

2010-02-23

registrator@sl.se

AB Storstockholms Lokaltrafik

105 73 STOCKHOLM

SLs förslag till Trafikplan 2020

Ärendet har beretts av KSLs Samhällsbyggnadsberedning den 2010-02-16. På grund av att remisstiden inte medger behandling i styrelsen har svaret beslutats av styrelsens arbetsutskott.

KSLs synpunkter

SLs nya initiativ att föra in ett planeringsinstrument för sin trafikeringsutveckling på medellång sikt är bra. Trafikplan 2020 är ett framåtsträvande dokument som ger en bra beskrivning av vad som krävs för investeringar av SL för att möta Stockholmsöverenskommelsens målsättningar för kollektivtrafikens utveckling i länet.

Det är positivt att planen i de flesta avseenden överensstämmer med den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUF 2010) och att det finns en i grunden god vilja från SL att förankra och sprida den samlade kunskapen som planeringsunderlaget ger.

Remissförfarandet

Genomförandet av förslagen i trafikplanen är beroende av att SL utvecklar samarbetet med regionens kommuner. Det är då mycket märkligt att kommunerna inte bjuds in till att få ta del av förslagen och direkt ge sina synpunkter. En tidig förankring och diskussion med samtliga 26 kommuner kring planen är en grundförutsättning för att genomförandet av insatserna ska kunna löpa smidigt. Vi vill understryka att KSL inte kan vara uttolkare av den samlade kommunala viljan i denna fråga utan förankring måste ske genom direkt dialog med kommunerna.

För att få en förankring och acceptans för scenariorna och deras implikationer bör kommunerna således involveras så tidigt som möjligt i processen. Remittering till länets 26 kommuner borde därför ha varit en självklarhet, trafikplanens sammansättning av strategiska frågeställningar och analys förtjänar en bred spridning bland berörda politiker och tjänstemän.

KSL medverkar gärna till att förbättra samarbetet mellan länets kommuner och SL men det kräver en god framförhållning. Vi är öppna för en diskussion hur ett sådant samarbete kan formas framöver.

Planens utformning och uppläggning

Trafikplan 2020 är en tydlig beskrivning av kollektivtrafikutvecklingen och behov av investeringar mm utifrån olika antaganden gällande hastigheten i genomförandet av Stockholmsöverenskommelsens olika delar.

För att ge läsaren en bättre bild av möjligheterna och svårigheterna att kunna genomföra och finansiera projekten med regionala medel är det också bra om planen kompletteras med en genomförandestrategi och att det tydligare åskådliggörs i vilka delar som staten skall finansiera projekten och i vilka delar som landstinget själv skall stå för kostnaderna.

Det framtida resebehovet beror på många faktorer. Ur samhällsekonomisk och miljömässig synpunkt är de viktigaste dock sambanden mellan personbils- och kollektivtrafik. Både nuläge och scenarioutfallet 2020 skulle därför vinna på att kompletteras med en beskrivning av den totala reseefterfrågan. Införandet av ytterligare ett scenario, ”extra hög”, skulle också bidra att tydliggöra vad det kan innebära i utbyggnad för att klara eventuella framtida än högre ställda klimatmål.

Planens utgångspunkter och inriktning

Planen bygger i huvudsak på radiell trafikförstärkning, samt den citynära tvärbanan, vissa stombusslinjer och den nya intressanta tanken om en ”Bus Rapid Transit¹”-lösning (BRT). Med RUFSS åtta kärnutvecklingsområden som utgångspunkt bör även fler strukturerande tvärförbindelser diskuteras. Det är anmärkningsvärt att de regionala stadskärnorna i RUFSS 2010 inte ens omnämns i trafikplan 2020. De åtta regionala stadskärnorna kommer att tillsammans innehålla en betydligt större andel av arbetsplatser, service i de utpekade kärnorna som också förväntas få betydligt bättre stadsmässiga kvaliteter än de har idag. En god kollektivtrafiktillgänglighet till dessa stadskärnor är en grundläggande förutsättning för att detta ska lyckas. SL har därför en viktig roll att stödja stadskärnornas utveckling genom god kollektivtrafikförsörjning och bör aktivt medverka i framtagandet av den handlingsplan som Regionplanekontoret samordnar.

Planens fokus ligger på andra utvecklingsinsatser än Tunnelbanesystemet. Den snabba förväntade befolkningsutvecklingen i länet innebär att såväl tvärsparbanor som tunnelbanan bör beaktas i den framtida strategiska planeringen. Detta bör tydligare lyftas fram och ligga som en bas i planen.

Utvecklingsbehoven i de city-nära områdena är något som planen generellt bör adresseras tydligare. Den största befolkningsökningen i regionen kommer att ske i ett band runt innerstaden (dvs främst Solna-Sundbyberg-Nacka- Söderförort-Västerort) och de ökade behoven av kollektivtrafikförstärkning i dessa områden behöver beskrivas tydligare.

Vi efterlyser också ett resonemang om var fokus på kapacitetsförstärkning ska ske. Innerstaden har redan god kapacitet och det är troligt att det är kostnadseffektivare och bättre för den regionala utvecklingen och t ex klimatmålsuppfyllelse om kapacitetsförstärkning sker utanför innerstaden. Utvecklingen av kollektivtrafiken bör

¹ Bus Rapid Transit är en term för avancerade busstrafiksystem, där man använder många av de lösningar som man annars finner i spårtrafik. BRT kan sägas vara busstrafikens svar på spårtrafikens tunnelbana.

2010-02-23

Dnr 2009/0062

i större utsträckning än tidigare fokusera på de delar av regionen där det finns störst potential för att människor går över från att köra bil till att resa kollektivt.

Planen bör därför också kompletteras med en genomgång av områden eller resrelationer där den största potentialen för ökade kollektivtrafikandelar finns. För att tydliggöra detta kan trafikplanen lämpligen kompletteras med en beskrivning av konsekvenserna för kollektivtrafiken av regionens utsläppsmål.

Planen beskriver behov av markanspråk för depåer, bussantal etc men tar inte upp olika typer av energibärare och vilka konsekvenser de kan medföra. Valet av bränsle och tillgång på produktionskapacitet, distribution och logistiklösningar kan vara betydelsefull inte bara för regionala strukturer utan också lokalisering och utformning av t ex bussdepåer. En analys av vad olika val kan innebära är därför önskvärd.

Trafiksäkerhetsaspekter är en väsentlig fråga för val och utformning av kollektivtrafiksystemet och behöver därför tas med i planen. I samband med införandet av nya lösningar som t ex BRT eller nya stomlinjer etc så kan det krävas en hel del kompletteringsåtgärder eller val av dragningar för att inte trafiksäkerheten ska försämrats. En diskussion och analys av eventuella effekter och nödvändiga åtgärder bör finnas med i planen.

Under rubriken "vad påverkar resandeutvecklingen" tar planen upp trafikutbud, prisstruktur och biljettpriser som faktorer som SL och SLs ägare själva styr över. Planen bör också integrera "Mobility Management"-åtgärder, dvs ett arbete som SL medverkar i och driver sedan många år.

Utöver utökning av kapacitet och en kraftfull teknikutveckling är det således nödvändigt att SL också utnyttjar ekonomiska styrmedel och andra incitament för att upprätthålla och stärka kollektivtrafikens attraktivitet och funktionalitet vilket är en förutsättning för att regionens utsläppsmål för växthusgaser ska nås. Det behövs mer kunskap om olika styrmedel och kombinationer av olika styrmedels effekt på val av färdmedel och därmed efterfrågan på kollektivtrafikresor.

KSL ser fram mot en än tydligare slutversion som också diskuterar ovanstående frågor och därmed kommer att underlätta en bred förankring och ett samlat agerande.

Med vänlig hälsning

KOMMUNFÖRBUNDET STOCKHOLMS LÄN

Erik Langby
Ordförande

Lennart Dahlberg
Direktör