstockholmsområdet har vi sett allt för många exempel på att man bygger nya bostadsområden utan erforderlig kollektivtrafikförsörjning. Först efter flera år då de boende redan blivit bilberoende drar man fram spårburen kollektivtrafik. Stora externa köpcenter utan kollektivtrafikförsörjning är också problem. Plan- och bygglagstiftningen bör kompletteras med ett krav på ordnad kollektivtrafikförsörjning som ett krav för att få bygga bostadsområden eller stormarknader över en viss storlek.

Spårburen kollektivtrafik ställer krav på ett visst trafikunderlag för att bli samhällsekonomiskt lönsam. Detta krav på trafikunderlag bör dock inte vara större än det trafikunderlag som fodras för att bygga vägar med bubbla körbanor t.ex. motorvägar. Man bör därför inte bygga några fler motorvägar innan man först ordnat spårburen kollektivtrafik med dubbelspår. Dessutom bör man komplettera spårförbindelserna på sådana ställen där man redan byggt motorvägar utan föregående dubbelspårig järnväg.

Föreningen anser att det är en brist möjligheten att kombinera resande med kollektivtrafik och cykel inte har behandlats av utredningen. Vi anser att det är mycket positivt om det finns möjlighet och utrymme för att ta med cyklar i kollektivtrafiken och att det även bör betonas att det är viktigt att låsbara cykelparkeringar ordnas vid stationer..

Kapitel 13: Kollektivtrafikant Stockholm tycker att de framlagda förslagen är intressant och värda att prövas. En första åtgärd bör vara att ta bort moms på kollektivtrafiken. Kollektivtrafikant Stockholm anser att det är ett grovt tjänstefel av Riksskatteverket att man inte redan utfärdat regler för hur fri parkeringsplats ska förmånsbeskattas.

Kapitel 14: Se synpunkter på kap. 5

Kapitel 15: I kapitel 15 efterlyser utredaren konsumentorganisationerna. Kollektivtrafikant Stockholm är en konsumentorganisation och vi ser fram emot idéutbyte med vårt lokala trafikbolag SL. Vi anser också att det är viktigt att trafikbolagen har kompetens och kapacitet för strategisk planering.

(**Kapitel 16:** Kollektivtrafikant Stockholm har inga synpunkter på detta kapitel, som rör glesbygden. Men vi anser att storstadsområdena har mycket allvarliga problem med sin kollektivtrafik, vilket kunde varit värt ett eget kapitel.)

Med vänlig hälsning
KOLLEKTIVTRAFIKANT STOCKHOLM

Karl Krook
ordförande