

Handläggare:
Susanna Höglund, 08-508 29 758

Till
Finansroteln

Remiss om Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län

Svar på remiss från Finansroteln (Dnr 123-962/2016).

Sammanfattning

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 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. 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.

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

Ärendet

Stockholms läns landsting har remitterat ett uppdaterat regionalt trafikförsörjningsprogram till berörda. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet är regionens viktigaste styrdokument för kollektivtrafikens utveckling. Ett av målen är att öka kollektivtrafikens marknadsandel gentemot bilen. Programmet pekar ut de långsiktiga målen för kollektivtrafiken, som alla aktörer i länet ska arbeta mot tillsammans. Det 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.

Det första trafikförsörjningsprogrammet antogs 2012. Nu revideras programmet för att hållas aktuellt och anpassas till förändrade förutsättningar. Målet är en långsiktig och stabil utveckling där alla är delaktiga.

Finansroteln har remitterat "*Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län*" till bl. a. Stockholms Stadshus AB, som i sin tur remitterat vidare till dotterbolagen Stockholms Parkering, Stockholms Hamnar och Stockholm Business Region. Nedan följer en redovisning av bolagens remissvar i huvudsak. Remissvaren i sin helhet återfinns i bilagorna.

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 pendelbåtslinjer 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 an-

slutning 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 (*bilaga 1*).

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 infartsparkering 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 kollektivtrafknära lägen som utgör grunden för infartsparkeringar. Det innebär att mer yteffektiva, men samtidigt dyrare infartsparkerare 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 (*bilaga 2*).

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

Antalet besökare till Stockholms län ökar kraftigt. Mätt som kommersiella övernattningsar nådde länet 13 miljoner övernattningsar 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 (*bilaga 3*).

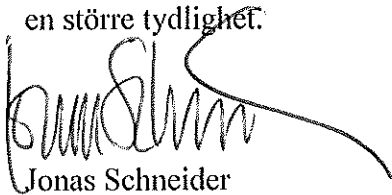
Koncernledningens synpunkter

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 RUFFS 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 området 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.



Jonas Schneider

Vice VD

Bilagor

1. Remissvar Stockholms Hamn AB
2. Remissvar Stockholms Stads Parkerings AB
3. Remissvar Stockholm Business Region AB



Till Stockholms Hamn AB:s styrelse

Remiss av Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms Län

Bakgrund

Stockholms Hamnar har tagit emot rubricerade remiss från Stockholm Stadshus AB som i sin tur fått remissen från Finansroteln. Remissen ska vara besvarad till Stockholm Stadshus AB 2016-08-05 men Stockholms Hamnar har begärt och beviljats anstånd att besvara remissen för att kunna behandla den i styrelsen 2016-08-25.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet är regionens viktigaste styrdokument för kollektivtrafikens utveckling. Landstinget är regional kollektivtrafikmyndighet och har uppdragit åt Trafikförvaltningen att ta fram programmet. Det första trafikförsörjningsprogrammet antogs 2012 efter att den nya kollektivtrafiklagstiftningen trädde i kraft 1 januari 2012. Nu revideras programmet för att hållas aktuellt och anpassas till förändrade förutsättningar. Syftet med programmet är att fastställa långsiktiga mål för den regionala kollektivtrafiken, som sedan ska ligga till grund för den kollektivtrafik som ska upphandlas. Trafikförsörjningsprogrammet är det första steget i arbetsprocessen enligt kollektivtrafiklagen, där steg två är beslut om allmän trafikplikt och steg tre själva upphandlingen av trafiken. Trafikförsörjningsprogrammet omfattar både upphandlad och kommersiell trafik och rör samtliga trafikslag, såväl buss- som spårtrafik, färdtjänst och kollektivtrafik på vatten.

Remissversionen av Trafikförsörjningsprogrammet har förankrats i länets kommuner, myndigheter, angränsande län, trafikföretag och intresseorganisationer för tillgänglighetsfrågor genom samråd som genomförts under våren 2016. Samråden fokuserade på de förändringar och tillägg som föreslås till det reviderade trafik-försörjningsprogrammet; hållbar utveckling, reviderad målmodell, utveckling av ”hela resan” samt resurseffektivitet.

De långsiktiga mål, som är nedbrutna i delmål, som föreslås i trafikförsörjningsprogrammet är uppdelat i tre områden som handlar om resenären, kollektivtrafiksystemet och regionen:

- Ökat kollektivt resande
 - Tillgängligt
 - Tryggt
 - Konkurrenskraftigt

- Smart kollektivtrafiksystem
 - Miljöanpassat
 - Säkert
 - Resurseffektivt
- Attraktiva regioner
 - Pålitligt
 - Sammanhållet
 - Tillväxtskapande

Remissversionen av Trafikförsörjningsprogrammet finns att läsa i sin helhet via denna länk: <http://www.sll.se/verksamhet/kollektivtrafik/kollektivtrafiken-vaxer-med-stockholm/regionala-trafikforsorjningsprogrammet/>

Stockholm Hamn AB:s synpunkter

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, dvs. att tillgången till infrastrukturen ska göras med hänsyn till trafikens karaktär för att skapa bästa kundnytta och effektiva fordonsrörelser. Stockholms Hamnars båthållplatser trafikeras både av upphandlade pendelbåtslinjer 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. En utmaning i Stockholm vad gäller kollektivtrafik på vatten är just att de 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 som behöver ta sig till och från terminalerna. För att dessa resenärer i större utsträckning ska välja kollektiva färdmedel och dessutom få en trivsam och behaglig upplevelse av Stockholm vid ankomst och avresa är det mycket viktigt med goda kollektivtrafiklösningar med tydlig information till/från terminalerna och ett smidigt förfarande för att köpa biljetter.

Förslag

Styrelsen föreslås besluta

- att som svar på remissen åberopa och överlämna upprättat tjänsteutlåtande.
- att omedelbart justera ärendet.

Stockholm den 9 augusti 2016

Johan Castwall
VD

Remissvar av Stockholm Parkering
"Trafikförsörjningsprogram för Stockholms län"**Remissvar "Trafikförsörjningsprogram för Stockholms län"**

Stockholm Parkering mottog 2016-06-28 en underremiss från Stockholms Stadshus AB gällande "Trafikförsörjningsprogram för Stockholms län", dnr 123-962/2016.

Stockholms läns landstings regionala trafikförsörjningsprogram 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. Remissvaret gäller revideringen av programmet för att hålla det aktuellt och anpassat till förändrade förutsättningar.

Stockholm Parkering har valt att lämna följande synpunkter

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 kollektivtrafknära lägen som utgör grunden för infartsparkeringar. Det innebär att mer yteffektiva, men samtidigt dyrare infartsparkerare 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.

I övrigt har bolaget inga övriga synpunkter.

Stockholm

Business Region

Bilaga 3

Svar på remiss om det Regionala Trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län

Stockholm Business Regions förslag till beslut

Stockholm Business Region överlämnar följande tjänsteutlåtande som svar på remiss om det Regionala Trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län.

Ärendet anmäls som kontorsyttrande på styrelsens sammanträde den 20 september.

Olle Zetterberg

Thomas Andersson

Ärendet

Stockholms stadshus AB har till Stockholm Business Region AB på remiss översänt Stockholms läns landstings förslag Regionalt Trafikförsörjningsprogram för Stockholms län (Dnr 123-962/2016).

Stockholms läns landstings regionala trafikförsörjningsprogram är regionens viktigaste styrdokument för kollektivtrafikens utveckling. Programmet pekar ut de långsiktiga målen för kollektivtrafiken som vi i länet ska arbeta mot tillsammans. Programmet omfattar både upphandlad och kommersiell trafik och det rör alla trafikslag, såväl buss- och spårtrafik som färdtjänst och kollektivtrafik på vatten.

Svar på remissen ska vara Stockholms stadshus AB tillhanda senast den 19 augusti 2016.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av Visit Stockholm.

Stockholm Business Regions analys och bedömning

Antalet besökare till Stockholms län ökar kraftigt. Mätt som kommersiella övernattningar nådde länet 2015 13 miljoner övernattningar 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 instieg 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. Vi gör det tillsammans med berörda statliga myndigheter och bolags, som till exempel Visit Sweden. Ambitionen är att bygga Stockholms profil och attrahera människor, talanger och företag till vår region.

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 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.

SLUT