

Handläggare
Johannes Berg
Telefon: 08-508 289 27**Till**
Miljö- och hälsoskyddsnämnden
2016-08-30 p.

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms Län

Remiss från kommunstyrelsen dnr: 000962/2016

Förvaltningens förslag till beslut

1. Godkänna och överlämna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen
2. Justera beslutet omedelbart

Gunnar Söderholm
FörvaltningschefGustaf Landahl
Avdelningschef

Sammanfattning

Landstingets trafikförvaltning har skickat rubricerad samrådsremiss till Stockholms stad. Kommunstyrelsen har i sin tur skickat remissen till bland annat miljö- och hälsoskyddsnämnden för yttrande senast den 31 augusti 2016.

Trafikförsörjningsprogrammet är enligt Landstinget 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. Det pekar ut 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.

Remissen

Stockholms läns landsting har remitterat ett förslag till regionalt trafikförsörjningsprogram till bl.a. Stockholms stad. Miljö- och hälsoskyddsnämnden har fått förslaget på remiss från kommunstyrelsen.

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 berörda 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 trafikförsörjningsprogram 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 nerbruten i tre övergripande mål:

- ökat kollektivt resande,
- smart kollektivtrafiksystem
- attraktiv region.

Inom respektive övergripande mål finns det 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 beredning

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

Förvaltningens synpunkter

För att Stockholms utveckling ska vara långsiktigt hållbar behöver en stor del av den nya bostadsbebyggelse som kommer till stånd ligga i nära anslutning till attraktiv kollektivtrafik. När staden ska bygga 140 000 bostäder till 2030 innebär det att kollektivtrafiken kommer att både behöva nyttjas effektivare och byggas ut.

I programmet anges att det är viktigt att det finns infartsparkering i anslutning till kollektivtrafik. Förvaltningen ställer sig frågande till om detta är en generell princip. Förvaltningen anser att infartsparkering endast bör vara aktuell i perifera lägen där det saknas underlag för matarbussar eller i lägen som på grund av till exempel buller inte är lämpliga för bostäder och kontor. En generell princip med infartsparkering i anslutning till kollektivtrafik riskerar att hamna i konflikt med målet om att bostadsutveckling ska ske i kollektivtrafknära läge.

Miljöförvaltningen anser att det är positivt att förutsättningar för kollektivtrafik på vatten utreds. Vattenvägar som alternativ till vägtransporter identifieras i Stockholms stads miljöprogram som ett möjligt sätt att nå målet om minskad biltrafik.

Förvaltningen är också positiv till det föreslagna målet om att 100 procent av energin i allmän kollektivtrafik på land och vatten, särskild kollektivtrafik samt i Trafikförvaltningens byggnader ska

vara förnyelsebar 2030. Detta innebär att det är förenligt med Stockholms stads mål om att vara fossilbränslefritt 2040. Förvaltningen vill dock påpeka att förnybara drivmedel kan ha väldigt olika klimatprestanda. Hittills har SL använt främst etanol och biogas med mycket god klimatprestanda, så minskningen av växthusgasutsläpp har varit stor även när inte den totala andelen förnybart drivmedel varit stor. På senare år har dock flera biogasbussar bytts ut mot elhybrider som går på biodiesel. Biodiesel har i snitt dubbelt så stor klimatpåverkan som biogas, så trots energibesparingen som elhybriderna ger, finns risk att utsläppen faktiskt ökar.

Förvaltningen föreslår att målet om ökad användning av förnybara drivmedel kompletteras med ett mål om minskade koldioxidutsläpp. Förvaltningen föreslår att de förnyelsebara drivmedel som används ska släppa ut minst 70 procent mindre koldioxid än fossil diesel EN 590 (europeisk standard),

Dieselfordon har visat sig ge stora utsläpp av framför allt kväveoxider, oavsett om de använder fossil eller förnybar diesel. Överskridanden av dygnsmedelsvärden för kväveoxider är ett problem på vissa gator i några städer. Busstrafik stod 2013 för 12 procent av kväveoxiderna i Stockholms stad. Sedan dess har antalet dieseldrivna bussar ökat och busstrafiken torde idag vara ansvarig för en högre andel än så. Kväveoxider som släpps ut längs landsvägar påverkar folkhälsa i mindre mån, framför allt för att höga halter hinner spädas ut innan människor utsätts för dem. Målet att minska kväveoxidutsläppen från hela bussflottan är därför alltför oprecist och bör kompletteras.

Vad gäller mål om minskade utsläpp av partiklar och kväveoxid så bedömer förvaltningen att dessa är realistiska om en stor del av fordonsflottan byts ut under den kommande 15 årsperioden. Detsamma gäller mål för energieffektivisering av byggnader och buller som ligger i linje med stadens ambitioner.

Förvaltningen delar förslagets uppfattning om att fortsatt tillväxt och utveckling av kollektivtrafiken i länet förutsätter att samhällets resurser används på ett så effektivt sätt som möjligt och ger största möjliga trafiknytta. Den befintliga infrastrukturen är i stort behov av kompletteringar för att kunna försörja nya bostads- och verksamhetsområden. Infrastrukturprojekten är ofta komplexa och innehåller motstridiga intressen. De tar tid att planera och genomföra. Utredningsmaterialet innehåller inga analyser som närmare motiverar kollektivtrafikutbyggnaderna eller vilka

prioriteringar som skulle ge bäst effekt med hänsyn till vad som skall uppnås. Förvaltningen anser det därför vara angeläget att den fortsatta processen inriktas på att upprätta någon form av prioriteringsordning för kollektivtrafikutbyggnaderna.

Förvaltningen är positiv till att programmet kompletteras med en hållbarhetsbedömning.

SLUT

Bilagor

1. Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms Län.