

2012-04-30  
Kurt Hultgren  
0707-88 44 77

ReFo skr 2012-48

Stockholms läns landsting  
Trafiknämnden  
Att: SL Anna Pontusson  
Lindhagensgatan 100  
105 73 Stockholm

## **Resenärsforum med yttrande över förslaget till Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2012**

Resenärsforum är kollektivresenärernas riksorganisation. Vi är verksamma sedan 2005 och arbetar med ett trettiotal lokala och regionala resenärsgrupper över landet. Stockholms läns regionaltrafik har en central roll för hela landet, och dess volym är så dominerande i resandet att förhållandena i Stockholms län är av stor vikt för resenärerna i hela landet. Därför lämnar vi synpunkter som inte bara är av generell natur utan också konkret i flera avseenden.

En första generell synpunkt är att den nya kollektivtrafiklagen förutsätter att resenärerna ska delta i samråd kring trafikförsörjningsprogrammet. Resenärerna har visserligen erbjudits att ge synpunkter på färdigtryckta programförslag, men vi erinrar om att detta inte är att betrakta som samråd. Ett samråd består i fysiska möten som sker regelbundet och återkommande. Det ska enligt lagen förkomma samråd. Där kan diskussioner föras redan på beredningsstadiet, där det är möjligt att framföra förslag och att ställa frågor. I det avseendet har Stockholms läns Regionala Kollektivtrafikmyndighet (RKM) inte uppfyllt kraven i den nya kollektivtrafiklagen. Påståendet om att resenärerna erbjudits delta stämmer inte. Varken Resenärsforum eller Kollektivtrafikant Sthlm har fått något sådant. Vi ser fram emot en förbättrad process i detta avseende, och det är en viktig punkt.

Vi kan också konstatera att Stockholms län tycks vara det enda länet där en fullständig RKM inte har etablerats. Det ingår i lagens förutsättning att varje län ska inrätta både ett beslutsorgan, vilket landstingets trafiknämnd utgör, och en myndighetsförvaltning, som är en myndighet och inte ett bolag. Bolag kan användas för att sköta upphandlingar, men inte för den planerande myndighetsrollen. Det framgår av remissprogrammet att denna punkt är föremål för utredning, och vi se fram emot att även Stockholms läns landsting inrättar det som krävs. Neutralitets- och rättviseargumenten för en myndighet är mycket starka. Nuvarande ordning är dessutom förvirrande för alla externa parter.

**Kvalitetsmålen** som redovisas i programmet är nödvändiga och tydliga,. Dock skulle ytterligare mål kunna uppställas, i första hand gällande **byten** mellan olika linjer och färdmedel.

En väl fungerande **informationstjänst** till resenärerna och de potentiella resenärerna är en grundförutsättning. Detta understryks i programmet. Dock måste inkluderas sådan kollektivtrafik som utförs kommersiellt. Det är en viktig förutsättning att resenärerna kan välja på de alternativ som finns, både sådana som drivs enligt trafikplikt och kommersiellt. Många resenärer kan tänkas välja en service som andra resenärer inte gillar. En av de faktorer som spelar roll är priset för resorna. Det finns resenärer som finner att ett högre pris kan vara motiverat på grund av att bilresor har andra nackdelar. Alla resenärer är kanske inte lika intresserade av just dessa alternativ. Till informationen hör både internet, telefon, sms, kontakter över disk på betjänade informationskontor, men också möjligheten att självbetjäna sig genom en tryckt tidtabell och en **karta över linjenätet**. Inte minst kartan över linjenätet är en viktig förutsättning. Den **måste finnas att köpa i tryckt form**, och den behöver komma ut i reviderade upplaga varje eller vartannat år. Givetvis måste en reservation göras för att ändringar kan uppstå under tiden till nästa utgåva. Men i grova drag stämmer linjenätet. **För bilisterna är det självklart att det finns kartor över gator och vägar**. Det är lika självklart att kollektivresenärerna behöver en fungerande karta. Den behöver visa linjerna på en geografisk bakgrund med gatunätet – eller i yttre länet på en bakgrund av vägnätet. Det måste konstateras att **internet inte är ett tillräckligt sätt att informera**. Kartor används under själva resan för många resenärer, inte minst när man ska välja vilken hållplats som vardagsärendena ska utträttas från. Att sedan kartorna som ytterligare nytta kan förenkla för tillresande turister är en fördel som tillkommer.

**Biljettsystemet** konstateras i remissförslaget vara otillräckligt kompatiblet. Detta är en **allvarlig brist**. Konkurrensen mellan olika trafikföretag ska föras med fordon, service, linjesträckningar och pris. Men själva **betalningssystemet får inte vara så inkränkande att förkö endast kan utnyttjas på ett visst trafikföretag. Konkurrensen gynnas av att samma betalningsmetod kan användas på alla olika fordon och bolag**. Priserna kan givetvis variera, men det handlar om att registrera gjorda resor som varje resenär sedan betalar- En **relevant jämförelse är med mobiltelefonerna**. Mobilsamtal kan göras med olika operatörer och alla samtal betalas på en gemensam faktura en gång per månad. Samma enkla metod måste kunna tillämpas för kollektivresorna. Betalning i efterskott är idag fullständigt självklart. Det är i stort sett endast kollektivresor som måste betalas i förskott. Vissa personer kan önska betalning via en laddad börs, men det ska inte hindra att merparten av resenärerna får använda ett enkelt och attraktivt betalningssystem.

Att begränsa biljettförsäljningen till att **inte hantera kontanter är helt oacceptabelt**. Svenska pengar är **lagligt betalningsmedel i Sverige**, och ingen ska bli avvisad för att man vill betala med pengar. Om det inte anses möjligt att låta förarna ta betalt så **bör biljettautomater installeras ombord på fordonen eller på hållplatserna**. Merparten av

resenärerna lär använda olika former av periodkort eller prenumererade betalningsformer. Att prenumeration inte förekommer i dagsläget är ytterst anmärkningsvärt. Att få en påminnelse om betalning vid månadsskiftet är inte detsamma som en prenumeration. **Att betalningssystemet är enkelt är en förutsättning för att kollektivtrafikresandet ska kunna öka.** Dagens läge är att det är så **krångligt** för många personer väljer bort kollektivtrafikresor. Antingen ställs resan in eller också väljer personer att färdas i bil. **Ingen vill göra bort sig inför ett trettiotal åskådare.**

Betalningssystemet är fortfarande splittrat och förvirrande inom hela Mälardalen. Trots att alla länstrafikföretagen för tio år sedan bestämde sig för att skaffa ett kompatibelt biljettbetalningssystem har fortfarande inget sådant förverkligats. Att fortfarande skjuta frågan till en tidpunkt många år senare är ett av de verkligt stora problemen för kollektivtrafiken i Sverige. Ett stort antal personer reser emellanåt till andra regioner än där de själva är bosatta. De flesta av dem väljer att resa med bil, bland annat därför att kollektivtrafikbiljetterna är så krångliga och olikartade vartän man reser, så att man väljer de enkla bilresorna. Krånglet med biljetterna måste elimineras. Det borde ställas ett nationellt krav på snabba åtgärder. Stockholms län, som är stort och dominerande, borde föregå med gott exempel och visa samarbetsvilja. Ingen part kan diktera för alla andra vilket system som ska användas. Kompromissande är nödvändigt.

Det som i remissförslaget kallas ”sammanhållen kollektivtrafik” är allt annat än sammanhållet så länge resenärerna känner att de riskerar att trakasseras för felaktiga biljettköp så snart man reser utanför egen region. Länsgränsöverskridande resor är en del av vardagsresandet i hela Sverige, och alldeles särskilt i Mälarenregionen. Samarbetet inom Mälaren är idag endast en halvmesyra.

De samverkande regionerna kring Mälaren kan exempelvis i sina trafikförsörjningsprogram föreskriva **turtäthetskrav på Mälaren- och Svealandbanorna**, något som det idag trafikutövande SJ AB inte alls lever upp till. I eget kommersiellt intresse drar SJ AB in turer då och då av kortsiktiga ekonomiska skäl, dagtid, kvällstid och under helger, så att tågtrafiken inte alls är så pålitlig som den måste vara. Där handlar det i högsta grad om att **samhällsplaneringen måste komma in i trafikförsörjningsprogrammen.**

Kostnaderna för **hållplatser och terminaler** ska hanteras neutralt. Förutsättningarna är ATT olika företag ska ha tillträde till hållplatser och terminaler. Frågan om vilka kostnader som ska debiteras de olika företagen eller angörande fordonen är en planerings- och förhandlingsfråga. **Dock får det inte förekomma att vissa företag ska ha företräde framför andra**, vilket programförslaget föreslår. Sådant ska inte förekomma. Det förefaller att vara en av effekterna av att RKM inte har separerats från SL. **Myndigheten skall vara neutral, ingenting annat.**

**Topptavlorna för busshållplatser** ska rimligen vara neutrala, exempelvis ett stort genombrutet H, som tidigare förekom på vissa håll i Sverige, och fortfarande förekommer på

andra håll inom övriga Europa. Vilka bolag som trafikerar är en underordnad fråga. Varumärket bör vara "kollektivtrafik", inte bolaget A eller B. Resenärerna har ofta inte så stort intresse av att veta vem som kör. Särskilt om biljetterna kan köpas via ett kompatibelt betalkort så ökar konkurrensen, och det är också ett av syftena med den nya kollektivtrafiklagen.

En terminologifråga förtjänar att påpekas. I remissförslaget används termen "**allmän trafik**" som en synonym till "upphandlad trafik". Detta ser ut att vara en missuppfattning. Allmän trafik är sådan som är **upplåten för allmänheten**, och det gäller både upphandlad och kommersiell trafik. Sådan trafik som är belagd med allmän trafikplikt kan kallas upphandlad trafik eller trafik med trafikplikt, men "allmän trafik" är felaktigt. Det är inte rätt term, inte ens i Stockholms län.

I bilagedelen redovisas på ett bra sätt olika **förslag till utveckling**. Dock kan konstateras att det **saknas åtskilliga rejäla satsningar** som blir allt nödvändigare inom Storstockholm. Om utsläppen från biltrafiken ska minskas med 30 procent måste åtgärder vidtas som är betydligt mer omfattande än de redovisade. Dels krävs fler och bättre tvärförbindelser, eftersom resorna på tvären inom regionen till mycket stor del görs med bil. **Fördubbling och mer än så kan ske på tvärgående linjer**, även om inte fördubbling kan åstadkommas i snittet till innerstaden under maxtimmen. Tillräcklig turtäthet under kvällar och helger gör att kollektivtrafiken blir så pålitlig som den måste vara för att bli tillräckligt attraktiv. Helgerna kan visserligen anses ligga utanför vardagsresandet, men för varje individ är det samlade resbehovet under veckan det som avgör vilket huvudsakligt färdmedel som väljs. Och **fördubbling kan åstadkommas genom ökat resande under tider i veckan när beläggningen inte ligger på inom intervallet maxbelastning med många stående**. Bilister färdas aldrig stående.

Till de tvärförbindelser som borde redovisats för vidare planering och kalkyler hör den av Kollektivtrafikant Sthlm genomförda studien av en **Norrortsbana** på tvären. Dit hör också tvärförbindelsen med en kort förlängning av **Roslagsbanan till Arlanda**, vilket kan ge nordostesektorn nya snabba kollektivresemöjligheter. De stora resandeströmmarna mellan platser norr och söder om Mälar-Saltsjösnittet ska givetvis erbjudas förbättrad kollektivtrafik. Att **endast satsa på biltrafiken i den nya sk Förbifarten** är inte konstruktivt. Även om busslinjer skulle använda "Förbifarten" så kommer dessa busslinjer att ta mycket längre tid än bilresorna, eftersom linjeföringen inte blir lämpad för kollektivtrafik. Prognoserna visar att kollektivresandet kommer att minska i andel i regionen om inget rejält görs.

Ett **styrmedel** som rimligen bör kunna användas mera än hittills är **ekonomiska metoder**. Det går bra att införa vissa skilda priser även hos samma trafikutövare, och det kan också accepteras inom upphandlad trafik. I detta sammanhang kan också noteras att de avstigningsavgifter som förekommer för regionalstågs- och pendeltågsresenärer vid Arlanda är en destruktiv "straffavgift". Det är särskilt lämpligt att uppmuntra kollektivresande till en plats dit många reser. Då ska inte priserna tala om att det inte är önskvärt, vilket är det

praktiska resultatet av denna ”straffavgift”. Trafikpolitiskt måste denna prissättning göras jämförbar med andra linjer, på samma sätt som flygtågen i Köpenhamn, Frankfurt, Zürich och andra större europeiska städer är integrerade i regionens kollektivtrafik. Frågan om den privata finansierings avkastning på Arlandabanan kan lösas på annat sätt, genom partiellt köp av anläggningen Arlanda C eller på annat sätt. Inget hindrar att Arlanda Express fortsätter precis som hittills med snabba och dyra tåg, som många är villiga att betala för.

Med vänliga hälsningar

Kurt Hultgren  
generalsekreterare Resenärsforum

Gunnel Färm  
ordförande Resenärsforum