

Handläggare
Kerstin Alquist
08-508 260 77**Till**
Trafiknämnden
2016-08-25

Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2050, ett samrådsförslag. Svar på remiss från kommunstyrelsen.

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden överlämnar och åberopar detta tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Trafiknämnden förklarar paragrafen omedelbart justerad.

Jonas Eliasson
FörvaltningschefDaniel Firth
Tf avdelningschef

Sammanfattning

Den nya regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS 2050, är utsänd på remiss av landstingets tillväxt- och regionplanenämnd under perioden 8 april-30 september 2016. Planen har status som en regionplan enligt plan- och bygglagen och är tänkt att gälla för perioden 2018-2026.

Stadens stads- och trafikplanering ligger redan i linje med den utveckling som föreslås i RUFS. Staden planerar bostäder i blandade och täta miljöer nära kollektivtrafiken och prioriterar gång och cykel i gaturummet. Kontoret ställer sig därför bakom inriktningen i RUFS om att bygga, tät, funktionsblandat och kollektivtrafiktäta.

Trafikkontoret
TrafikplaneringFleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 260 77
Växel 08-508 272 00
kerstin.alquist@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

Det är önskvärt att kommande RUFS avspeglar den verkliga befolkningsutvecklingen för staden och regionen. Därför bör bebyggelsestrukturen i scenario B väljas. Att planera efter scenario B vore att dra nytta av den starka urbaniseringstrenden som drar människor till regioncentrum. Denna utveckling kan användas för att omsätta marknadens och människors preferenser till god och klimatvänlig stads- och trafikplanering som minimerar resandet.

Den viktigaste delen av RUFS är plankartan som visar planerad bebyggelsestruktur och prioriterade infrastrukturobjekt. Det är därmed olyckligt att inte ens preliminära versioner av kartan finns med i remissen.

Trafikkontoret ifrågasätter att det finns underlag i länet för att förverkliga alla de åtta regionala kärnorna som är utpekade och befarar dessutom att de mera perifert placerade kommer att generera onödigt trafikarbete. Kontoret anser också att det finns en tydlig målkonflikt mellan å ena sidan regionförstoring och å andra sidan klimatpåverkan. Fokus för arbetet framåt utifrån RUFS blir mindre tydligt av att denna målkonflikt inte hanteras.

Kontoret anser att de siffrersatta målen i RUFS måste tolkas som viljeinriktningar, snarare än något som ska uppnås exakt eller ses som en planeringsförutsättning när t ex infrastruktur eller bebyggelse ska planeras och dimensioneras. Detta bör förtydligas till nästa version av RUFS. Dessutom anser kontoret att flera av målen bör omformuleras. Det gäller t.ex. mål om längd på genomsnittlig bilresa, mål om färdmedelsandelar, mål om avstånd till gröna kilar och mål för regionens totala energianvändning.

Slutligen vill kontoret lyfta att det är angeläget att kostnadsökningarna för driften av kollektivtrafiken begränsas och att ansvaret för finansieringen av kollektivtrafiken inte successivt skjuts över mer på stat och kommun.

Remissen

Den nya regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS 2050, är utsänd på remiss av landstingets tillväxt- och regionplanenämnd under perioden 8 april-30 september 2016. Planen har status som en regionplan enligt plan- och bygglagen och är tänkt att gälla för perioden 2018-2026.

Trafiknämnden har fått RUFS 2050 på remiss från kommunstyrelsen. Remisstiden sträcker sig till och med den 1 september 2016.

I remissen av samrådsförslaget av RUFS 2050 efterfrågas främst synpunkter på frågor inom fyra områden: mål och delmål, urvalet av prioriterade åtgärder, vägval för den rumsliga strukturen samt hur respektive organisation kan bidra till utvecklingen i regionen.

När synpunkterna från samrådet har bearbetats kommer planförslaget att ställas ut under hösten 2017. Ytterligare en remissomgång kommer sedan att genomföras. Därefter tas ett slutligt förslag fram för politisk behandling i landstinget. Eftersom en regional utvecklingsplan har som syfte att påverka regionen på ett genomgripande sätt har landstinget valt att genomföra en samlad konsekvensbedömning som omfattar både miljökonsekvenser och andra konsekvenser som planens genomförande får för regionen. Synpunkterna som framförs under samrådet blir ett viktigt inspel till det fortsatta arbetet med den samlade konsekvensbedömningen.

Till samrådsförslaget hör också en bilaga med de storregionala perspektiven, ÖMS 2050, som handlar om samverkan och planering i sju län i östra Mellansverige. Samrådet syftar till att formulera gemensamma utgångspunkter för den storregionala utvecklingen. Förslaget innehåller ett antal frågor till kommunerna i regionen.

Bakgrund

En beskrivning av remissmaterialet finns i bilaga 1. Hela samrådsförslaget går att läsa på <http://rufs.se/rufs-2050/samrad/>. Utöver samrådsförslaget är en av underlagsrapporterna mycket relevant för transportfrågorna; ”Strukturanalyser för Stockholms län och östra Mellansverige år 2050”. Den går att hitta på <http://rufs.se/publikationer/2016/strukturanalyser-for-stockholms-lan-och-ostra-mellansverige-ar-2050/>.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Kontorets arbete med ärendet har presenterats på rådet för funktionshinderfrågor.

Trafikkontorets synpunkter

Nedan följer inledningsvis trafikkontorets övergripande synpunkter. Därefter följer synpunkter på de frågeställningar som Stockholms läns landsting vill få besvarade, gällande dels RUFS 2050 och dels ÖMS 2050.

Övergripande synpunkter

Stadens planering för både stadsbyggnad och trafik ligger redan i linje med den utveckling som föreslås i RUFS. Staden planerar bostäder i blandade och täta miljöer nära kollektivtrafiken och prioriterar gång, cykel och kollektivtrafik i gaturummet. Nya riktlinjer för parkeringstal är framtagna som bl. a. syftar till att minska behovet av att reservera plats för bilar i ny bostadsbebyggelse. Under året höjdes trängselskatten och en ny parkeringsplan som innebär högre parkeringsavgifter samt avgifter i nya områden inom staden har tagits fram.

Nuvarande regionplan, RUFS 2010, har liten påverkan på trafikkontorets dagliga arbete. Däremot har andra aktörer haft planen som utgångspunkt i frågor som i hög grad påverkar staden och kontoret. T ex används den befolkningsutveckling som skisserats för regionens olika delar i Trafikverkets trafikscenarier. Plankartan är också utgångspunkt när nya infrastrukturobjekt diskuteras. Staden har i sådana diskussioner missgynnats av nuvarande RUFS eftersom det i den angivits en för låg befolkningstillväxt för staden. Det är därför av stor vikt att kommande RUFS avspeglar den mest sannolika befolkningsutvecklingen för staden och regionen. Särskilt behöver utvecklingen fram till 2030 stämma överens med stadens mål om att bygga 140 000 nya bostäder. Detta är i linje med både med den faktiska utvecklingen i regionen under senare år och också den framtida utveckling som kontoret bedömer som sannolik.

Trots att idén om att utveckla regionala stadskärnor har funnits med i flera regionplaner är dessa ännu långt ifrån att förverkligas. Efterfrågan på bostäder och kommersiella fastigheter har fortsatt vara högst i regioncentrum. Flera av de tänkta kärnorna är geografiskt utspridda och ibland kluvna av naturreservat. De har idag mycket externhandel och stora parkeringsytor. Detta varken kan eller bör vara en regional kärnas funktion. För att en kärna ska få verklig tyngd behöver den också vara ganska stor både avseende befolknings- och arbetsplatsmängd. Kontoret ifrågasätter att det finns underlag i länet för att förverkliga alla de åtta kärnorna som är utpekade och befarar dessutom att de mera perifert placerade kommer att generera onödigt trafikarbete.

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. Att planera utifrån scenario B vore att dra nytta av denna utveckling genom att omsätta marknadens och människors preferenser till god

och klimatvänlig stads- och trafikplanering som minimerar behovet av att resa. I kontrast så går scenario A rakt emot den utveckling som sker naturligt. Dessutom genererar scenario A mer transportarbete och innebär dyrare infrastrukturinvesteringar då scenariot är mindre tätt. Både scenario A och B utmålas i materialet som goda alternativ varför det framstår som klokt att välja det alternativ (eller en variant på det) som drar nytta av den naturliga utvecklingen istället för att försöka motarbeta den. Då finns chansen att planen också lyckas påverka utvecklingen. Trafikkontorets rekommendation är alltså att planera utifrån en stark tillväxt i regioncentrum.

Förhållningssätten i RUFS inkluderar flera förslag på nya underlag (samlade effektbedömningar, miljökonsekvensbeskrivningar och trafikkonsekvensbeskrivningar) som ska tas fram i planeringsprocessen. Kontoret anser att innan det fattas beslut om nya obligatoriska utredningar behöver det klargöras vad nyttan är i förhållande till kostnader och ökad tidsåtgång i planeringsprocessen.

I remissen illustreras ett utvidgat system för trängselskatt. Det framgår inte hur detta system har tagits fram och vilka konsekvenser det förväntas få. Kontoret vill understryka att berörda kommuner måste vara med i ett sådant arbete. Trängselskatter ska enligt lagen bara införas när det är hög trängsel, trängselminskningen blir så stor att den uppväger investerings- och driftskostnaderna för systemet och en begäran kommer från berörd kommun.

Slutligen anser kontoret att det är viktigt att kostnadsökningarna för driften av kollektivtrafiken begränsas. I remissen uppges att kostnaden för drift av kollektivtrafiken beräknas öka med över 35 procent per person till 2050. Detta trots en kraftig ökning av befolkningen (dvs. kundunderlaget). I absoluta tal är det alltså stora kostnadsökningar som förväntas. Kontoret anser att kostnadsökningarna för driften av kollektivtrafiken måste begränsas. Ansvar för finansieringen av kollektivtrafiken får inte heller successivt skjutas över mer på stat och kommun, vilket remissen ger intryck av. Där föreslås nämligen att nya intäktskällor som parkeringsavgifter ska användas för att finansiera kollektivtrafiken. Trafikkontoret vill understryka att parkeringsavgifter syftar till att ordna trafiken och att dessa intäkter ska användas för kommunala utgifter.

Frågor RUFS 2050

**I remissen ställs ett antal frågor till remissinstanserna.
Trafikkontoret besvarar dessa nedan.**

Bidrar målen till att regionen får ett tydligt fokus för arbetet framåt?

Trafikkontoret anser att det är bra att delmålen gör de övergripande målen och inriktningen av planen tydligare. Kontoret anser dock att den viktigaste delen av RUFS är plankartan som visar bebyggelsestruktur och listan med utpekade infrastrukturobjekt. Dessa frågor har stor inverkan på regionens framtida utveckling och attraktionskraft. Det är därmed olyckligt att även preliminära versioner av kartan inte finns med i remissen.

Gällande målen för klimat i regionen behöver systemgränsen förtydligas och det behöver beskrivas vilken roll regionala klimatmål kan spela. Exempelvis bör det anges hur de mål och åtgärder som beskrivs i RUFS förhåller sig till EU:s klimatpolitik, dvs. utsläppshandelssystemet (ETS) och ländernas kvotfördelning i den icke handlande sektorn. Utan sådana analyser riskerar mål och åtgärder att leda fel. En illustration är att det kan framstå som positivt om tillverkningsindustri flyttar bort från länet (även om den skulle ersättas av mer klimatpåverkande produktion någon annan stans), om systemgränsen för klimatutsläpp sätts vid länets gräns. Ett förhållningssätt behövs också för hur energiproduktion ska hanteras som sker utanför länet men där energin förbrukas i länet. RUFS behöver alltså förhålla sig till EU:s klimatpolitik, och göra klart för sig vad ETS implicerar, och hur överblivna non-ETS-rättigheter (den icke-handlande sektorn) ska hanteras. Att ett län ska bedriva egen klimatpolitik är komplicerat.

Kontoret anser också att det finns en tydlig målkonflikt mellan å ena sidan regionförstoring och å andra sidan klimatpåverkan och mål om minskade skadeverkningar från biltrafiken. Fokus för arbetet framåt blir mindre tydligt av att denna målkonflikt inte hanteras i RUFS.

Anger målen rätt ambitionsnivå?

Målen ska bidra till att visionen uppnås. Det är viktigt att klargöra om de siffrsatta delmålen i RUFS ska ses som något som måste uppnås eller snarare som en viljeriktning. Flera av de siffrsatta mål som nu föreslås ställer sig kontoret tveksamt till eftersom de riskerar att få oönskade effekter. Cykelandelsmålet skulle t ex kunna uppnås genom att försämra eller fördyra kollektivtrafiken

vilket inte är önskvärt. På samma sätt kan kollektivtrafikandelsmålet nås genom att ta andelar från gång- och cykeltrafiken.

Målet om en maximal total energianvändning riskerar att ha den paradoxala effekten att fler personer eller företag i regionen försvårar måluppfyllelsen. För att målet ska stödja regionens tillväxt och bidra till minskad energianvändning i landet som helhet bör det omformuleras till ett per capita mål för energianvändning.

Kontoret anser också att det är problematiskt med ett siffersatt mål om att en större andel av befolkningen i regionen än idag ska bo nära en grön kil. Viljan att bo i hela regionen nära naturen går inte ihop med önskan om att samtidigt minska det ekologiska fotavtrycket. Det krävs istället en rumslig struktur där den stora tillväxten sker i regionkärnan, vilket skulle leda till minskat transportarbete. Detta kan samtidigt innebära att en lägre andel personer bor naturnära än idag.

Om målen istället pekar ut viljeriktningar så skulle syftet med t ex cykelmålet vara att planera för ökad cykling och genom det en attraktivare stad. Stockholm stad har också många siffersatta mål och fördelen är tydligheten, samtidigt som de har nackdelen att det lätt uppfattas som misslyckanden när målen inte uppnås exakt. Trafikkontoret anser att målen i RUFS måste tolkas som viljeinriktningar, snarare än att de ska uppnås exakt eller ses som en planeringsförutsättning när t ex infrastruktur eller bebyggelse ska planeras och dimensioneras. Detta bör förtydligas till nästa version av RUFS.

Kontoret är positivt till att kollektivtrafiken lyfts fram som ryggraden i regionens transportsystem, men är tveksamt till de siffersatta målen för restider. Om målen för restider ska ses som styrande kan tillämpningen i vissa fall leda fel. Exempelvis kan det innebära att kollektivtrafikinvesteringar längre ut i regionen ofta eller alltid prioriteras på bekostnad av kollektivtrafikinvesteringar i regioncentrum. De investeringar som gör störst nytta blir då inte valda, utan i stället de som mest bidrar till det siffersatta målet. En sådan prioritering är sannolikt inte intentionen i RUFS. Kontoret vill också påpeka att restidsmål eller andelsmål för kollektivtrafiken inte per definition innebär att klimatmål för transportsektorn nås. Om syftet är att nå ett fossilfritt transportsystem är det bättre att målen fokuserar på mindre klimatutsläpp från biltrafiken och minskat trafikarbete med bil. Mål för kollektivtrafiken är främst användbara för att peka ut en viljeriktning för planeringen.

Kontoret anser att den undre gränsen av bostadsbyggnadsintervallet bör höjas (9000-16 000) – eftersom enbart stadens egen målsättning att bygga 140 000 bostäder mellan 2014 och 2030 nästan motsvarar den lägre takten.

Det är önskvärt att målen för reduktion av klimatgaser och för trafikens utveckling samspelar med nationella mål på området samt med EU:s klimatpolitik. Det mål som sätts för biltrafiken (längden av den genomsnittliga bilresan ska minska) är lite märkligt eftersom det kan uppnås genom att människor gör fler korta bilresor (t ex genom att byta ut gång och cykelresor) istället för att de minskar sitt totala resande med bil. Ska ett mål för biltrafik sättas anser kontoret att det bör beskriva hur mycket resandet med bil ska minska per capita. Det bör också redovisas i RUFS hur detta mål förhåller sig till Trafikverkets klimatscenario eller Miljömålsberedningens betänkande. Kontoret skulle välkomna att RUFS förtydligade sitt förhållningsätt till de statliga dokumenten inom klimatområdet och att en dialog med staten initierades i frågan.

Är det rätt åtgärder som beskrivs?

Trafikkontoret anser att det bör förtydligas vem som är ansvarig för respektive åtgärd, närmare vad åtgärderna innebär och hur uppföljningen ska hanteras. Det bör också förtydligas hur åtgärderna och förhållningssätten förhåller sig till varandra. Kontoret anser i princip att alla punkter som ligger under förhållningssätt är bra. Eventuell skulle några av dessa punkter passa som åtgärder.

Kontoret anser att det är bra att framtagna planer, som t ex den regionala cykelplanen, tas med bland åtgärderna så att det blir ett extra tryck på att de förverkligas.

För att kollektivtrafik, gång och cykel ska fungera optimalt tillsammans är det viktigt att hela resan dörr till dörr står i fokus. Det är viktigt att enkelt kunna byta färdmedel, exempelvis genom att möjliggöra att ta med cykel på kollektivtrafiken.

Kontoret saknar en diskussion om styrmedel som påverkar trafiken och som kan styra utvecklingen mot en fossilfri fordonsflotta. En sådan diskussion borde lämpligen utmynna i en åtgärd med vilka styrmedel regionen ska verka för. I nuläget finns endast en generell skrivning om styrmedel under förhållningssätt. Det saknas även resonemang om elektrifiering och digitalisering av transporter.

Hur kan åtgärderna utvecklas till utställningsförslaget?

Det är önskvärt att det förtydligas vad åtgärderna innebär och hur ansvarsfördelningen för genomförandet ser ut samt hur åtgärderna hänger ihop med förhållningssätten. T ex bör det göras tydligare hur åtgärder och förhållningssätt inom logistikområdet förhåller sig till varandra (jmf avsnitt 6.1 och 6.2 med 7.3 i RUFS). Samtidigt är det önskvärt att de förtydligas hur styrmedel kopplas till lämplig åtgärd och att det identifieras vilka styrmedel som länet ska verka för.

Vilken rumslig struktur krävs för en region utan klimatpåverkande utsläpp?

Det finns en tydlig målkonflikt mellan regionförstoring respektive klimatmål och mål om minskade skadeverkningar från biltrafiken. Ur ett klimatperspektiv är det bäst att bo tätt. Det skiljer mer än en faktor två i bilresande mellan boende i kärnan och i förortskommuner. Om biltrafikarbetet i landet ska minska bör befolkningen koncentreras till centralorter, och allra helst till stora centralorter som t ex regionkärnan i Stockholms län. Viljan att bo i hela regionen nära naturen går därför inte ihop med önskan om att samtidigt minska det ekologiska fotavtrycket. Det krävs istället en rumslig struktur där den stora tillväxten sker i regionkärnan så att efterfrågan av att resa minskar. Scenario B är mest transportsnål och därför den bästa strukturbilden för klimatet. Stadsplanering måste användas för att minska resandet om klimatmål ska kunna nås.

RUFS förhållningssätt till farligt gods är att sådana transportleder bör skyddas mot förändrad markanvändning. Ett sådant oflexibelt förhållningssätt är negativt både för möjligheterna till stadsutveckling och för klimatmål. Trafikkontoret anser istället att då det är ont om byggbar mark i bra kollektivtrafikläge så kan ibland mark längs rekommenderade leder för farligt gods behöva tas i anspråk. Huruvida Förbifart Stockholm eller andra kommande trafikleder som Södertörnsleden godkänns för farligt gods eller inte har stor påverkan på förutsättningarna för bebyggelseutvecklingen. En annan fråga som har stor påverkan på stadens utveckling är om det kommer krävas allt större riskavstånd mellan bebyggelse och trafikleder allt eftersom samhällsriskerna ökar i och med att bebyggelsen blir tätare. Ovanstående frågor bör diskuteras i RUFS samtidigt som det är viktigt att väga in att besluten påverkar det totala trafikarbetet genom att bebyggelse blir mer eller mindre utspridd. Trafikkontoret efterlyser också en fördjupad diskussion om var verksamheter där farligt gods produceras eller används får och bör lokaliseras.

Vilken rumslig struktur krävs för en socialt, ekonomiskt och territoriellt sammanhållen region?

Marknaden har tydligt visat att bebyggelsescenario B är det mest ekonomiskt hållbara. Efterfrågan på att bygga är alltså störst i centrum trots många år av försök att styra mot något annat genom olika regionplaner. Utvecklingen mot B verkar ofrånkomlig men är också bra i sig själv då den täta staden bl. a. skapar bäst möjligheter till fler mänskliga möten och annat som gynnar innovation. Det är välbelagt att täta regioner (och därmed hög tillgänglighet) stimulerar ekonomisk tillväxt, innovationskraft och sysselsättning.

Den täta staden tar också mindre mark i anspråk och minskar transportarbetet, vilket är en nyckel för att minska de negativa effekterna från biltrafiken. Trafikkontoret håller därför inte med om att tät och central bebyggelse skulle innebära ökade hälsorelaterade problem, vilket framförs som en nackdel med alternativ B i underlaget. Kontoret vill istället trycka på den andra slutsatsen i underlaget om att B är effektivast och mest ändamålsenlig.

Ju tätare staden blir ju viktigare blir gatan som mötesplats. Det är därför viktigt att gator utvecklas till attraktiva offentliga rum för att gynna den sociala hållbarheten och stadskvaliteten. B ger bäst möjlighet till detta. En annan fördel är att den tydligast gynnar gång, cykel och kollektivtrafik, vilket också ger ett mera socialt hållbart transportsystem. Detta både genom att fler olika resmöjligheter ges till flera grupper av människor och genom de positiva effekterna på folkhälsan som aktiv mobilitet innebär. Trafikkontoret vill också lyfta att det inte är självklart att regionförstoring gynnar den sociala hållbarheten. T ex kan den utökade långväga pendlingen som regionförstoring innebär ha negativa konsekvenser för jämställdheten genom att detta minskar möjligheterna för familjemedlemmar att dela på ansvar för barnomsorg och hemarbete.

Strukturbild B gör också att den nya bebyggelsen blir mer sammankopplad med den befintliga genom att placeras centralt och att nödvändiga infrastrukturinvesteringar blir färre genom att efterfrågan på resande kan bli mindre.

Vilka är de viktigaste vägvalen för regionen kopplat till den rumsliga strukturen?

Trafikkontoret instämmer i att ett väl fungerande transportsystem är en nyckelfråga och anser därför att de viktigaste vägvalen för regionen handlar om var och hur ny bebyggelse tillkommer. Precis som beskrivs i RUFBS bör den vara tät, funktionsblandad och

kollektivtrafiknära samtidigt som gång och cykeltrafik prioriteras. Dessutom bör tillkommande bebyggelse primärt vara placerad i kärnan av regionen.

Det är också viktigt var och hur regionen inte bygger. Fler perifera villaområden och externa shoppingcentrum kommer att leda till ökad bilresande – vilket inte är i linje med de mål som satts upp i RUFS. Även regionala kärnor långt ut från regioncentrum riskerar att leda till högre trafikarbete med bil.

Ett annat viktigt vägval för att skapa en attraktiv och hållbar stad är att de regionala behoven av mark för logistik och depåer säkerställs på lämpliga platser. Godsfrågorna får inte glömmas bort när regionen växer kraftigt.

Vad krävs för att det som beskrivs i planen ska bli verklighet?

En bred förankring där alla kommuner är ense om både vad som ska göras och vad som inte ska göras. Trafikkontoret efterlyser större delaktighet (än hittills i processen) för kommunerna inför den fortsatta processen och framtagandet av ny strukturbild och val av infrastrukturobjekt.

Det krävs också att planen är i linje med utvecklingen som sker i regionen, med störst befolkningstillväxt centralt. Det är särskilt viktigt att den centrala kärnans dragningskraft jämfört med de regionala kärnornas inte underskattas.

Vad krävs för att planen ska fungera som utgångspunkt för övergripande arbete och de beslut som fattas i er organisation?

Innehållet behöver vara i linje med stadens egna strategier och planer, bl a målet om att bygga 140 000 bostäder till 2030. Kontoret anser att det blir viktigt för staden att strukturbild B väljs, alternativt en version av den som innehåller samma utveckling av regioncentrum.

Staden behöver också ha fått vara delaktig i att ta fram de infrastrukturobjekt som kommer att skrivas in i planen. Även finansiering av föreslagen infrastruktur behöver klargöras i dialog med kommunerna och staten. Rätt investeringar måste väljas så att kostnadsökningarna för drift av infrastrukturen begränsas. Trafikkontoret ifrågasätter om de bästa kollektivtrafikobjekten verkligen är valda i analyserna när det samtidigt uppges att kostnaden för drift av kollektivtrafiken beräknas öka med över 35 procent per person till 2050. Det tyder på att kollektivtrafikens stordriftsfördelar i täta stadsmiljöer inte tas till vara. Kontoret anser

att det vore önskvärt att buss och olika BRT-liknande lösningar också fanns med bland kollektivtrafikobjekten.

Hur ska er organisation bidra till genomförandet av den kommande planen?

Stadens planering är redan i linje med den utveckling som föreslås i RUFS. Staden bygger kollektivtrafiknära, blandat och tätt och prioriterar gång och cykel.

Frågor ÖMS 2050

Då ÖMS 2050 har samma inriktning som RUFS 2050 skulle trafikkontorets svar på de flesta frågorna bara bli en upprepning av det kontoret svarat om RUFS. Kontoret väljer därför att endast besvara den sista frågan som skiljer sig från övriga och också rör transportsystemet i övrigt hänvisas till de svar som lämnats ovan.

Vilket stöd finns det för en lägre kollektivtrafiktaxa för att öka möjligheterna till en inkluderande regionförstoring?

Analysen för RUFS skisserar som tidigare påpekats kraftiga kostnadsökningar för driften av kollektivtrafiken. Trafikkontoret anser att det är angeläget att kostnadsökningarna för driften begränsas. Kontoret konstaterar samtidigt att skulle kostnadsökningarna bli så stora kommer sannolikt kraftiga avgiftshöjningar att behövas. Detta vore olyckligt av många skäl.

En låg kollektivtrafiktaxa har uppenbarligen många fördelar, inte minst genom att det kan bidra till bättre funktion hos arbets- och bostadsmarknader samt till minskad biltrafik. Samtidigt måste dessa fördelar ställas mot kostnaderna för ökade kollektivtrafiksubventioner. En påskyndad utveckling mot regionförstoring är inte självklart bra, som förklarats ovan; det riskerar att även ha negativa miljö-, fördelnings- och jämställdhetskonskvenser, och det gäller även om regionförstoringen görs genom ökade kollektivtrafiksubventioner. Frågan är svår att besvara utan att man samtidigt anger hur kostnaderna skulle täckas. Ökad landstingsskatt är en möjlighet, men det har också en samhällsekonomisk kostnad i form av ökade skatteklilar. En annan möjlighet är att ytterligare subventionera långa kollektivresor (över ett större område än idag) och täcka kostnaderna genom att korta resor görs dyrare. Kontorets bedömning är att de negativa konsekvenserna av en sådan taxereform i form av minskad konkurrenskraft för kollektivtrafik på korta och medellånga avstånd skulle överväga.

Trafikkontorets förslag

Trafikkontoret förslår att trafiknämnden överlämnar och åberopar detta tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen och förklarar paragrafen för omedelbart justerad.

Slut**Bilagor**

1. Sammanfattning av RUFS
2. Protokollsutdrag från möte med rådet för funktionshinderfrågor