

Föreningen TiM-pendlare har givits möjlighet att lämna yttrande på remissen om det nya Trafikförsörjningsprogrammet för kollektivtrafiken i Stockholms län. Då föreningen företräder mestadels tågpendlare som huvudsakligen reser mest med tåg inom de sex länen i Mälardalen, kommer vårt yttrande till största delen att avse de delar av programmet som rör resor med lokal- och regionaltåg i Stockholm samt till och från grannlänen.

Ni uppmanar även till att lämna synpunkter även på den preliminära hållbarhetsbedömningen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning som ni låtit genomföra. Vi har från föreningens sida inget att anföra om den, utan vi konstaterar enbart att det är mycket tillfredställande att även en sådan bedömning gjorts.

Det nu aktuella regionala trafikförsörjningsprogrammet har målhorisont 2035. Programmet styrs av lagen (2010:1065) om kollektivtrafik och beskriver behovet av kollektivtrafik och långsiktig strategisk inriktning för utvecklingen av kollektivtrafiken i länet. Nedan våra synpunkter på programmet.

Till att börja med vill föreningen uttrycka sin stora tillfredsställelse med att ni i programmet även lyfter fram just kollektivtrafik över länets gränser med buss, regionaltåg och pendeltåg. Detta visar på ett helhetsperspektiv som vi i föreningen anser vara centralt för en väl fungerande framtida trafik med större regional arbetsmarknad. Tyvärr saknar programmet i många avseende konkretion och mycket av texten utgörs av rena självklarheter som att minska energiåtgången, klimatutsläppen och vikten av att trafiknära bostäder skyddas mot buller.

Programmet är uppdelat i tre delar: behovet av kollektivtrafik, målen för densamma och en ”gemensam väg framåt”. Därefter listas nio olika mål, fördelade på tre teman. Målvärden för indikatorer kommer man att komplettera med efter remissperioden

Dagens kollektivtrafik och resande (avsnitt 2)

Under rubriken ”Behovet av kollektivtrafik” redogörs i programmet bl a för att invånarna i länet i snitt genomförde 4 miljoner resor per vardag före pandemin, varav knappt 1,3 miljoner resor skedde med kollektivtrafiken. Av beskrivningen av dagsläget framgår även att en omfattande arbetspendling in till Stockholms län sker från bland annat Västerås, Örebro och Eskilstuna samt naturligtvis Uppsala. Vidare anges att det procentuellt är pendling i relationer ut från Stockholms län som ökat mest under senare år. Det konstateras även att kollektivtrafikens konkurrenskraft försämrats på senare år, även åren närmast före pandemin. Stockholmsregionen står inför den största upprustnings- och utbyggnadsfasen i kollektivtrafiken på över 50 år, med planerade investeringar om cirka 80 miljarder kronor som innefattar bland annat 46 nya spårstationer. Programmet stipulerar även att regionen ”utan tvekan har en kollektivtrafik i världsklass”. Föreningen håller med om att Stockholm har en kollektivtrafik av hög klass och jämfört med andra städer av samma storleksordning en mycket väl utbyggd sådan. Från föreningen är vi glada över att regionen inte är nöjd med detta, utan har ambitioner om ytterligare förbättringar.

Framtida behovsbild (avsnitt 3)

I detta avsnitt redogörs för de framtida behoven av kollektivtrafik. I delavsnitt 3.1 *Kollektivtrafikens roll för regional utveckling* anges att Stockholmsregionen ska vara en ”storstadsregion med stark attraktionskraft”, som bygger på bland annat tillgänglighet och inkludering för alla som bor och verkar i länet samt att regionen ska vara en ledande kunskapsregion. Bland framtidsutsikterna anges att man vid planering för ett transporteffektivt samhälle också måste innefatta att planera för ökad tillgänglighet på andra sätt än att behöva genomföra en resa; som exempel anges att digitaliseringen och ökat distansarbete på sikt bidrar till att begränsa framtidens resebehov. Vi ser mycket positivt på att detta inkluderas i programmet. Vidare nämns som exempel att infartsparkeringar och cykelparkeringar möjliggör för resenärer att bättre kunna kombinera andra färdmedel med kollektivtrafiken. Detta är något som föreningen efterfrågat i olika sammanhang till flera av de kollektivtrafikmyndigheter vi har kontakt med.

Trafikförsörjningsprogrammet nämner också att det på sikt finns behov av att ta större hänsyn till fritidsresandet när kollektivtrafik planeras. Även detta är något som föreningen framhållit vid ett flertal tillfällen.

En annan central aspekt som berörs i programmet är trygghet och tillgänglighet. I takt med att digitala lösningar lett till att allt färre anställda finns nåbara för resenärerna på stationer och hållplatser är dessa frågor givetvis av största vikt. Detsamma gäller trafikens pålitlighet, givetvis. Det är utmärkt att programmet betonar dessa saker, men föreningen saknar i programmet konkreta åtgärder för att uppnå detta.

Det är med stor tillfredsställelse som föreningen noterar att Trafikprogrammet skriver: *”Över länsgränserna är den storregionala tågtrafiken en viktig pusselbit för att förverkliga de storregionala målen för transportsystemet. Denna trafik knyter samman kommuner, städer och regionala kärnor i ett sammanbindande transportsystem och skapar förutsättningar för en fortsatt regionförstoring och förtätning. Att säkra järnvägens kapacitet och tågtrafikens tillförlitlighet i pendlingsstråken in och ut från Stockholms län är centralt både för omställningen till ett hållbart transportsystem och för den regionala utvecklingen i hela Stockholm-Mälarenregionen.”* Föreningen ställer sig till fullo bakom denna beskrivning av framtida behov.

I övrigt så instämmer vi i programmets uttalade ambitioner vad gäller vikten att öka kollektivtrafikens marknadsandel, god tillgänglighet i hela regionen samt att systemet ska vara robust för klimat, miljö och människa. Detta är självklarheter, men här vore det önskvärt med mer konkretion i programmet.

Mål för kollektivtrafiken 2035 (avsnitt 4)

Programmet anger nio mål med sikte på år 2035, dessa mål är fördelade inom tre teman (*Hållbart resande, Tillgänglig region* och *Ansvarsfullt kollektivtrafiksystem*). Målen ska vara styrande för utvecklingen av kollektivtrafiken och fungera vägledande för alla som är inblandade i utvecklingen av kollektivtrafiken. Föreningen ställer sig bakom målen i sig.

Mål 1: Kollektivtrafiken utmanar bilen i allt fler resrelationer

Här anges att utgångspunkten är att satsningar på att öka kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna ska ske både i geografiska områden där det finns potential sett till resandeunderlag och i områden med en hög biltrafikandel. Detta är givetvis goda ambitioner, men om det – som i nuläget – finns begränsade resurser är det föreningens uppfattning att det trots allt bör ges prioritet åt att säkerställa kvaliteten i den befintliga trafiken. Utökningar av trafiken får inte leda till kvalitativa försämringar i befintlig trafik.

Mål 2: Kollektivtrafiken uppfattas som trygg och pålitlig

Programmet betonar under detta mål att ”pålitlighet och trygghet är centralt för att få fler att resa hållbart med kollektivtrafiken”. Det är givetvis även föreningens uppfattning att det är centralt för kollektivtrafiken att resenärerna kan lita på att man kommer fram vid rätt tid samt att man får korrekt information.

Mål 3: Kollektivtrafiken är enkel att kombinera med andra färdmedel

Detta är en självklarhet. Tyvärr något som ofta förbises. Föreningen uppskattar att programmet här framhåller sådant som infartsparkeringar och cykelparkeringar. Föreningen anser dock att det skulle vara bra om möjligheterna att medföra cykel ombord på bussar och tåg kunde utökas från dagsläget. Möjligheten att cykla i ”båda ändarna” av resan utan att behöva ha två cyklar är något som skulle underlätta för många, även om vi givetvis inser svårigheterna med att realisera detta på t ex pendeltåg och bussar (och särskilt i rusningstid).

Mål 4: Kollektivtrafiken gör att fler kan delta i samhället

Under detta mål talas om åtgärder av slaget utveckla nya typer av biljetter, förenkla resandet för exempelvis barn, äldre och personer med fysisk eller kognitiv funktionsnedsättning genom fysisk tillgänglighetsanpassning, synlig personal etc. Åtgärder av detta slag välkomnas givetvis.

Mål 5: Kollektivtrafiken binder samman regionen

Föreningen har inga synpunkter på detta mål. Att trafiksystemet ska sammanlänka regionens utpekade regionala kärnor och andra strategiska platser är centralt för attraktiviteten.

Mål 6: I de särskilda persontransporterna upplever resenären god kvalitet under hela resan

Här har vi inga kommentarer, utöver att detta är viktigt för den nämnda resandegruppen.

Mål 7: Kollektivtrafiken minskar sin negativa påverkan på klimat, miljö och människa

Programmet påpekar här att "[K]ollektivtrafiken medför påverkan på miljö, klimat och människors hälsa". Här talas om minskade utsläpp och minskat buller bl a. Föreningen ställer sig givetvis bakom dessa ambitioner.

Mål 8: Kollektivtrafiken fungerar vid förändrat klimat och andra yttre påfrestningar

De mål som anges under denna punkt ställer sig föreningen också bakom. Trafiken måste vara robust och tåla förändringar. Lövhalka, solkurvor, snö och nedfallna träd gör att spårtrafiken ibland verkar överraskas av de återkommande säsongsproblemen och detta ger naturligtvis oro för vad som kan ske till följd av klimatförändringar. Så att åtgärder på detta område ses som ett prioriterat mål ser vi med stor tillfredsställelse på.

Mål 9: Kollektivtrafiken är resurseffektiv i planering, drift och förvaltning

Föreningen har inga synpunkter på detta mål. Men självklart är det viktigt att hushålla med resurserna för att säkerställa att man får en optimal trafik i förhållande till investerade resurser.

Målen ska följas upp genom mätbara indikatorer. Målvärdena är ännu inte fastställda, varför vi inte har något att anföra här.

En gemensam väg framåt (avsnitt 5)

Här fokuserar programmet på vikten av samarbete och samordning. Att utbyggnad av kollektivtrafik sker samordnat med t ex bebyggelseplanering. Även samverkan med olika organ och aktörer lyfts fram. Detta är naturligtvis viktigt; en fungerande kollektivtrafik kan inte få hindras av rent administrativa gränser, utan lösningar i samverkan måste uppnås.

Programmet diskuterar även det alltmer uppmärksammade problemet med rådande personalbrist och framtida kompetensförsörjning. Problemet med lokförarbristen är medialt uppmärksammat, men även andra personalkategorier som behövs i samband med den spårbundna trafiken omfattas av personalbrist liksom även bussbranschen. Dessa grupper är nödvändiga för att kollektivtrafikens kan finnas och därmed extremt nödvändiga för att trafikförsörjningsprogrammets mål ska vara meningsfulla. Här nämner programmet åtgärdsområden som bland annat att skapa attraktiva yrkesutbildningar och att säkra goda arbetsvillkor via kollektivavtal.

Avslutningsvis noterar programmet att det är en trend att de ökande intäkterna i trafiken inte följer den ökande kostnadsutvecklingen för densamma och att det kommer bli en stor utmaning att klara finansieringen av kollektivtrafiken om utvecklingen fortsätter som den varit på senare år.

Enköping 2022-06-02

Per-Anders Staav, Ordförande