

2016-02-29
Kurt Hultgren
+46 70788 44 77

ReFo skr 2016-30

Regeringen
Näringsdepartementet
Dnr N2015/4305/TIF
n.nationellplanering@regeringskansliet.se
n.registrator@regeringskansliet.se

Resenärsforum med yttrande över Inriktningsunderlag inför infrastrukturplanering för perioden 2018-2029

Infrastrukturen i Sverige kommer att ha en utomordentligt stor betydelse för hur väl Sverige klarar utvecklingen under de närmaste decennierna och hur klimatmålen ska uppnås. Det sammanfaller också med den process som genomförs, Sverigeförhandlingen, som också har ett motsvarande syfte. Det handlar om att samtidigt kunna öka antalet arbetsplatser, öka antalet bostäder och dessutom måste servicen byggas ut vad gäller både sjukvård, äldreomsorg och utbildning. Tillgängligheten mellan alla dessa samhällsviktiga funktioner har en grundläggande betydelse. Allt detta måste ske med hänsyn till den allt överskuggande klimatsituationen. Infrastrukturen har alltså en nyckelroll.

Resenärsforum konstaterar att kollektivtrafiken har den stora fördelen framför individuella färdmedel att ökat kollektivtrafikresande snabbt kan ge stora utsläppsminskningar. Det är relativt enkelt att öka kollektivtrafiken genom kvalitetsåtgärder som ökad turtäthet och reserverade körfält, kortare restider och genomtänkta bytesplatser som knyter samman kollektivtrafiknätet. Att vänta på att fossilfria fordon ska införas kommer att ta lång tid och det kommer dessutom inte att ge den effekt som önskas. Den delrapport som Trafikverket har framställt om klimateffekterna visar att fossilfria fordon inte alls räcker som åtgärd för att minska klimateffekterna. Ökad kollektivtrafik är däremot en effektiv metod. Det är också en förutsättning i Sverigeförhandlingarna, att bostäder ska tillkomma och att de ska vara väl kollektivtrafikförsörjda.

Tillgängligheten är en fråga som alltmer fokuserats. Tillgänglighet har blivit föremål för både FN-deklaration och EU-förordningar, och det är en fråga som uppmärksammas mycket i Sverige. Tillgängligheten handlar inte bara om rörelsehinder, syn, hörsel och orienteringsproblem, det handlar också om tillgänglighet till kollektivtrafik genom närhet till

stationer och hållplatser och turtätheten. En kollektivtrafik som är turtät och erbjuder korta restider blir attraktiv och kommer att göra att många personer önskar byta färdmedel för att det är bättre, inte för att de måste. Därför är satsningar på kollektivtrafiken en grundläggande faktor i infrastrukturplaneringen. Det gäller såväl i lokal och regional trafik som på längre sträckor.

Infrastrukturen måste alltså planeras så att ökad kollektivtrafik med god kvalitet kan erbjudas i alla de områden där resandet är så stort att kollektivtrafik är motiverad. Resandet på landsbygden kommer säkerligen att ha stor nytta av bilens teknik, även om kollektivtrafiken också kan använda bilar i kollektivtrafiksystemet. Men de stora förändringarna kan göras i städerna, inte bara i de största städerna och deras omgivningar utan också i en rad medelstora städer, där en bra kollektivtrafik kan ge stora effekter.

När det gäller det långväga resandet är det viktigt att kapaciteten byggs ut i järnvägssystemet. De kommer att behövas nya stambanor för att klara ökad regional och lokal tågtrafik, men också för att knyta samman närliggande regioner med snabba förbindelser. De halvlånga resorna mellan regioner kommer att ha mycket stor betydelse, antagligen större än resandet mellan avlägsna ändpunkter. Inget hindrar naturligtvis snabba tåg mellan ändpunkterna, men dessa banors viktigaste uppgift är att knyta ihop regioncentra med varandra. Det är också viktigt att inte stirra sig blind på ändpunktsrestiderna. Det är oerhört viktigt att de regionala städer som ligger utmed de nya stambanorna betjänas med tåg vid en centralt belägen station, inte vid en externlokaliserad. En externlokaliserad station medför för alla de halvlånga regionala resorna att man måste göra en extra reslänk mellan externstationen och centrum, vilket betyder två extra byten och en tidsfördröjning i resandet som blir förödande. Det gäller att tågresealternativet ska bli attraktivt, annars faller en stor del av underlaget.

I större städer med större flöden kommer det att bli effektivt med tunnelbanelinjer på vissa sträckor, spårväg på vissa sträckor, inte minst av ekonomiska skäl. Spårburen kollektivtrafik attraherar både fler resenärer och skapar attraktivare nya bebyggelseområden. Prioriterad busstrafik på vanliga gator kan göra en god effekt, men prioriteringen är viktig, och den måste byggas in i infrastrukturen. Dock upplever resenärerna spårtrafik som mera pålitlig och spårtrafik lockar fler bilister.

Kollektivtrafiken har en stor betydelse inte minst därför att alla invånare kan använda den, oavsett ålder. Biltrafiken har en avsevärd begränsning i form av ålder (unga och äldre) och hälsa eller kondition. Kollektivresor bidrar faktiskt dessutom generellt till folkhälsan eftersom dess resenärer i genomsnitt promenerar omkring 500 m mer per dag än en genomsnittlig bilist.

Besöksnäringen, som är en mycket viktig bransch för Sverige, är beroende av goda kollektivtrafikförbindelser. Tillgängligheten till olika besöksmål och till platser av intresse bör kunna ske med tåg och buss mer än idag. Det blir möjligt om infrastrukturen byggs ut.

anpassas till detta mål. Till infrastrukturen skulle också kunna räknas betalningssystemet, möjlighet att få rätt biljett. Alla resenärer är villiga att betala sin resor, men tyvärr är inte alltid trafikföretagen beredda att ta emot betalning därför att de valt ett krångligt system att sälja sina resor. Detta är betalningsinfrastrukturen, som faktiskt också påverkar hur människor betar sig. Det måste vara enkelt att välja kollektivtrafik.

Attraktiviteten hos olika städer och besöksmål påverkas av hur markytorna används. Stora gator i centrum av en stad som är blockerade av parkerade bilar ger inte ett attraktivt intryck. Fotgängarna är de som passerar skyltfönster, träffar bekanta, gör inköp och gör staden levande. Det är inte de parkerade bilarna som skapar attraktivitet.

Trafikverkets rapport ”Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser – med fokus på transportinfrastrukturen” ifrågasätter en fortsatt satsning på vägbyggen, motorvägar och andra stora vägar. Fler vägar skapa fler bilresor, och det är ju det som bör undvikas. Planeringen måste inriktas på att minska bilresandet och öka kollektivresandet, liksom att öka gång och cykelförflyttningar.

Kollektivtrafiken styrs idag av regionala trafikmyndigheter som endast samverkar på frivillig basis. Påverkansmöjligheter för resenärerna ser olika ut över landet. För att öka kollektivtrafikens attraktionskraft är det viktigt att lyssna på brukarna/resenärerna. Resenärsforum har genomfört en enkätundersökning inom ramen för vårt projekt ”Etablering av en ny nationell resenärsorganisation”, som visar att såväl regionala kollektivtrafikmyndigheter som resenärer anser att det finns ett starkt behov av en inflytelserik resenärsorganisation som bygger på faktabaserad kunskap. Även de flesta av branschens aktörer, som vi tillfrågat, säger detta.

En stark nationell resenärsorganisation med resurser att göra egna undersökningar mm kan medverka till att höja kunskapen om resenärernas behov och därmed öka kollektivtrafikens attraktivitet och på så sätt bidra till att det nationella målet om att en fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken kan uppnås.



Christina Axelsson
Ordförande Resenärsforum