



Naturskyddsföreningen i Göteborg
Fjällgatan 3 E
413 17 Göteborg
info.goteborg@naturskyddsforeningen.se

4 mars 2009

Göteborgsregionens Kommunalförbund
Box 5073
402 22 Göteborg

Yttrande över Kollektivtrafikprogram för Göteborgsregionen, K2020

Sammanfattning

Naturskyddsföreningen i Göteborg har granskat förslaget till kollektivtrafikprogram för Göteborgsregionen och är fortsatt mycket positiv till den allmänna inriktningen och till huvudstrukturen.

Däremot är föreningen tveksam till om ambitionsnivån – trots att den är hög – är tillräcklig för att klara de lokala miljömålen, eftersom K2020-scenariot inte innebär en minskning av biltrafiken jämfört med dagens nivå.

Föreningen är också tveksam till om de föreslagna åtgärderna är tillräckliga för att förverkliga programmet. Underlagsmaterialet innehåller riktlinjer som bör uttryckas tydligare i programmet på tre områden:

- 1) Kollektivtrafikåtgärder måste ges tydligare prioritet i den regionala infrastrukturplaneringen
- 2) Ekonomiska styrmedel, särskilt trafikstyrande trängselavgifter, måste ges en mer framträdande roll i genomförandet av K2020-programmet.
- 3) GR och dess medlemskommuner bör presentera tydligare åtgärder som förankrar K2020-programmet i den fysiska planeringen

Programmets allmänna inriktning

Naturskyddsföreningen i Göteborg anser att K2020 är ett banbrytande och ambitiöst projekt, vars genomförande är en förutsättning för att förverkliga Göteborgsregionens vision om hållbar ekonomisk tillväxt, såväl som för att klara av ett flertal akuta miljöproblem: klimatpåverkan, dålig luftmiljö och intrång i naturmiljöer. Föreningen ser med glädje på framtagandet av ett tydligt och politiskt förankrat mål och tror att K2020 kan utgöra underlag för ett systematiskt främjande av kollektivtrafiken. Flera av delrapporterna pekar på att kollektivtrafiken nu blir föremål för en kvalitetssäkring och investeringsvilja som tidigare främst har kommit personbilsresenärerna till del. Det bästa sättet att höja statusen på kollektivtrafiken och få fler resenärer är att de som redan nu åker ska göra det för att de vill och inte för att de måste. Föreningen är positiv till huvudstrukturen med satsning på Västlänken och järnvägsnätet, utökad pendeltågstrafik, Storkringen, ett utökat spårvagnsnät, ny älvförbindelse för kollektivtrafik, egna körfält med signalprioritet och ombyggnad av knutpunkter. Inte minst uppskattar vi ett tydligare fokus på restid som gör kollektivtrafik till ett verkligt alternativ.

Föreningen är positiv till det uppsatta målet med en marknadsandel på 40 procent för kollektivtrafiken till år 2025, som i sammanhanget måste betecknas som ambitiöst. Vi vill emellertid uttrycka viss oro på två punkter. Det första gäller om ambitionsnivån är tillräcklig för att komma till rätta med dagens trafik- och miljöproblem. Även om K2020 genomförs fullt ut kommer biltrafiken enligt beräkningarna

att ligga kvar på dagens nivå, vilket innebär att miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar sannolikt kommer att fortsätta att överskridas. Enligt vår uppfattning kommer den tekniska utvecklingen inte att vara tillräcklig för att klara normerna och säkerställa göteborgarnas rätt till en hälsosam miljö. Detsamma gäller det lokala miljömålet att minska utsläppen av koldioxid från den icke-handlande sektorn i Göteborg med minst 30 procent jämfört med 1990.

För det andra är föreningen tveksam till om de föreslagna åtgärderna är tillräckliga för att förverkliga programmet. Vi tycker att programförslaget inte är tillräckligt tydligt på ett par punkter som framhålls genomgående i underlagsmaterialet och vill se tydligare skrivningar på följande tre områden:

- Kopplingen mellan K2020 och infrastrukturplaneringen
- Användningen av ekonomiska styrmedel
- Förankring i den fysiska planeringen

Finansiering och kopplingar till infrastrukturplanering

K2020 beräknas kräva investeringar på 33 miljarder kronor i järnvägar och 12 miljarder i övrig kollektivtrafik. I utredningsmaterialet konstateras att de nödvändiga investeringarna inte ryms inom ordinarie budgetramar. För att vara trovärdigt måste uppslutningen bakom kollektivtrafikprogrammet återspeglas i agerandet i samband med den nationella och regionala åtgärdsplaneringen. För politikerna i Göteborgsregionen måste prioriteringen av kollektivtrafikåtgärder framför vägförbindelser bli starkare i den kommande åtgärdsplaneringen.

K2020-scenariot pekar på en i stort sett oförändrad personbilstrafik. Med undantag för vissa nya länkar för godstrafikens framkomlighet bör behovet av nya vägförbindelser i stort sett vara obefintligt (eftersom det är personbilstrafiken i rusningstid som är dimensionerande för hela trafikapparaten). Tidigare uttalanden i långtidsplaneringen och liggande underlag för den detaljerade åtgärdsplaneringen tyder inte på att regionens politiker kommer att driva på för bättre kollektivtrafik. I den nuvarande planeringen har Marieholmstunneln fått en gräddfil i planeringsprocessen, till en beräknad kostnad av 3,2 miljarder kronor. I sitt inlägg till den regionala infrastrukturplanen har Göteborgsregionens Kommunalförbund valt att ge prioritet till ett flertal nya vägförbindelser i Göteborgsområdet (främst tvärförbindelsen E20-E40 (Jerikomotet–Slambymotet) och Lackarebäcksleden mellan E6 och E40).¹ Detta måste ändras om K2020 ska vara trovärdigt.

Nya vägförbindelser är problematiskt för genomförandet av K2020 inte bara för att vägar konkurrerar om investeringsmedel, utan också för att de minskar kollektivtrafikens konkurrenskraft. Utredningsmaterialet är mycket tydligt med att den enskilt viktigaste faktorn för kollektivtrafikens konkurrenskraft är restidskvoten, d.v.s. kvoten av tidsåtgången i kollektivtrafik och tidsåtgången i personbilstrafik. Nya vägförbindelser tenderar att försämra restidskvoten, även om körfält öronmärks för busstrafik. I underlagsrapporten '7 incitament för ökat kollektivtrafikresande i Göteborgsregionen' framhålls att 'kollektivtrafikinvesteringar som helhet bör ha förtur framför väginvesteringar, så att restidskvoterna för kollektivtrafiken på viktiga pendlingsstråk minskar.' (s 12).

Ekonomiska styrmedel som medel för förverkligandet av K2020

Utredningsmaterialet för K2020 har på ett utmärkt sätt satt incitamenten för resenärer i fokus. Detta återspeglas dessvärre inte fullt ut i programmet. Naturskyddsföreningen i Göteborg anser att ett lyckat genomförande av K2020 kräver att trängselavgifter, parkeringspolitik och andra ekonomiska styrmedel ges en mer framträdande roll.

För det första är en trängselavgift som utformas för att vara trafikstyrande ett nödvändigt komplement till den föreslagna kollektivtrafiksatsningen. I underlagsrapporterna 'Att skapa en marknad' och '7 incitament för ett ökat resande' framhålls trängselavgifter genomgående som den effektivaste och mest verksamma åtgärden för att stimulera till ökat kollektivtrafikresande. Detta betonades även av K2020s incitamentsgrupp i samband med presentationen för referensgruppen den 24 september.

¹ Kommunalförbundet GR, 'GRs förslag till prioriteringar i kommande regional infrastrukturplan (2010–2021) m.m. – inspel till BRU den 20 januari 09'

Stockholmsserfarenheterna visar även att en trängselavgift har den positiva effekten att den avsevärt ökar kapaciteten för bussar och spårvagnar, delvis på en bättre framkomlighet men framför allt genom högre tillförlitlighet.

Vi vill betona att avgifterna för att vara samhällsekonomiskt lönsamma i första hand ska vara trafikstyrande och först i andra hand finansierande, men vi vill samtidigt understryka att de 700 miljoner årligen som beräknas genereras enligt underlagsrapporten 'Översikt finansieringsmöjligheter' kan utgöra en viktig finansieringskälla för kollektivtrafikutbyggnaden.

Vid införandet av trängselavgifter är det av vikt att regionen själv ges möjlighet att hantera avgiften. I det betänkande som den parlamentariska grundlagsutredningen lämnade 17 december 2008 föreslås att regeringsformen 8 kap. ändras så att riksdagen kan bemyndiga en kommun att ta ut avgifter eller skatt som syftar till att reglera trafikförhållandena i kommunen. I det kommande remissförandet bör GR och medlemskommunerna verka aktivt till förmån för denna möjlighet.

Utöver trängselavgifter vill vi även betona behovet av en styrande parkeringspolitik. Det finns en stark koppling mellan antalet parkeringsplatser och kollektivtrafikens attraktionskraft. Föreningen är positiv till en utveckling mot dyrare, färre och mer perifert belägna parkeringsplatser för bilar tillsammans med en utbyggnad av cykelparkeringar. Vi vill också understryka behovet av en smart parkeringspolicy som prioriterar de behov som konkurrerar minst med kollektivtrafiken (d v s prioritera ärendeparkering framför arbets- och i viss mån boendeparkering), och vi tycker att det liggande förslaget till ny parkeringspolicy för Göteborgs stad pekar i rätt riktning i det avseendet.

Vi vill också understryka behovet av att arbeta vidare med att ställa övriga snedvridna incitament tillräta genom en översyn av t.ex. förmånsbeskattning, reseavdrag och möjligheten att kräva kommunala transportplaner.

Koppling till fysisk planering

En tredje nyckelfaktor som behöver knytas till tydligare åtgärder är förankringen av K2020 i den fysiska planeringen. Det bör göras till ett strikt krav att kollektivtrafiken görs tillgänglig före inflyttning i samband med all nyexploatering. Regionens kommuner och länsstyrelsen bör samordna en mer restriktiv tillståndsgivning för nybyggnation i alla lägen där kollektivtrafiken har svårt att hävda sig. Möjligheten att kräva kommunala transportplaner skulle öka kommunernas inflytande över trafikflödena.

Övriga synpunkter.

I övrigt anser Naturskyddsföreningen i Göteborg att

- det är nödvändigt att kombinera åtgärder för att skapa acceptans och kvalitet.
- kollektivtrafiksatsningen bör åtföljas av en tydlig anpassning av stadsmiljön till de oskyddade trafikanterna.
- för att locka människor att byta ut bilen mot kollektivt åkande är det viktigt med enkla, enhetliga och rättvisa system för taxor och biljetter.
- pilotprojektet för stråket Torslanda-Öckerö med egna körfält för kollektivtrafik och signalprioritet för buss i blandad trafik är en förebild för hur kollektivtrafiken konsekvent kan ges prioritet.
- cykling är en viktig komponent i ett hållbart transportsystem i Göteborgsregionen och säkra cykelvägar och säker cykelparkering underlättar att ta sig till och från kollektivtrafikhållplatser.

Naturskyddsföreningen i Göteborg
genom

Mats Andersson
ordförande