

Handläggare
Johanna Eriksson
Telefon: 08-508 262 36**Till**
Trafiknämnden
2016-08-25

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms Län. Svar på remiss från kommunstyrelsen

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden överlämnar och åberopar detta tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Trafiknämnden justerar beslutet omedelbart.

Karin Dhakal
Tf förvaltningschefDaniel Firth
Tf avdelningschef

Sammanfattning

Stockholms stad har mottagit en remissversion av ”Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms Län” från landstingets trafikförvaltning. Trafikförsörjningsprogrammet är regionens viktigaste styrdokument för kollektivtrafikens utveckling.

Syftet med programmet är att fastställa långsiktiga mål för den regionala kollektivtrafiken, som ska ligga till grund för den kollektivtrafik som ska upphandlas. Trafikförsörjningsprogrammet utpekar kollektivtrafikens långsiktiga mål, som landstinget och kommunerna tillsammans ska eftersträva att uppfylla. Programmet omfattar både upphandlad och kommersiell trafik och det rör alla trafikslag, såväl buss- och spårtrafik som färdtjänst och kollektivtrafik på vatten.

Trafikkontoret
TrafikplaneringFleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 262 36
Växel 08-508 272 00
johanna.eriksson@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

Trafikkontoret ställer sig till stora delar positiv till det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Det finns dock utrymme för förbättringar.

Remissen

Stockholms läns landsting har tagit fram ett förslag till remissversion av ett regionalt trafikförsörjningsprogram. Trafikförsörjningsprogrammet behandlar långsiktiga mål för kollektivtrafiken fram till 2030. Trafiknämnden har fått förslaget på remiss från kommunstyrelsen. Remisstiden sträcker sig till och med den 26 augusti 2016.

Under remissperioden kommer trafikförvaltningen att arbeta vidare med revideringen av trafikförsörjningsprogrammet. De kommer att fastställa målnivåerna för år 2030 avseende:

- Trygghet
- Buller från spårtrafiken
- Säkerhet
- Resurseffektivitet

Alla aktörer kommer att erbjudas möjlighet att tycka till om målnivåerna genom en webbenkät i början på hösten. Trafikförvaltningen kommer även att utreda hur trafikförsörjningsprogrammet ska hantera den länsöverskridande trafiken. Under sommaren påbörjas dessutom arbetet med en hållbarhetsbedömning av trafikförsörjningsprogrammet som kommer att vara klar i slutet av året.

I slutet av november alternativt i början av december planerar trafikförvaltningen att genomföra en remisskonferens. På konferensen kommer bland annat inkomna remissvar att presenteras samt hur de har valt att hantera dem i det fortsatta arbetet med trafikförsörjningsprogrammet.

Förslaget till reviderat trafikförsörjningsprogrammet bedöms vara klart för beslut i landstingsfullmäktige under våren 2017.

Bakgrund

Nedan följer en kortfattad beskrivning av remissens innehåll.

Hela samrådsförslaget finns att läsa på:

<http://www.sll.se/verksamhet/kollektivtrafik/kollektivtrafiken-vaxer-med-stockholm/regionala-trafikforsorjningsprogrammet/>

I remissen finns mål för kollektivtrafiken 2030 med etappmål 2020. Visionen är ”Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem

bidrar till att Stockholm är Europas mest attraktiva storstadsregion”. Visionen är sedan nerbryten i tre övergripande mål, ökat kollektivt resande, smart kollektivtrafiksysteem samt attraktiv region. Inom respektive övergripande mål finns det sedan nedbrutna mål som beskriver utvalda fokusområden. Slutligen finns det måltal för att ge en indikation på om kollektivtrafiken i länet går i rätt riktning till exempel kollektivtrafikens marknadsandel, antal trygga resenärer och bebyggelsetillskott som tillkommer inom gångavstånd från stomnätet.

Trafikförvaltningen utgår från att Stockholmsregionen år 2030 kännetecknas av en flerkärnig struktur där de regionala stadskärnorna har en hög regional tillgänglighet samt att tillväxten sker både i de inre och yttre delarna av länet. I remissen beskrivs även ”Hela resan” som handlar om att resan från dörr till dörr ska fungera och upplevas smidig för alla. Vidare beskrivs att Landstingets utgångspunkt är att kommersiell trafik är en tillgång och en ytterligare möjlighet att möta nya resbehov hos invånarna i den växande Stockholmsregionen. Därför är det viktigt att den upphandlade och den kommersiella trafiken ges förutsättningar att samverka på ett sätt som gagnar resenärerna.

Ärendets bredning

Ärendet har beretts internt inom trafikkontoret men även i samråd med exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret samt miljöförvaltningen.

Trafikkontorets synpunkter

Trafikkontoret ställer sig till stora delar positivt till det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Det finns dock utrymme för förbättringar.

Mål för kollektivtrafiken

Ett av målen som beskrivs i remissen är att kollektivtrafikens marknadsandel ska öka med 2,5 procentenheter fram till år 2020 och med 5 procentenheter fram till år 2030. Trafikkontoret anser att ambitionen i målet är positiv men konstaterar samtidigt att om kostnadsökningarna blir stora för att nå målet kommer sannolikt kraftiga avgiftshöjningar att behöva genomföras. Det kommer även krävas kraftigt ökade verksamhetsbidrag från huvudmannen.

Det finns även nackdelar med att uttrycka målet i termer av andelar. En nackdel är att en hög marknadsandel knappast är ett mål i sig utan snarare är avsedd som en indikator för en utveckling där kollektivtrafiken utvecklas gynnsamt och skadeverkningar av en

omfattande biltrafik begränsas. Vidare kan en högre kollektivtrafikandel uppnås trots ett minskat kollektivt resande om andra trafikslag, till exempelvis cykel, minskar vilket inte kan anses vara en nytta.

Slutligen är det svårt att på förhand avgöra vad som är en lämplig färdmedelsfördelning hos medborgarna i länet. Kontoret föreslår därför att målet formuleras i termer av ökade resmöjligheter med kollektivtrafik eller liknande. Ett alternativ är ett mål om ökat antal resor, men eftersom det inte har något egenvärde för (de flesta) medborgare att göra många resor riskerar även detta att bli missvisande. Ett sådant mål kan kombineras med mål om hur biltrafikens skadeverkningar ska minskas, om det bedöms passa i trafikförsörjningsprogrammet.

Det ovan påvisade resonemanget gäller även för de övriga andelsmålen. Vidare bedömer kontoret att målet om 79 procent nöjda resenärer till år 2030 i allmän kollektivtrafik på land är en för låg ambitionsnivå. I remissen kan läsas att det är 75- 78 procent nöjda resenärer idag vilket gör att målet borde sättas högre.

Även om målen i programmet endast är vägledande för kommersiell kollektivtrafik, anser kontoret att kollektivtrafikmyndigheten bör inkludera kommersiell kollektivtrafik i måluppfyllelsen och utreda hur kommersiella trafikföretag kan motiveras att bidra till att nå målen.

Trafikkontoret anser att åtgärdsbeskrivningarna för att nå målen behöver vara mer konkreta och tidsbestämda. Ytterligare åtgärder behövs utöver dagens planerade investeringar i kollektivtrafiken. Prioritering och genomförandet av åtgärderna bör ske i samverkan med staden.

Samordning mellan upphandlad och kommersiell trafik

Kontoret anser att samordningen mellan upphandlad och kommersiell trafik är viktig för kollektivtrafikens roll, vilket också nämns i remissen. De mest attraktiva platserna för trafikering och angöring är redan hårt belastade och kräver samordning med övrig trafik för att kvaliteten för resenärer inte ska försämrats. Kontoret vill uppmärksamma kollektivtrafikmyndigheten att tydligare kommunicera till trafikaktörerna att de måste kontakta trafikkontoret för att komma överens om tillgång till infrastruktur innan en anmälan om kommersiell trafik skickas in.

Detta gäller särskilt när tilltänkta hållplatser och/eller trafikering skulle innebära användning eller tillgång till en redan hårt belastad gata. Om kontoret till exempel befarar att ny kollektivtrafik påtagligt skulle minska framkomligheten för övriga trafikanter eller orsaka besvärliga vibrationer kan en alternativ resväg behöva föreslås.

Kontoret anser att det inför eventuellt kommande förändringar av de röda bussarna är angeläget att konsekvenserna för de boendes resande tydligt utreds och vill betona vikten av avstämning med trafikkontoret för att erhålla en helhetsbild i bedömningarna. Trafikkontorets ambition är att så många som möjligt ska kunna använda och stanna kvar så länge som möjligt i den allmänna kollektivtrafiken det är därför av vikt att utreda och anpassa kollektivtrafikstrukturen efter funktionshindrade och äldres behov. Det kan även vara lämpligt att följa upp förändringar i resandet före och efter genomförandet.

Bebyggelseutveckling

Kontoret ställer sig positivt till att det finns målsättningar angående resurseffektivitet i kollektivtrafiken samt att ambitionen är att skattesubventioneringsgraden inte ska öka. I samrådshandlingen för nya RUFS beskrivs dock stora kostnadsökningar per person för kollektivtrafiken, mer än 35 procent, vilket kan tyda på att den tänka bebyggelsestrukturen med regionala stadskärnor samtidigt som det sker en befolkningstillväxt i hela regionen är dyr att kollektivtrafikförsörja. Kontoret anser därför att bebyggelsestrukturen i RUFS 2010, som trafikförsörjningsprogrammet hänvisar till, bör ifrågasättas.

Befolkningstillväxten har hitintills inte varit lika stark i de regionala kärnorna som i regionens kärna. Oavsett hur många regionala kärnor som länet väljer att satsa på så får inte regioncentrums dragningskraft underskattas. Det är hit den starka urbaniseringstrenden drar det stora antalet människor. Det är betydelsefullt att ta hänsyn till den verkliga utvecklingen när trafikeringen bestäms. Det är även viktigt att inte jakten på att uppnå målen om restidskvot och andel av arbetsmarknad som ska nås inom viss tid begränsar kollektivtrafikinvesteringar i centrala delar av regionen.

Det finns en tydlig målkonflikt mellan regionförstoring respektive klimatmål och mål om minskad biltrafik samt minskade skadeverkningar från biltrafiken. Ur ett klimatperspektiv är det bäst att bo tätt. Om biltrafikarbetet i landet ska minska bör befolkningen

koncentreras till centralorter, och allra helst till stora centralorter som till exempel regionkärnan i Stockholms län. Detta är också den efterfrågan som har bäst förutsättningar att försörjas med kollektivtrafik.

Det krävs alltså en rumslig struktur där mycket av tillväxten sker i regionskärnan så att efterfrågan av att resa med bil minskar. Stadsplanering behöver användas för att minska detta resande om klimatmål inom transportsektorn ska kunna uppnås. Kontoret hade gärna tagit del av en diskussion om vilket prioritering av insatser som krävs inom regioncentrum i relation till ytterdelarna.

Ett antal kollektivtrafikobjekt som till exempel tunnelbanan till Nacka och Barkarby, dubbelspår på Roslagsbanan och Tvärbana till Kista nämns i remissen. Beslutande objekt hade gärna fått belysas på ett tydligare sätt eftersom de utgör viktiga planeringsförutsättningar. Vidare efterlyser kontoret en diskussion om kollektivtrafikförsörjning i nybyggda områden samt hur kostnader för trafiken kan vara lösta redan vid första inflyttning.

Diskussion om digitalisering och delningsekonomi saknas

Kontoret saknar även en diskussion om hur kollektivtrafiken och trafikförsörjningsprogrammet kan påverkas av pågående förändringar inom digitaliseringen och delningsekonomi till exempel olika bilpooler, bildelning och taxi-liknande tjänster. Kontoret anser även att det bör belysas hur låncyklar kan samverka med kollektivtrafiken.

Kollektivtrafik på vatten

Kontoret är positivt till att kollektivtrafik på vatten finns med och har egna mål i programmet. Det är önskvärt att det påbörjade arbetet mellan trafikkontoret, trafikförvaltningen och Stockholms hamnar fortgår för att utreda ansvarsförhållandena gällande hållplatser för pendelbåtarna och att en samsyn skapas.

Översyn av stomnätplanen önskas

Stomnätplanen beskrivs i remissen. En uppdatering av stomnätplanen efterfrågas eftersom förutsättningarna har förändrats sedan den antogs. Stomnätplanen bör bland annat anpassas efter det kraftiga bostadsbyggandet (140 000 bostäder bara i Stockholm till 2030) och tunnelbaneförhandlingen 2013. Det sistnämnda hanteras visserligen i stomnätplanen men vissa justeringar har genomförts i dragningar gällande till exempel en station i Slakthusområdet. Även Sverigeförhandlingen pågår där det

kan komma att beslutas om nya projekt som kan påverka stombussarna.

Anslutande resor

I remissen framgår vikten av infartsparkeringar för bil i anslutning till kollektivtrafiken. Trafikkontoret ifrågasätter om detta bör vara en generell princip. Kontoret anser att infartsparkering bör anläggas där alternativnyttan är låg, till exempel i bullerstörda miljöer eller utmed direktbusslinjer i perifera lägen. I goda spårtrafiklägen inom staden innebär det oftast större nytta att bygga bostäder eller verksamheter. En generell princip med infartsparkering i anslutning till kollektivtrafik står således i konflikt med målet om att bostadsutveckling ska ske i kollektivtrafiknära lägen.

Slutligen anser kontoret att det saknas en diskussion om anslutningsresor med gång och cykel och ser gärna att frågan om finansiering och drift av större cykelparkeringar och cykelgarage vid hållplatser behandlas vidare.

Trafikkontorets förslag

Trafikkontoret förslår att trafiknämnden överlämnar och åberopar detta tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen samt att beslutet i ärendet omedelbart justeras.

Slut**Bilagor**

1. Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms Län.