

PM 2016:147 RI (Dnr 123-962/2016)

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län

Remiss från trafikförvaltningen, Stockholms Läns Landsting

Remisstid den 30 september 2016

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.
Som svar på remissen ”Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län” hänvisas till vad som anförs i promemorian.

Föredragande borgarrådet Karin Wanngård anför följande.

Ärendet

Det regionala 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 pekar ut de långsiktiga målen för kollektivtrafiken fram till år 2030 som alla aktörer i länet ska arbeta mot tillsammans. Programmet omfattar både upphandlad och kommersiell trafik och rör alla trafikslag, såväl buss- och spårtrafik som färdtjänst och kollektivtrafik på vatten. Stockholms läns landstings första trafikförsörjningsprogram antogs år 2012. Nu revideras programmet för att hållas aktuellt och anpassas till förändrade förutsättningar. Ett förslag till reviderat program är ute på remiss från trafikförvaltningen fram till den 30 september 2016.

Samrådsförslaget går att läsa i sin helhet på [landstinget hemsida](#).

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden och Stockholms Stadshus AB. Stockholms Stadshus AB har i sin tur remitterat vidare till dotterbolagen Stockholms Stads Parkerings AB, Stockholms Hamn AB och Stockholm Business Region AB. Exploateringsnämnden har avstått från att svara på remissen.

Stadsledningskontoret ställer sig till stora delar positivt till det regionala trafikförsörjningsprogrammet, men anser att det finns utrymme för en hel del förbättringar och förtydliganden vilket redovisas i promemorian.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden menar att en stor del av den nya bostadsbebyggelse som kommer till stånd bör ligga i nära anslutning till attraktiv

kollektivtrafik för att Stockholms utveckling ska vara långsiktigt hållbar och anser att det är särskilt positivt att förutsättningar för kollektivtrafik på vatten utreds.

Stadsbyggnadsnämnden ställer sig till stora delar positivt till det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Nämnden anser att bebyggelsestrukturen bör utgå från den täta strukturbild som föreslås i samrådshandlingen. Nämnden anser vidare att en generell princip med infartsparkering i anslutning till kollektivtrafik kan stå i konflikt med målet om att bostadsutveckling ska ske i kollektivtrafknära lägen. Nämnden är positivt till att kollektivtrafik på vatten finns med och har egna mål i programmet. Nämnden efterfrågar även en uppdatering av stomnätsplanen eftersom förutsättningarna har förändrats sedan den antogs.

Trafiknämnden ställer sig till stora delar positiv till det regionala trafikförsörjningsprogrammet, men anser att det finns utrymme för förbättringar.

Stockholms Stadshus AB välkomnar Stockholms läns landstings uppdatering av det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Mina synpunkter

Kollektivtrafiken är central för hela Stockholmsregionen. En hög andel resande med kollektivtrafik, gång och cykel är en förutsättning för att klara framkomligheten i Stockholmsregionen och de nationella liksom stadens egna klimatmål. En väl utbyggd och fungerande kollektivtrafik har också en viktig roll i att hålla samman regionen.

Staden anser att landstinget i sin strategiska kollektivtrafikplanering generellt behöver bli bättre på långsiktighet och genom detta skapa långsiktiga förutsättningar för en smart utbyggd och hållbar stad. Kommunerna är idag beroende av landstingets planering för att på ett bra sätt planera för och bygga ut bostäder och service. Landstinget har ett flertal gånger ändrat på dessa förutsättningar, vilket skapar problem för stadens stadsutvecklingsprojekt med tidsförskjutningar och kostnadsfördyringar som följd. En gemensam planering på lång sikt är av stort värde såväl för staden som för landstinget, och framförallt för medborgarna som ska använda systemen.

Vid utvecklingen av både nyexploatering av nya områden samt kompletteringsbebyggelse i befintliga samt till därtill hörande skolor och annan kommunal service måste planerna för kollektivtrafikutbyggnaden ofta föregå den övriga fysiska planeringen för bebyggelsen. Trafikförsörjningens läge och kapacitet är avgörande för bebyggelsestrukturen och det blivande områdets attraktivitet. Staden efterlyser en tydligare diskussion i programmet om kollektivtrafikförsörjning i nybyggda områden och hur kostnader för trafiken klaras redan vid första inflyttning. Detta är idag en brist och skapar problem för stadens utbyggnadsprojekt. Framförallt är det medborgarna som flyttar in tidigt i dessa områden som blir drabbade.

Förutsättningarna för stomnätsplanen som trafikförsörjningsprogrammet hänvisar till har förändrats sedan den antogs. Stomnätsplanen bör anpassas efter det kraftiga bostadsbyggandet (140 000 bostäder bara i Stockholm till 2030) och tunnelbaneförhandlingen 2013. Det sistnämnda hanteras visserligen i stomnätsplanen 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.

Staden är positiv till att kollektivtrafik på vatten finns med och har egna mål i programmet. Det är önskvärt att det påbörjade arbetet mellan staden, i form av trafiknämnden och Stockholms Hamn AB, och landstingets trafikförvaltning fortgår för att utreda ansvarsförhållandena gällande hållplatser för pendelbåtarna och att en samsyn skapas.

Staden ser gärna en utförligare diskussion om anslutningsresor med gång och cykel. Det borde ses som ett naturligt inslag utifrån perspektivet ”hela resan”. Även frågan om finansiering och drift av större cykelparkeringar och cykelgarage vid hållplatser bör behandlas vidare. Här måste också kommunerna i regionen bättre samordna de lånecykelsystem som finns och planeras.

Kollektivtrafiken är också ett viktigt transportmedel för de miljontals besökare som kommer till vår region varje år. Tidigare fanns det så kallade Stockholmskortet som var ett kombinerat kollektivtrafiks- och entrékort. Tyvärr höjde Storstockholms lokaltrafik (SL) priset för kollektivtrafikdelen av kortet vilket gjorde att det tyvärr tvingades läggas ner. Det är viktigt att landstinget tar en del i det ansvar som många aktörer i regionen delar för att stärka Stockholm som besöksdestination. Att underlätta kollektivtrafikresandet även för den tillfälliga besökarens behov är en viktig del av detta.

Frågan om infartsparkering bör lyftas tydligare inom ramen för trafikförsörjningsprogrammet. En väl fungerande infartsparkering är en gemensam fråga för hela regionen. I remissen framgår vikten av infartsparkeringar för bil i anslutning till kollektivtrafiken. Staden ifrågasätter om detta bör vara en generell princip. Infartsparkering i anslutning till kollektivtrafik står i konflikt med målet om att bostadsutveckling ska ske i kollektivtrafiknära lägen. Infartsparkering bör anläggas där alternativnyttan är låg, till exempel i bullerstörda miljöer eller utmed direktbusslinjer i perifera lägen. I goda spårtrafiklägen innebär det oftast större nytta att bygga bostäder eller verksamheter.

I likhet med kollektivtrafikbehovet följer behovet av infartsparkering inte kommungränserna. I många fall är det mer rationellt att anlägga infartsparkeringar i en annan kommun än den där de som nyttjar den bor. Kollektivtrafikhuvudmannen har möjlighet att styra trafiken av kollektivtrafikresenärer där ledig kapacitet finns genom val av plats för infartsparkeringarna. Stadens erfarenhet av infartsparkering är att kunderna, för att se det som en del av sin kollektiva resa, behöver uppfatta det som ett prisvärt alternativ. Egenfinansiering av infartsparkeringar gällande drift och anläggande är svår utan någon form av ekonomiskt stöd.

För att kollektivtrafiken ska vara ett lockande alternativ till andra färdssätt måste den upplevas som attraktiv och prisvärd. Staden är positiv till att det finns målsättningar kring resurseffektivitet i kollektivtrafiken. I samrådshandlingen för den nya regionala utvecklingsplanen för Stockholms län 2050 beskrivs stora kostnadsökningar per person för kollektivtrafiken (mer än 35 %) på sikt. I en region med kraftig befolkningstillväxt borde kostnadsökningen per person gå att begränsa. Den stora kostnadsökningen kan också indikera att den tänka bebyggelsestrukturen med flera regionala stadskärnor samtidigt som det sker en befolkningstillväxt i hela regionen är dyr att kollektivtrafikförsörja. Staden anser att detta bör analyseras mer noggrant. Hittills har den reella befolkningstillväxten inte fördelat sig utifrån de regionala stadskärnorna utan har varit betydligt starkare i regionkärnan. Det är av stor vikt att den verkliga utvecklingen beaktas när trafikeringen avgörs. Det finns

också en tydlig målkonflikt mellan regionförstoring respektive klimatmål och mål om minskad biltrafik samt minskade skadeverkningar från biltrafiken.

Slutligen saknar staden en diskussion om hur kollektivtrafiken och trafikförsörjningsprogrammet kan påverkas av pågående förändringar inom digitaliseringen och delningsekonomi och dess eventuella påverkan på vårt resmönster.

I övrigt hänvisas till förvaltningarnas och bolagens synpunkter.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

Som svar på remissen ”Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län” hänvisas till vad som anförs i promemorian.

Stockholm den 8 september 2016

KARIN WANNGÅRD

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Förslag till regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Remissammanställning

Ärendet

Det regionala 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 pekar ut de långsiktiga målen för kollektivtrafiken fram till år 2030 som alla aktörer i länet ska arbeta mot tillsammans. Programmet omfattar både upphandlad och kommersiell trafik och rör alla trafikslag, såväl buss- och spårtrafik som färdtjänst och kollektivtrafik på vatten.

Det är trafikförvaltningen vid Stockholms läns landsting som ansvarar för att ta fram trafikförsörjningsprogrammet. Innehållet bygger på dialog med alla berörda kommuner, myndigheter, kollektivtrafikentreprenörer och intresseorganisationer. Trafikförsörjningsprogrammet beslutas av landstingsfullmäktige.

Stockholms läns landstings första trafikförsörjningsprogram antogs år 2012. Nu revideras programmet för att hållas aktuellt och anpassas till förändrade förutsättningar.

Under februari och mars 2016 genomförde trafikförvaltningen sammanlagt tretton samrådsmöten med länets kommuner, angränsande län, myndigheter, trafikoperatörer och intresseorganisationer. Nu är samrådsfasen över och ett förslag till reviderat program är ute på remiss.

Förslag till nytt trafikförsörjningsprogram

Visionen i trafikförsörjningsprogrammet är att skapa en attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem. På så sätt ska den regionala utvecklingsplanens mål nås om att bli Europas mest attraktiva storstadsregion.

I remissen föreslås en ny målmodell med reviderade mål gentemot nuvarande trafikförsörjningsprogram från år 2012. Trafikförvaltningen föreslår att målen delas in i tre områden som handlar om resenären, kollektivtrafiksystemet och regionen.

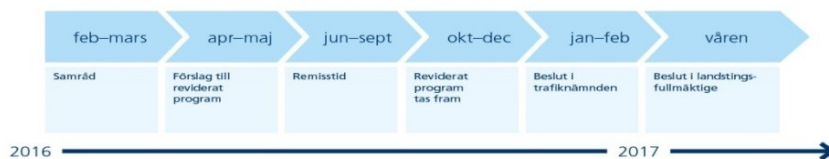
Förslag till övergripande mål:

- Ökat kollektivt resande
- Smart kollektivtrafiksystem
- Attraktiv region

Framtidens kollektivtrafik ska enligt trafikförvaltningen planeras utifrån fokus på hållbar utveckling. Hållbarhet kommer därför att genomsyra alla mål i det reviderade trafikförsörjningsprogrammet.

Nedan visas process och tidplan för revideringen.

Process framåt 2016–2017



Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden och Stockholms Stadshus AB. Stockholms Stadshus AB har i sin tur remitterat vidare till dotterbolagen Stockholms Stads Parkerings AB, Stockholms Hamn AB och Stockholm Business Region AB. Exploateringsnämnden har avstått från att svara på remissen.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 22 augusti 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Kollektivtrafiken är enligt stadsledningskontoret central för hela Stockholmsregionen och har en viktig roll att hålla samman regionen. En fungerande och väl utbyggd kollektivtrafik är en av regionens viktigaste uppgifter framöver.

Kontoret ställer sig till stora delar positivt till det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Det finns dock utrymme för en hel del förbättringar och förtydliganden. Detta utvecklas mer nedan.

Övergripande synpunkter

Stadsledningskontoret anser att landstinget i sin strategiska kollektivtrafikplanering generellt behöver bli bättre på långsiktighet och genom detta skapa långsiktiga förutsättningar för en bra utbyggd stad. Kommunerna är idag beroende av landstingets planering för att på ett bra sätt planera för och bygga ut bostäder etc. Landstinget har ett flertal gånger ändrat på dessa förutsättningar, vilket skapar problem för stadens stadsutvecklingsprojekt med tidsförskjutningar och kostnadsfördyringar som följd. En gemensam planering på lång sikt är av stort värde såväl för staden som för landstinget, och framförallt för medborgarna som ska använda systemen.

Stadsledningskontoret delar landstingets syn att en väl utbyggd och fungerande kollektivtrafik, särskilt miljöanpassad, är en förutsättning för att klara de nationella liksom stadens egna klimatmål.

Det finns enligt kontoret en tydlig målkonflikt mellan regionförstoring respektive klimatmål och mål om minskad biltrafik samt minskade skadeverkningar från biltrafiken. Ur ett klimatperspektiv är det mer fördelaktigt att ha en tät stadsstruktur. Det krävs därmed en rumslig struktur där den stora tillväxten sker i regionskärnan så att efterfrågan av att resor minskar. Stadsplanering måste användas för att minska resandet om klimatmål inom transportsektorn ska kunna nås.

Befolkningstillväxten har hittills varit betydligt starkare i regionens kärna än i de

utpekade regionala kärnorna. Oavsett hur många regionala kärnor som länet väljer att satsa på så får inte regioncentrums dragningskraft underskattas. Det är hit den starka urbaniseringstrenden attraherar det stora antalet människor. Det är enligt kontoret viktigt att den verkliga utvecklingen blir styrande när trafikeringen väl bestäms. Det är även viktigt att inte jakten på att uppnå målen om restidskvot och andel av arbetsmarknad som ska nås inom viss tid innebär att kollektivtrafikinvesteringar i den centrala regionen får stå tillbaka.

Kontoret anser att det är bra att säkerhet nu tagits med som ett nytt område i trafikförsörjningsprogrammet. Kontoret är även positivt till att kollektivtrafik på vatten finns med och har egna mål i programmet. Det är önskvärt att det påbörjade arbetet mellan staden, i form av trafikkontoret och Stockholms Hamnar, och landstingets trafikförvaltning fortgår för att utreda ansvarsförhållandena gällande hållplatser för pendelbåtarna och att en samsyn skapas.

Samordningen mellan upphandlad och kommersiell trafik är enligt kontoret avgörande för kollektivtrafikens roll, vilket också nämns i remissen. De mest attraktiva platserna för att trafikera och att angöra är redan hårt belastade och kräver samordning med övrig trafik för att kvaliteten för resenärer inte ska försämrats. I detta arbete krävs ett nära samarbete med staden, framförallt via stadens trafikkontor.

Stadsledningskontoret anser att det saknas en diskussion om anslutningsresor med gång och cykel. Det borde ses som ett naturligt inslag utifrån perspektivet ”hela resan”.

Det vore enligt kontoret önskvärt om redan beslutande objekt hade lyfts fram på ett tydligare sätt i programmet. Eftersom programmets syfte är att skapa långsiktighet är det särskilt viktigt att vara tydlig med de förutsättningar som finns.

Kontoret saknar även en diskussion om hur kollektivtrafiken och trafikförsörjningsprogrammet kan påverkas av pågående förändringar inom digitaliseringen och delningsekonomi och dess eventuella påverkan på vårt resmönster.

Mål i programmet

Stadsledningskontoret är tveksamt till om andelsmål generellt är rätt utgångspunkt för programmet, då det lätt kan leda fel. Exempelvis kan kollektivtrafikens andel av antalet resenärer uppnås genom att de som cyklar eller går minskar, vilket ju inte är avsikten.

Stadsledningskontoret anser även att flera av de kvantifierbara målen i remissmaterialet är för lågt satta. Det gäller exempelvis målet om andel nöjda resenärer i allmän kollektivtrafik på land där målet till 2030 är satt till 79 procent. Den siffran är idag mellan 75-78 procent och ambitionen att ha fler nöjda kunder på en 14-årsperiod borde vara högre. Även där siffrorna idag är förhållandevis höga bör ambitionen enligt stadsledningskontoret hela tiden vara att bli ännu bättre. Denna utgångspunkt saknas helt i de av landstinget satta målen som rör kollektivtrafikens konkurrenskraft.

I remissen kan läsas att målet för år 2030 är att 70 procent av bebyggelsestillskottet som tillkommer ska vara inom gångavstånd från stamnätet, vilket kontoret anser är för lågt. I stadens budget är målet att 60 procent av den nya bebyggelsen ska förläggas med maximalt 500 meter till stamnätstrafik eller spårbuden trafik år 2016. Målet för år 2030 borde därför vara högre än 70 procent.

I remissen finns det mål om restidskvot och andel av arbetsmarknad som ska nås inom viss tid. Det är viktigt att inte jakten på att uppnå dessa innebär att kollektivtrafikinvesteringar i den centrala regionen får stå tillbaka.

Även om målen i programmet endast är vägledande för kommersiell kollektivtrafik, anser kontoret att kollektivtrafikmyndigheten bör inkludera kommersiell kollektivtrafik i måluppfyllelsen och fundera på hur kommersiella trafikföretag kan motiveras att bidra till att nå målen. Eftersom kollektivtrafiklagen (SFS 2010:1065) handlar om att höja kollektivtrafikens attraktivitet bör omfattningen av kommersiell trafik räknas in.

Stadsledningskontoret anser att åtgärdsbeskrivningarna för att nå målen behöver vara mer konkreta och tidsbestämda, inte minst för att uppnå målet om en ökning av kollektivtrafikandelen.

Finansiering och ekonomi

Stadsledningskontoret efterlyser en diskussion om kollektivtrafikförsörjning i nybyggda områden och hur kostnader för trafiken klaras redan vid första inflyttning. Detta är idag en brist och skapar problem för stadens utbyggnadsprojekt. Framförallt är det medborgarna som flyttar in tidigt i dessa områden som blir drabbade.

Dagens utbyggnad av kollektivtrafik räcker enligt kontoret inte till. Ytterligare åtgärder behövs därför utöver dagens planerade investeringar i kollektivtrafiken. Prioritering och genomförandet av åtgärderna bör ske i nära samverkan med staden.

Kontoret ställer sig positivt till att det finns målsättningar kring resurseffektivitet i kollektivtrafiken samt att ambitionen är att skattesubventioneringsgraden inte ska öka. I samrådshandlingen för nya RUFSS 2050 beskrivs dock stora kostnadsökningar per person för kollektivtrafiken (mer än 35 %). Det kan indikera att den tänka bebyggelsestrukturen med regionala stadskärnor (från RUFSS 2010) samtidigt som det sker en befolkningstillväxt i hela regionen är dyr att kollektivtrafikförsörja. Kontoret anser att detta bör analyseras mer noggrant. Den reella befolkningstillväxten fördelar sig inte heller utifrån de regionala stadskärnorna utan har varit betydligt starkare i regionkärnan. Det är enligt kontoret av stor vikt att den verkliga utvecklingen beaktas när trafikeringen avgörs.

Koppling till andra regionala planeringsdokument

Den nya regionala utvecklingsplanen för Stockholms län, RUFSS 2050, beräknas att antas under 2018. Kontoret anser att trafikförsörjningsprogrammet eventuellt behöver revideras i anslutning till detta så att dokumenten på ett tydligt sätt samspelar med varandra.

Landstingets Stomnätsplan beskrivs i remissen. En uppdatering av stomnätsplanen efterfrågas av stadsledningskontoret då förutsättningarna har ändrats sedan den antogs. Stomnätsplanen bör exempelvis anpassas efter det kraftiga bostadsbyggandet, 140 000 bostäder bara i Stockholm till 2030, och 2013 års Stockholmsförhandling samt även den pågående Sverigeförhandlingen.

Som svar på remissen ”Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län” hänvisas till vad som anförts i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 30 augusti 2016 följande.

1. Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att godkänna och överlämna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Reservation anfördes av Jonas Naddebo (C), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Katarina Luhr m.fl. (alla MP), Maria Östberg Svanelind m.fl. (alla S) och Rikard Warlenius (V), *bilaga 1*.

Ersättaryttrande gjordes av Ulrika Hoff (KD) som instämde i reservation anförd av Jonas Naddebo (C).

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 17 augusti 2016 har i huvudsak följande lydelse.

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 kollektivtrafiknära 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.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 8 september 2016 följande.

1. Stadsbyggnadsnämnden överlämnar och återoppar detta tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 14 juli 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsbyggnadskontoret ställer sig till stora delar positivt till det regionala trafikförsörjningsprogrammet och vill framförallt lyfta vikten av ett fortsatt tätt samarbete mellan staden och trafikförvaltningen.

För en långsiktigt hållbar utveckling av Stockholm behöver en stor del av den nya bostadsbebyggelse som kommer till stånd ske in kollektivtrafiknära lägen. När staden ska bygga 140 000 bostäder till 2030 innebär det att kollektivtrafiken kommer att både behöva användas effektivare och byggas ut för att underlätta och öka resandet samt för att kunna vara en del i att skapa en attraktiv mångfunktionell och hållbar stadsmiljö. I trafikförsörjningsprogrammet är målet att kollektivtrafikens marknadsandel ska öka med 5 procent till 2030. Andelen 2015 var 49 %. Det är dock viktigt att kollektivtrafikens resande ökar genom ta från det motoriserade resandet och att det inte påverkar resandet med gång och cykel. Dessa tre trafikslag bör i större utsträckning än i dag komplettera varandra.

Vidare menar kontoret att målet om 79 procent nöjda resenärer till år 2030 i allmän kollektivtrafik på land är en för låg ambitionsnivå med tanke på att det redan 2015 låg på 75-78 procent.

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.

Stadsbyggnadskontoret anser också 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.

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, istället bör utgå från den täta strukturbild som föreslås i samrådshandlingen för nya RUFs.

Det är vidare viktigt att regioncentrums dragningskraft inte 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.

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.

För att underlätta ett bättre samspel mellan bebyggelseplaneringen och kollektivtrafiken behövs mer stabila planeringsförutsättningar även när det gäller lokalbussarna. Idag ändras

förutsättningarna och linjer dras om och läggs ner vilket försvårar för att säkerställa god tillgänglighet till nya bostäder.

I remissen framgår vikten av infartsparkeringar för bil i anslutning till kollektivtrafiken. Stadsbyggnadskontoret är tveksamma till 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.

Kontoret anser även att det saknas en diskussion om anslutningsresor med gång och cykel samt möjligheten till större cykelparkeringar och cykelgarage vid hållplatser.

Kollektivtrafik på vatten

Kontoret är positivt till att kollektivtrafik på vatten finns med och har egna mål i programmet. Det är önskvärt att skapa en samsyn mellan staden, trafikförvaltningen och Stockholms hamnar om var det är strategiskt viktigt att med att ha bra fungerande hållplatser med möjlighet till att byta till övrig kollektivtrafik.

Översyn av stomnätsplanen önskas

Stomnätsplanen beskrivs i remissen. En uppdatering av stomnätsplanen efterfrågas eftersom förutsättningarna har förändrats sedan den antogs. Stomnätsplanen bör bland annat anpassas efter det kraftiga bostadsbyggandet (140 000 bostäder bara i Stockholm till 2030) och 2013-års Stockholmsförhandling. Det sistnämnda hanteras visserligen i stomnätsplanen 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.

Diskussion om digitalisering och delningsekonomi saknas

Kontoret saknar en diskussion om hur kollektivtrafiken och trafikförsörjningsprogrammet kan påverkas av digitaliseringen av samhället.

Stadsbyggnadskontoret förslår att stadsbyggnadsnämnden överlämnar och hänvisar till detta tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen samt att beslutet i ärendet omedelbart justeras.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 25 augusti 2016 följande.

1. Trafiknämnden överlämnar och åberopar kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Reservation anfördes av Karin Ernlund (C), *bilaga 1*.

Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 14 juli 2016 har i huvudsak följande lydelse.

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 RUFSS 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 RUFSS 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 stornätsplanen önskas

Stornätsplanen beskrivs i remissen. En uppdatering av stornätsplanen efterfrågas eftersom förutsättningarna har förändrats sedan den antogs. Stornätsplanen bör bland annat anpassas efter det kraftiga bostadsbyggandet (140 000 bostäder bara i Stockholm till 2030) och tunnelbaneförhandlingen 2013. Det sistnämnda hanteras visserligen i stornätsplanen 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 kollektivtrafknära 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.

Stockholms Stadshus AB

Stockholms Stadshus AB:s yttrande daterat den 15 augusti 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Underremiss

Stockholms Hamn AB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Stockholms Hamnar välkomnar att det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län tydligt lyfter fram kollektivtrafiken på vattnet, vilket skapar förutsättningar för att vattenburen kollektivtrafik kan få en större roll i kommande upphandlingar än tidigare.

Kapitel 7 i Trafikförsörjningsprogrammet tar upp och beskriver principerna kring tillträde till offentligt ägd infrastruktur där såväl upphandlad som kommersiell trafik ska få tillträde på ett konkurrensneutralt sätt. Stockholms Hamnar instämmer i de grundförutsättningar som beskrivs. Stockholms Hamnars båthållplatser trafikeras både av upphandlade pendelbåtlinjer och kommersiell trafik varför detta är en viktig punkt.

I programmet anges vidare att samma grundläggande principer ska gälla för sjötrafik som för övriga trafikslag, men att särregler kan komma att behövas för olika linjer, beroende på vilka bryggplatser som ska angöras och ägarförhållandena till dessa. I Stockholm finns många olika infrastrukturägare och -förvaltare med ansvar för kajer, strandlinjer och bryggor. Det är viktigt att ansvarsförhållandena kring hållplatser för pendelbåtar tydliggörs och att en gemensam syn på pendelbåtarnas användning och hållplatser skapas, särskilt inför kommande upphandling. Redan idag förs dialog mellan Trafikförvaltningen, berörda kommuner och Stockholms Hamnar kring dessa frågor, vilket är ett viktigt led i att åstadkomma en sådan samsyn.

”Hela resan”-perspektivet är ett strategiskt ställningstagande som görs i programmet, och att resan ”dörr till dörr” ska fungera och upplevas smidigt för alla. Stockholms Hamnar vill här lyfta betydelsen av en väl fungerande och utbyggd kollektivtrafik i anslutning till hamnområden. Dagligen passerar i snitt dryga 30 000 färje- och kryssningspassagerare Stockholms Hamnars hamnanläggningar. För att dessa resenärer i större utsträckning ska välja kollektiva färdmedel är det mycket viktigt med goda kollektivtrafiklösningar med tydlig information till/från terminalerna och ett smidigt förfarande för att köpa biljetter.

Stockholm Stads Parkerings AB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Bolaget anser att en väl fungerande infartsparkering är en gemensam fråga för hela regionen. I likhet med kollektivtrafikbehovet följer behovet av infartsparkering inte kommungränserna. I många fall är det mer rationellt att anlägga infartsparkeringar i en annan kommun än den där de som nyttjar den bor. Kollektivtrafikhuvudmannen har även möjlighet att styra trafiken av kollektivtrafikresenärer där ledig kapacitet finns genom val av plats för infartsparkeringarna.

I glesare delar av regionen hade alternativet till infartsparkeringar varit en utökad

utbyggnad av kollektivtrafiken som inte bedömts som ekonomiskt försvarar.

Medborgarna i regionens kommuner gynnas av möjligheten till att komplettera sin resa med mer miljövänliga och kapacitetsstarka kollektiva färdmedel

Bolagets erfarenhet av infartsparkering är att kunden ser det som en del av sin kollektiva resa och behöver uppfatta det som ett prisvärt alternativ. Stockholm Parkering bedömer därför att egenfinansiering av infartsparkeringar gällande drift och anläggande är svårt utan någon form av ekonomiskt stöd. I takt med att regionen växer ökar även trycket på de kollektivtrafikhäna lägen som utgör grunden för infartsparkeringar. Det innebär att mer yteffektiva, men samtidigt dyrare infartsparkeringar måste byggas.

Stockholm Parkering anser att infartsparkering är en fråga för hela regionen som bör hanteras genom regionalt samarbete. Bolaget anser därför att frågan om infartsparkering borde lyftas inom ramen för trafikförsörjningsprogrammet.

Stockholm Business Region AB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Antalet besökare till Stockholms län ökar kraftigt. Mätt som kommersiella övernattningar nådde länet 13 miljoner övernattningar 2015, vilket var en ökning med 10 procent. Stockholm har den i särklass största tillströmningen av besökare, och andelen utländska gäster ökar snabbare än nationella gäster. Den globala turismen väntas växa med omkring 4 procent årligen, vilket indikerar tydligt att den positiva utvecklingen fortsätter.

Regeringen har i sin exportstrategi pekat ut besöksnäringen som en mycket viktig näring, inte minst ur sysselsättningsperspektivet. Branschen fungerar också ofta som ett insteg till arbetsmarknaden för grupper som inte är etablerade på arbetsmarknaden. Vid sidan av detta är branschen bidrag till Sveriges export betydande och växande. Stockholms stad arbetar aktivt genom Stockholm Business Region med dotterbolag för att marknadsföra Stockholm – the Capital of Scandinavia mot utlandet. Staden gör det tillsammans med berörda statliga myndigheter och bolag, som till exempel Visit Sweden. Ambitionen är att bygga Stockholms profil och attrahera människor, talanger och företag till regionen.

Trafikförsörjningen är självklart centralt för hela näringslivet. Kollektivtrafiken är en avgörande beståndsdel för konkurrenskraft och för upplevelsen av en stad. Vårt långsiktiga arbete med hållbarhet, vilket bland annat ledde till att Stockholm utnämndes till Europas första miljöhuvudstad, behöver givetvis matchas med synliga åtgärder i stadsmiljön och en fungerande kollektivtrafik även för de besökare som är tillfälliga.

Bolaget vill understryka betydelsen av att trafikförsörjningsprogrammet speglar de behov som besöksnäringen har för att tillfälliga besökare ska kunna nå sina målpunkter. De målpunkter som tillfälliga besökare har är ofta desamma som regionens invånare har för sin rekreation. Som ett exempel kan Djurgården lyftas fram som lockar omkring 15 miljoner besökare årligen, vilket är fler besökare än vad t.ex. Kinesiska Muren har. Det är mycket angeläget att kollektivtrafiken har rätt volym för att möta behovet av att resa till Djurgården och till andra platser i regionen. I takt med att besökarströmmarna ökar kommer också behovet att sprida besöken ut i länet att öka, om vi på ett hållbart sätt ska kunna utveckla regionen. En sådan utveckling förutsätter en väl fungerande kollektivtrafik som tar hänsyn till även den tillfälliga besökarens behov.

Koncernledningens synpunkter

Koncernledning välkomnar Stockholms läns landstings uppdatering av det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Kollektivtrafiken och dess utveckling är en vital förutsättning för att Stockholms stad och regionen ska kunna möta pågående befolknings- och besöksnäringstillväxt på ett miljömässigt hållbart sätt. Koncernledningen ser också positivt på att detta program har samordnats med den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen RUF 2050. Inför den starka utveckling som Stockholmsregionen genomgår är det viktigt att samtliga inblandade aktörer medverkar och prioriterar åtgärder och investeringar med ett gemensamt fokus, vilket dessa övergripande program utgör en bas för.

Koncernledningen måste dock framhålla vikten av att trafikförsörjningen och kollektivtrafikens utveckling och utbyggnad måste ske simultant med den offensiva bostadsutveckling som staden och regionen står inför. Till år 2040 planerar Stockholms stad en tillväxt om ytterligare 140 000 nya bostäder. Vid utvecklingen av både nyexploatering av nya områden samt kompletteringsbebyggelse i befintliga samt till därtill hörande skolor och annan kommunal service måste planerna för kollektivtrafikutbyggnaden ofta föregå den övriga fysiska planeringen för bebyggelsen. Trafikförsörjningens läge och kapacitet är avgörande för bebyggelsestrukturen och det blivande områdets attraktivitet. Koncernledningen måste också poängtera att tidplan och finansiering säkerställs i tidiga skeden av landstinget då kollektivtrafiknätet är en regional och i vissa fall en nationell angelägenhet som inte bör göras beroende av enskilda kommuners möjlighet att medfinansiera.

Koncernledningen anser liksom Stockholms Hamnar att den sjöburna kollektivtrafiken ges en bra exponering i programmet och i sammanhanget. Det är också intressant att notera nöjdheten bland de resenärer som nyttjar vattenburen kollektivtrafik. Även detta faktum pekar på att en fortsatt utveckling av denna är önskvärd för att skapa en miljömässigt hållbar och attraktiv region.

Koncernledningen vill också understryka Stockholm Parkerings förslag att även strukturen och samordningen avseende infartsparkeringar bör inkluderas i programmet med en större tydlighet.

Reservationer m.m.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Reservation anfördes av Jonas Naddebo (C), enligt följande.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet är ett viktigt styrdokument för kollektivtrafikens utveckling i Stockholmsregionen. Syftet med programmet är att fastställa långsiktiga mål, som ska ligga till grund för den regionala kollektivtrafik som ska upphandlas. Det omfattar både upphandlad och kommersiell trafik och det rör alla trafikslag, såväl buss- och spårtrafik som färdtjänst och kollektivtrafik på vatten.

Vi vill betona vikten av att regionen har en tydlig vision kring hur Stockholms län ska öka kollektivtrafikandelen. För att nå upp till denna måste långsiktiga strategiska planer som syftar till att skapa en tätare, grönare och mer hållbar region som drar åt samma håll i landstinget och i länets kommuner. Det är därför bra att trafikförsörjningsprogrammet baseras på regionplanens strategier om att uppnå en tätare och mer stadsmässig bebyggelse i regionen. Ny bebyggelse ska i första hand planeras i centrala och kollektivtrafiknära lägen, samtidigt är det viktigt att vi vågar bygga ut kollektivtrafiken i ett tidigt skede, det vill säga innan ett nytt bostadsområde står färdigt. Här är det viktigt att kommuner och landstingets trafikförvaltning, i samarbete med exploitörer, kan testa nya finansieringsmodeller.

Vidare vill vi betona vikten av att kollektivtrafiken blir mer konkurrenskraftig om det går att utträta ärenden eller enkelt ta sig hem eller till jobbet till fots eller via cykel i direkt anslutning till att man lämnar tunnelbana, buss, pendeltåg eller båt. Så fort vardagspusslet förutsätter att en del av resan behöver göras med bil finns det en stor risk att hela resan görs med bil. En aspekt som saknas i trafikförsörjningsprogrammet är mål kring kombinationsresande och särskilt kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik, två trafikslag som har stor potential att stärka varandra. I stort sett bor hela Stockholms stads befolkning inom tre kilometer från en spårstation. Det innebär att det finns utmärka förutsättningar för ett högt kombinationsresande givet att en tillräcklig cykelinfrastruktur finns vid stationer. Denna infrastruktur kan utgöras av fler säkra cykelparkeringar i resecentrum där det även finns ett stort serviceutbud, i likhet med vad som har skett vid Älvsjö station och Odenplan, vilket möjliggör för resenärer att utträta sina dagliga ärenden i samband med cykel- och kollektivtrafikresan. I detta sammanhang vore det också klokt att se över förutsättningarna för ett regionalt lånecykelsystem.

Särskilt uttalande gjordes av Katarina Luhr m.fl. (alla MP), Maria Östberg Svanelind m.fl. (alla S) och Rikard Warlenius (V) enligt följande.

Det är angeläget att lyfta att en hållbar utveckling är utgångspunkten även för trafikförsörjningsprogrammet, att modellen utgår från det ekologiska, sociala och ekonomiska perspektiven som alla är beroende av varandra. Det går inte att bygga ett långsiktigt hållbart samhälle om inte hänsyn tas till samtliga delar.

I det perspektivet är det nödvändigt att betona vikten av att trafikförsörjningsprogrammet verkligen sätter invånaren och resenären i fokus, det vill säga att programmet utformas och kollektivtrafiken bedrivs utifrån de olika behov och förutsättningar som finns för att tillgängliggöra arbete, utbildning, service, kultur och fritid för så många som möjligt i Stockholm, oavsett bakgrund, inkomst och adress.

Trafiknämnden

Reservation anfördes av Karin Ernlund (C) enligt följande.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet är ett viktigt styrdokument för kollektivtrafikens utveckling i Stockholmsregionen. Syftet med programmet är att fastställa långsiktiga mål, som ska ligga till grund för den regionala kollektivtrafik som ska upphandlas. Det omfattar både upphandlad och kommersiell trafik och det rör alla trafikslag, såväl buss- och spårtrafik som färdtjänst och kollektivtrafik på vatten.

Vi vill betona vikten av att regionen har en tydlig vision kring hur Stockholms län ska öka kollektivtrafikandelen. För att nå upp till denna måste långsiktiga strategiska planer som syftar till att skapa en tätare, grönare och mer hållbar region dra åt samma håll i landstinget och i länets kommuner. Det är därför bra att trafikförsörjningsprogrammet baseras på regionplanens strategier om att uppnå en tätare och mer stadsmässig bebyggelse i regionen. Ny bebyggelse ska i första hand planeras i centrala och kollektivtrafikhärlägen, samtidigt är det viktigt att vi vågar bygga ut kollektivtrafiken i ett tidigt skede, det vill säga innan ett nytt bostadsområde står färdigt. Här är det viktigt att kommuner och landstingets trafikförvaltning, i samarbete med exploatörer, kan testa nya finansieringsmodeller.

Vidare vill vi betona vikten av att kollektivtrafiken blir mer konkurrenskraftig om det går att utträta ärenden eller enkelt ta sig hem eller till jobbet till fots eller via cykel i direkt anslutning till att man lämnar tunnelbana, buss, pendeltåg eller båt. Så fort vardagspusslet förutsätter att en del av resan behöver göras med bil finns det en stor risk att hela resan görs med bil. En aspekt som saknas i trafikförsörjningsprogrammet är mål kring kombinationsresande och särskilt kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik, två trafikslag som har stor potential att stärka varandra. I stort sett bor hela Stockholm stads befolkning inom tre kilometer från en spårstation innebär att det finns utmärka förutsättningar för ett högt kombinationsresande givet att en tillräcklig cykelinfrastruktur finns vid stationer. Denna infrastruktur kan utgöras av fler säkra cykelparkeringar i resecentrum där det även finns ett stort serviceutbud, i likhet med vad som har skett vid Älvsjö station och Odenplan, vilket möjliggör för resenärer att utträta sina dagliga ärenden i samband med cykel- och kollektivtrafikresan.