

Stockholm 2007-10-05

Ndep N 2007/6036/IR

ReFo skr nr 723
Resenärsforum
Kurt Hultgren
08-451 55 90
0707-88 44 77

Näringsdepartementet
Infrastrukturenheten
Att: Kerstin Lokrantz

Resenärsforums remissyttrande över Näringsdepartementets utsända Inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för perioden 2010-2019

Resenärsforum är kollektivresenärernas riksorganisation. Resenärsforum bevakar resenärernas intressen dels på riksnivå, dels i samarbete med lokala och regionala resenärsorganisationer över praktiskt taget hela landet. Resenärerna har ett direkt intresse av att kollektivtrafiken fungerar väl, vilket också är ett uttalat samhällsmål. Operatörerna-transportföretagen har sina egna ekonomiska mål att rikta in sig på, vilket inte alltid är detsamma som resenärernas intressen. Resenärsforum för en konstruktiv dialog med transportföretagen och med regionala politiska företrädare, liksom med statliga myndigheter. Resenärsforum företräder resenärer med tåg, buss, tunnelbana, spårvagn och lokala båtlinjer. Även långväga tåg- och bussresor ingår i begreppet kollektivtrafik.

Vårt yttrande följer frågornas ordning i remissbrevet.

1. Viktigaste slutsatser i inriktningsunderlaget

Den genomgripande förändring som har skett inom transportbranschen under de senast tio åren innebär att alla aktörer även på statlig nivå ställs inför nya prioriteringssituationer. Det **tydliga sektorsansvaret** som lades på Vägverket för tio år sedan och på Banverket för fem år sedan har gjort att båda dessa myndigheter numera har ett tydligt uppdrag att intressera sig för användarnas upplevelser av det system som erbjuds och som planeras. Båda dessa myndigheter, liksom Rikstrafiken, som har ett visst samordningsansvar och ett ansvar att komplettera utbudet med trafik som inte är kommersiellt lönsam men samhällsekonomiskt motiverad, har starkt eftersträvat att leva upp till dessa åligganden.

Till detta kommer den under det senaste året ökade medvetenheten om att **klimatfrågan** måste beaktas i den samhällsplanering som åligger alla aktörer, inte minst de två stora statliga infrastrukturverken. Det är alldeles uppenbart att kollektivtrafikresandet måste få en större roll

än det hittills har haft. Detta ska givetvis ske med frivilliga medel, dvs medborgarna ska finna det intressant för egen del att använda kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken måste helt enkelt bli bättre och attraktivare. **Den enda som kan avgöra om kollektivtrafiken är attraktiv är den enskilda resenären.** Det visar sig också genom ökad efterfrågan, dvs ökat resande med kollektivtrafiken. Det finns många faktorer som bidrar till ökad attraktivitet. Tillgängligheten till stationer och hållplatser (att dessa finns i närheten) är en sådan faktor, funktionshindertillgänglighet är en annan faktor. Vidare är turtäthet och tillräckligt kort restid viktiga faktorer liksom fordonens utformning och personalens beteenden. Till dessa faktorer hör också priset och betalningssystemet, som måste vara enkelt och smidigt. **Priset är visserligen viktigt, men enkelhet att kombinera resor med olika trafikföretag och med olika färdmedel måste observeras.** Priset är inte allena saliggörande. Merparten av dessa faktorer kan synas ligga utanför infrastrukturinvesteringarna, men så är inte fallet. Korta restider och större turtäthet kan oftast erhållas endast om en spårlinje blir dubbelspårig eller om en ny rakare linje byggs. Bekvämare resor kan uppnås genom att starkt belastade busslinjer ersätts med spårväg, eller att tåg sätts in i regional trafik, vilket ofta kräver nyinvesteringar i spår och anläggningar. Det är alldeles tydligt att endast **kollektivtrafik på spår** förmår bilister att lämna bilen. Förbättringar som sker med spårburen trafik uppfattas som permanenta förbättringar, men förbättringar som sker med busstrafik uppfattas alltid som tillfälliga. Dem tycks man inte kunna lita på för framtiden.

Inriktningsunderlaget präglas ännu av den syn som gällde sommaren 2006, när det föreföll som om klimatfrågan bara var ett obekräftat rykte. Nu handlar det om att verkligen prioritera på ett nytt sätt. Det måste få konsekvenser i de beslut som följer av dessa rapporters behandling. Det behövs förvisso vissa väginvesteringar av säkerhetsskäl, men den stora förväntade biltrafiktillväxten kan inte bara förutsättas. Här måste ett nytänkande äga rum. Som exempel kan nämnas det stora vägbyggesprojektet Förbifart Stockholm, som kommer att kosta 20 miljarder kronor, efter vad som redan nu står klart. Samtidigt måste man vara helt medveten om att detta är en gökunge som kommer att lägga beslag på investeringsmedel för hela Stockholmsregionen, där behovet av bättre kollektivtrafik är skriande. Att bygga **Förbifart Stockholm** och försumma kollektivtrafikinvesteringarna är helt enkelt oansvarigt. Tyvärr kan man inte förvänta sig att det blir möjligt att satsa på både och. Dessutom lyfter både Vägverket och Banverket fram **fyrstegsprincipen** som ju framhåller att man i första hand ska studera om inte transportbehoven kan tillfredsställas på annat sätt (än genom vägbyggen i detta fall). **Denna grundläggande princip förefallet Vägverket helt ha åsidosatt.** Här handlar det om att bygga vägar, punkt och slut. Detta är allvarligt, särskilt med knappa resurser och med klimatfrågan i fokus.

2. Områden som är otillräckligt belysta

Storstadsområdena är de områden i Sverige som har den största volymen av transportbehov. Det är också där som det är möjligt att erbjuda fullgod kollektivtrafik, liksom mellan dessa större städer och tätbebyggda områden. Landsbygd och glesbygd måste förvisso kollektivtrafikförsörjas, och det bör ske med både buss och med bil i linjetrafik. Bilen är

särskilt lämplig på landsbygden, även för kollektivtrafik. Hur denna trafik ska vara organiserad, som efterfrågestyrd trafik eller tidtabellslagd med avrop eller med fritt val av taxiresor med viss frekvens inom ett visst område eller liknande, det är en organisatorisk fråga som vi inte behöver gå in på här. Däremot måste kollektivtrafiken inom de stora tätbefolkade områdena uppmärksammas på ett mycket bättre sätt. Det är i dessa områden som 85 procent av alla resor görs. Och det gäller också bilresorna, som till alldeles övervägande del sker på korta avstånd där kollektivtrafiken inte *känns* tillgänglig. Den kanske finns, men den upplevs inte som tillräckligt bra (med rätt eller orätt). En ökad satsning på högkvalitativ kollektivtrafik inom de större städerna och inom området kring dessa kan bli mycket effektiv för att öka kollektivresandet i Sverige. I Frankrike, Tyskland och USA finns mycket effektiva metoder för att se till att finansieringen av spårtrafik i städerna och i regionerna kan etableras. Det franska systemet med en specialinriktad avgift på företag i ett visst område för att säkerställa att spårtrafik kan erbjudas för alla arbetsresor och andra resor är effektivt. I Tyskland finns också specialöverenskommelser med medverkan från kommuner, delstat och nationell nivå. I USA införs lokal försäljningsskatter för att finansiera nyanläggning av spårvägar. Det kan noteras att det i USA byggs ett femtiotal nya spårvägar i olika städer, och att erfarenheterna är att de nya spårvägarna har fått bilisterna att lämna bilen. Samma utveckling har skett i Frankrike, där ett tjugotal nya stadsspårvägssystem har anlagt och håller på att anläggas, med ofta mycket markanta resandeökningar i kollektivtrafiken till följd. Samma sak i Tyskland. I Sverige har Banverket en roll i investeringarna i spårvägar och tunnelbanor. Det är inte nödvändigt att kopiera system från andra länder. Men den strukturella vridningen från busstrafik till spårtrafik på de tyngst belastade linjerna måste åstadkommas för att öka kollektivtrafikens attraktivitet. Förenklat kan man uttrycka jämförelsen mellan spårväg och järnväg/tunnelbana så att spårvägen ger 95 procent av nyttan till tio procent av kostnaden.

3. Medel till drift och underhåll på bekostnad av investeringsvolymen?

Stationerna är numera till största delen obemannade eller otillräckligt bemannade. Det upplevs av kollektivresenärerna som en stor oro att inte kunna fråga någon om enkla saker. Faktum är att kollektivresenärerna är mera utsatta ifall de skulle åka fel. En bilist kan enkelt vända och köra rätt igen. Men en kollektivresenär som kommit på fel buss eller fel tåg kan få hela dagen förstörd, eftersom det gäller att ta sig tillbaka och sedan komma med nästa rätta förbindelse, som vanligtvis redan har gått. Det finns en berättigad oro, och den måste samhället eliminera om kollektivtrafiken ska bli tillräckligt attraktiv. Den nya trafikpolitiken med många olika tågbolag gör exempelvis att den samlande roll som gamla Statens Järnvägar hade, som erbjöd bemannade stationer och busspassagerare kunde använda väntsalarna, den finns inte längre. Det finns ingen alls som har den rollen. **I själva verket har stationerna förvandlats till ett "ingenmansland", där ingen tar ansvaret.** Banverket har inga som helst resurser för detta, tågoperatörerna ser detta som en främmande uppgift, bussbolagen har inte heller något primärt intresse av detta, länstrafikföretagen ser det inte som sin uppgift - och kvar står resenären med lång näsa. Det är **särskilt de funktionshindrade som har hamnat i en starkt försämrad situation.** Detta måste lösas. det är ovärdigt ett välfärdssamhälle att rusta ned servicen för funktionshindrade för glädjen att bolag ska konkurrera med varandra.

Konkurrensen är inget självändamål, utan den ska göra det bättre för kunderna. Om en viss kundgrupp, funktionshindrade, kommit i kläm, så måste samhället se till att ett nytt system etableras. Detta påpekades redan från Stationskommittén 2004, men ännu har inget hänt. Det är hög tid att ett ledsagningsystem etableras. Det är en välfärdsfråga. Här måste driftmedel sättas till, och det får till och med ske på bekostnad av investeringsmedlen.

4. Skäl att ändra fördelningen mellan väg- och järnvägsinvesteringar jämfört med gällande planer?

Klimatfrågan har berörts ovan, och den leder till att ökad satsning på eldriven kollektivtrafik måste öka på bekostnad av individuell biltrafik. Observera att det måste ske genom attraktivitet, möjligen genom styrande avgifter, men inte genom förbud.

Vidare har ovan Förbifart Stockholm nämnts som ett exempel på en förödande felsatsning där kollektivtrafiken kommer att få sitta i kläm.

5. Vilka avvägningar/prioriteringar görs bäst på nationell nivå?

a) stationerna

De regionala och lokala intressena måste komma fram i beslutsprocessen. Dock finns faktorer som endast kan hanteras på nationell nivå. Dit hör frågan om **ansvaret för stationerna**. Ingen operatör kan åta sig det ansvaret. Möjligen kan respektive kommun göra en insats, men då uppnås inte den systemeffekt som eftersträvas. Resenärerna måste kunna känna att de behärskar hela kollektivtrafiksystemet, och det får inte se alltför olika ut. Det måste införas en **lokal part, ett stationsforum**, för varje station av viss storleksordning, och dessa stationsforum måste samarbeta inom ett **neutralt nationellt nätverk**, som inte är knutet till någon av operatörerna. Det skulle kunna vara Banverket, det skulle kunna vara en fristående organisation. En sådan skulle kunna ha som huvudman SLTF, Bussbranschens Riksförbund, Samtrafiken i Sverige AB och Branschföreningen Tågoperatörerna. Det finns idag en samarbetsgrupp kallad SamS (Samarbete Stationer), men den har inga praktiska uppgifter och det finns inga lokala stationsforum. Observera att Jernhusens i vissa fall förekommande hyresgästsområden inte har med passagerarna att göra. Frågan om stationsvärdar och ledsagning hör hit.

b) Jernhusen

Jernhusens bolagsordning måste ändras så att den ges innehållet att Jernhusen ska intressera sig för passagerare. Det ingår idag inte i Jernhusens uppgift, vilket också är mycket tydligt i Jernhusens agerande. Alternativet är att skrota Jernhusen och föra merparten av de återstående fastigheterna till Banverket, respektive Vasakronan. Ändamålsfastigheter som stationer ska inte ha till syfte att "suga kommersiella vinstmedel" ut ur kollektivtrafikbranschen. Så är fallet i dag.

c) nationella kompatibla smarta kort

Biljettsystemet med smarta kort för olika företag **måste bli kompatibla** inom ramen för de smarta kort som nu utvecklas. Dessvärre ser det ut som om de goda förutsättningar som

förelåg genom den tekniska specifikationen gemensam för branschen, håller på att förfuskas. Flera olika bolag håller på att införa speciella regler som avser att "stängsla in" kunderna i sitt eget trafikområde. Detta är helt oacceptabelt, och det måste åtgärdas på nationell nivå.

Självklart ska alla trafikföretag ha sitt eget prissystem, och sätta sina egna priser för resor inom sitt trafikområde (i huvudsak länet) och för resor in i och ut ur länet. Det är ju just detta som de smarta kortens stora fördel. De kan ta till sig vilka krångliga prissystem som helst och hålla reda på dem. Det viktiga för resenären är att **samma kort kan användas för att resa både i eget hemlän och i andra län, och dessutom med fjärrtåg och fjärrbussar.**

Resekortet skall vara ett enkelt betalningssystem. Jämförelsen måste göras med den enkla biltrafiken. De allra flesta bilister betalar sin bensin med ett kontokort. De kan sedan resa kors och tvär i olika län utan att fundera över priset. Ibland kostar bensinen lite mer, ibland lite mindre. Så är det också med kollektivtrafikresor, de kostar olika. Men man måste kunna använda samma resekort för att resa kors och tvärs. Man bör göra jämförelsen med Danmark, där folketinget fattat ett beslut om att Rejsekort för Danmark ska tillämpas av alla trafikoperatörer. Detta är en sorts beslut som måste kunna tas på nationell nivå i Sverige.

Observera att det inte handlar om prisnivå, bara om praktisk kompatibilitet. Det är frågan om en teknisk standard, som sedan kan tillämpas av olika bolag i olika upphandlingar. Allra **enklast för resenärerna är att systemen "check-in-check-out" tillämpas.** Genom att visa upp kortet både vid början av resan och vid slutet av resan kan datorn enkelt debitera det pris som ska användas. Då får passageraren en fördel av datortekniken och slipper hålla reda på olika prissystem och lokala prisöverenskommelser. Till detta hör också att det på nationell nivå måste beslutas vilka åldersgränser som ska tillämpas för studerande/ungdomar och pensionärer. Den förvirring som idag finns gör systemet avskräckande. **Resekorten måste ges en nationell status.** Det är ett enkelt sätt att göra kollektivtrafiken mera attraktiv. Men det krävs nationell nivå, annars missar vi poängen med ett gemensamt resekort. För resenärernas del är ett gemensamt system en nödvändighet, och alla bolag kan agera på egen hand inom det system som resenärerna kan använda. Konkurrens och fritt inträde på marknaden är viktiga, och resenärerna ska som aktiva konsumenter kunna välja på en marknad vilka bolag man vill använda, men det krävs klara spelregler. En ytterligare faktor som underlättar för resenärerna är när resekortet kan innehålla en **efterbetalningsrutin** (men det kan vara en konkurrensfaktor). Då kan man få en faktura en gång i månaden på de kollektivtrafikresor man gjort, på samma sätt som bilisterna får en faktura på sina bensin- och oljeköp. Eventuellt kan detta åstadkommas genom ett avtal mellan storresenärer och trafikföretagen, så att inte enstaka småbelopp ska debiteras.

Tekniken finns alltså idag, men den måste styras upp. **Det brådskar. Olika trafikföretag håller på att hitta på olika instängslingsmetoder.** Det ligger i deras varumärkestänkande. Dock finns inget som hindrar att olika bonuspoäng kan tillgodoräknas en resenär vid resor inom ett visst trafikområde, eller med en viss operatör (t ex SJ AB eller bussbolag).

Det kan konstateras att liknande projekt med resekort håller på att utvecklas på olika håll i Europa. Nederländerna och Storbritannien ligger långt framme och i Danmark har samma

tekniska specifikation som i Sverige beslutats av folketinget. **EPF (European Passenger Federation) hade denna fråga som en fokuserad fråga vid sin kongress i München i mars 2007.** Där konstaterades att det är ett starkt krav från resenärerna att kunna använda resekort även vid internationella resor. Det måste bli lika enkelt som med bilresor. Vägreglerna är lite olika, men bensinköpen är en likadan process. Så enkelt måste resekortet också bli - och här krävs nationellt beslut.

d) kommunerna i Stockholms län måste ha en roll i kollektivtrafiken

Alla kommuner måste naturligen engagera sig i kollektivtrafiken. Det egendomliga är att ännu **alla kommuner i Stockholms län står utanför allt reguljärt inflytande på kollektivtrafiken** i Stockholms län. Det beror på att SL ägs till 100 procent av landstinget. I övriga Sverige har kommunerna direkt inflytande antingen genom delägarskap i trafikhuvudmannen eller genom andra samverkansavtal. Stockholms län saknar detta samband. Det beror ju på att Stockholms län var först med att införa länskort och stod förebild för trafikhuvudmannareformen 1978. Men fortfarande har kommunerna i Stockholms län inget direkt inflytande. Det leder till konflikter mellan kommuner och SL och till att kommunerna inte planerar för kollektivtrafik tillräckligt mycket. Detta är mycket allvarligt. Förslaget från Ansvarskommittén att bilda stora regioner kan diskuteras på olika sätt. Dock står det helt klart att **till den del som regionen ägnar sig åt kollektivtrafik (sjukvård 85 procent, kollektivtrafik 15 procent) så vore ett kommunalförbund att föredra. Detta måste beslutas på nationell nivå.**

6. Åtgärder som är viktiga för att kvinnor och män på lika villkor ska kunna dra nytta av en stärkt lokal och regional konkurrenskraft

Arbetsresor görs idag av kvinnor i större städer till stor del med kollektiva färdmedel, medan männen i övervägande utsträckning använder bil. Det borde naturligtvis vara lika naturligt för män som för kvinnor att använda kollektivtrafiken. Emellertid finns idag en dold förmån som endast kommer männen och bilisterna till del. Det handlar om **fri parkering vid arbetsplatsen, något som alltså huvudsakligen tillfaller männen.** Visserligen anses numera fri parkering var en skattepliktig förmån, men de allra flesta betalar inget alls eller en liten formell summa för att undvika beskattning. Detta är starkt styrande, i synnerhet om man på gatorna invid hemmet har parkeringsavgifter på dagtid. Då kommer de allra flesta att vilja parkera gratis på gatan hemma på natten och gratis vid arbetsplatsen på dagen. Detta är en direkt drivkraft och uppmuntran att använda bil för arbetsresorna.

Det skulle kunna motverkas genom att de boendeparkeringsavgifter som tillämpas i vissa kommuner enligt nationellt beslut endast fick tillämpas om de avsåg parkering på gatan dygnet runt. I så fall krävs en liten avgift nattetid för besökare, en avgift som då inte skulle tas ut av boendeparkeringsinnehavare. **Här krävs alltså en enkel förordning om att boendeparkering bara får inrättas om kommunen tar betalt för nattparkeringen.** Då

skapas incitament att köpa boendeparkeringskort - och därmed bortfaller orsaken att köra bil till arbetet. Men just detta gäller endast kommuner som har inrättat boendeparkeringskort.

Däremot kommer kvinnorna som reser kollektivt inte i situationen att de kan dra nytta av sitt kollektivtrafikresande. Den som får sin månadsbiljett betalad av arbetsgivare drabbas av en inkomststoppgift på skattepliktig förmån. **Antingen ska samma belopp betraktas som förmån för den som parkerar och för den som färdas kollektivt.** Eller också ska **fria månadsbiljetter kunna erbjudas utan förmånsbeskattning, vilket är ett sätt att lyfta fram kvinnornas kloka resande.** Då behöver man inte fördjupa sig i priset för arbetsplatsparkeringen.

7. Åtgärder för att minska transportsektorns negativa miljöeffekter

Alla åtgärder som syftar till att öka andelen kollektivresor, med tåg, med buss, med spårvagn, tunnelbana eller med lokal båttrafik leder till att transportsektorns miljöeffekter förbättras. Kollektivresenärerna utsätts för avgaser från en stor mängd godstransporter. Det kan i sammanhanget noteras att det i Tyskland förekommer att stora **godstransporter** som i Sverige naturligen skulle ha gått med lastbil faktiskt transporteras genom staden i **specialbyggda spårvägsfordon**. Så är fallet bland annat i Dresden och Amsterdam. Det är viktigt att inte låsa sig vid dagens befintliga transportmönster. Att eliminera byten, som ofta förekommer i kollektivtrafiken, är också viktigt. De så kallade **tram-train-systemen**, där persontrafik på en järnväg förs vidare genom staden på gatorna i ett system med spårvagnar som kan byta strömteknik när man växlar spårtillhörighet. Det ger resenärerna direktresor utan byten på ett spårburet system, vilket känns som en permanent förbättring. Erfarenheterna av tram-train-systemen i Tyskland är mycket uppmuntrande. Kollektivresandet ökar dramatiskt.

En annan lösning som diskuteras är så kallad **spårtaxi**. Det handlar om automatstyrda små kupéer som kan köra på egen bana, ungefär som en hiss, fastän på horisontell ledd. Banverket har satsat en del utveckling på SkyCab, som planerar en pilotbana i Hofors. SkyCab arbetar med en svensk industrigrupp och har fått internationell uppmärksamhet. Spårtaxin är avsedd att göra korta resor som anslutning till en station. Den ansluter till tågen, men kan också användas för lokala resor. Den går långsamt, men restiden är kort, och den stora vinsten är att slippa vänta. Ett sådant lokalt system kan med fördel byggas i förorter eller små tätorter där alternativet är en så dålig busstrafik att ingen bilist någonsin överväger att använda bussen. Ett sådant system ska givetvis inte gå på känsliga stadsgator, men i stadscentrum finns istället möjlighet att köra spårväg eller turtät buss. Pilotbanan i Hofors syftar på sikt till ett spårtaxisystem i området kring Arlanda flygplats, mellan Märsta station och Arlanda. Det skulle då kunna ansluta till både konferenshotell, parkeringsanläggningar, industriområden, olika flygterminaler och till Märsta centrum. I dagarna visas också ett koreanskt system som byggt en lite annorlunda provbana i Uppsala.

Fördelen med en spåraxianläggning är att **många bilister** som idag inte ser sig någon annan möjlighet än bilen **skulle kunna förvandlas till kollektivresenärer**. Genom elektrisk drivning och stor energieffektivitet, och resor utan väntetider kan detta leda till att ett segment som hittills varit utanför kollektivtrafikens räckvidd kan nås av kollektivtrafikens attraktivitet.

8. Arlanda - ett trafikpolitiskt tokeri

Den egendomliga trafikpolitiska situationen med Arlanda flygplats som inte kan nås med spårtrafik för vanliga stockholmare är inte acceptabel. Det var alldeles utmärkt att Arlandabanan byggdes. Men den byggdes för att minska de totala avgaserna i "ostkupan", för att flyget skulle kunna tillåtas öka sina utsläpp. Marktransporterna skulle ske med elektrisk järnväg. Dessvärre blev **utfallet alldeles snedvridande**. Arlandabanan erbjuder en högklassig tågresa till högpris, som de flesta inte vill eller kan betala om inte någon annan betalar biljetterna. Hälften av alla resor till och från Arlanda består av resor för personer som arbetar på Arlanda eller som ska göra någon form av besök på Arlanda. Den enda rimliga möjligheten som erbjuds dessa invånare i Stockholms län är fortfarande buss från Märsta station. Visserligen går Upptåget sedan ett år till Upplands Väsby, och man kan byta till Upptåget från pendeltågen. Dock **måste man betala 95 kronor för nöjet att få stiga av på Arlanda**. Detta är trafikpolitiskt helt vansinnigt. Alla som kan **fortsätter därför att åka bil** eller åka buss, och de som byter till lokalbussen i Märsta är ytterst få. Detta måste ändras. De 95 kronorna måste tas ut eftersom Arlandabanan vill ha ersättning för varje tåguppehåll. Den som redan har månadsbiljett på SL betalar 75 kronor.

Antingen ska den s k Norra Kroken byggas, så att pendeltågen kan gå vidare från Märsta till Arlanda norrifrån. Det finns ju en utsprängd stationshall och möjlighet att bygga en plattform, redan sedan Arlandabanan byggdes. **Norra kroken behövs för att dubbelspåret mellan Upplands Väsby och Arlanda har för liten kapacitet**. Genom att köra norrifrån kan man utnyttja uppsalabanan och "Norra böjen", vilket gör trafiken möjlig. **Denna investering måste göras redan omkring 2010**.

Tills vidare borde den första åtgärden vara att **Banverket övertog Arlanda C station**, så att stationsutnyttjandet där kan jämföras med alla andra stationer i Sverige. Då skulle den extra **avstigningsavgiften kunna slopas**. Därefter kan man konstatera hur många som använder denna långsamma men spårburna möjlighet. Bytet i Upplands Väsby lär fortfarande vara avskräckande. Men att slopa den provokativa avstigningsavgiften är ett steg i rätt riktning. Om volymen pendeltågsresor ökar stort så är det ju ett tecken på att norra kroken behövs.

9. Sammanfattning

- Klimatfrågan gör att kollektivtrafikinvesteringarna måste prioriteras starkt för bibehållen välfärd
- Storstadsområden är de där kollektivtrafiksatsningarna gör störst nytta, spårvägar ger stor nytta för pengarna, spårvägsbyggande behöver uppmuntras
- Stationsforum måste inrättas lokalt och nationellt, inklusive neutral ledsagarservice

- Förbifart Stockholm en förödande felsatsning som kommer att hindra kollektivtrafikinvesteringar
- Fyrstegsprincipen bör tillämpas generellt, inte selektivt.
- Kompatibla smarta kort måste införas generellt genom nationellt beslut (krav på enkelhet)
- Jernhusen måste antingen få ny bolagsordning eller skrotas
- Alla kommuner måste engagera sig i kollektivtrafiken, även i Stockholms län; kommunalförbund är en möjlighet; ansvarskommitténs förslag måste genomföras åtminstone för kollektivtrafiken
- För kvinnor är fria månadsbiljetter lika viktigt som den fria parkering som män utnyttjar
- Inga boendeparkeringsbiljetter får säljas om inte nattparkeringsavgift införs
- Spårtaxi behöver utvecklas för kompletterande trafik till stationer och lokalt
- Arlandas avstigningsavgift måste slopas omgående(Banverket köpa Arlanda C)
- Pendeltågstrafiken bör förlängas till Arlanda via Norra Kroken

Kurt Hultgren
generalsekreterare
Resenärsforum