



**Handläggare**  
Magnus Kvarnström  
08-508 876 48

**Till**  
Kommunstyrelsen  
Rotel I

## Kollektivtrafikplan 2050. Svar på remiss

### Förslag till beslut

1. Exploateringsnämnden godkänner denna anmälan.

Göran Carlberg  
Tf. Förvaltningschef

### Sammanfattning

Kollektivtrafikplan 2050 är Region Stockholms långsiktiga plan för kollektivtrafikens utveckling till 2050 och redovisar hur kollektivtrafiksystemet behöver utvecklas för att nå målen i den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län (RUF5 2050) och det regionala trafikförsörjningsprogrammet (TFP). Den övergripande målsättningen är att kollektivtrafikens andel av det motoriserade resandet ska öka markant för att möta den starka befolkningsökning regionen står inför. Planen redogör för en rad förslag till åtgärder som behöver utredas vidare för att klara av målen.

Exploateringskontoret ställer sig i sak positivt till satsningar och åtgärder som främjar kapacitetsstarka färdmedel och ett mer hållbart resande. Kontoret understryker att Stockholm innehåller en stor variation av stadsmiljöer och att det inte finns en specifik princip för hur kapacitetsstarka färdmedel ska prioriteras i gaturummet. De potentiella markanspråk som finns för att möta de behov Kollektivtrafikplan 2050 pekar ut kan komma i konflikt med andra mål och anspråk. För Exploateringskontoret är det

Exploateringskontoret  
Förvaltningsledning

Fleminggatan 4  
Box 8189  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 264 01  
Växel 08-508 276 00  
exploateringskontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
start.stockholm

angeläget att kostnadshöjande åtgärder inte riskerar bli orimligt ekonomiskt betungande för enskilda exploateringsprojekt.

Exploateringskontoret ser det som positivt att Kollektivtrafikplan 2050 behandlar samverkan mellan olika aktörer och anser att planen lägger grunden för en ökad förståelse för kollektivtrafikens olika förutsättningar och aktörer i regionen.

## **Remissen**

Kollektivtrafikplan 2050 är Region Stockholms långsiktiga plan för kollektivtrafikens utveckling till 2050. Planen redovisar hur kollektivtrafiksystemet behöver utvecklas för att nå målen i den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län (RUFS 2050) och det regionala trafikförsörjningsprogrammet (TFP) för Stockholms län. Planen ersätter stornätsplanen som strategisk plan för kollektivtrafiksystemet och utgör tillsammans med andra regionala planer regionens trafikpolitiska inriktning. Planen ska bidra till ökad kunskap om regionens behov av kollektivtrafik, vilka omvärldsfaktorer som påverkar kollektivtrafikens utveckling och vilka konsekvenser planeringen medför. Den ska också bidra till en målstyrd planering av Trafikförvaltningens verksamhet men också tydliggöra roller och ansvar för andra planeringsaktörer. Planen ska kunna fungera som underlag till exempelvis regionens åtgärdsvals- och investeringsprocess, den kommunala planläggningsprocessen eller förhandlingar.

Framtagandet av Kollektivtrafikplan 2050 har letts av Trafikförvaltningen på Region Stockholm i dialog med Trafikverket, länets kommuner samt Regionledningskontoret och Tillväxt- och regionplaneförvaltningen på Region Stockholm.

Fram till 2050 beräknas befolkningen i Stockholms län öka med 42 procent enligt RUFS 2050 markanvändning. Under samma period beräknas kollektivtrafikresandet öka med 56 procent baserat på planerade investeringar samt styrmedel och markanvändning enligt RUFS 2050. För att nå TFP:s mål om en ökad marknadsandel på 5 procentenheter behöver kollektivtrafikresandet öka med 66 procent alternativt att bilresandet minskar. Ett av skälen till det kraftfullt ökade kollektivtrafikresandet är regionens stora befolkningsökning.

Kollektivtrafikplan 2050 analyserar och beskriver kvarstående och framtida brister och behov i kollektivtrafiksystemet. Planen pekar ut förslag på systemviktiga stråk och bytespunkter i ett

2030- och ett 2050-perspektiv. Utformning av specifika stråk, bytespunkter, fordon eller hållplatser hanteras inte. Planens åtgärder är framtagna för att möta identifierade behov och nå de regionala målen utifrån dagens kunskapsläge och pekar ut åtgärder som behöver utredas vidare. För att tydliggöra kopplingarna till målen är åtgärderna indelade i olika trafikkoncept såsom radiell stomtrafik, tvärgående stomtrafik, stads-stomtrafik etc. Åtgärderna är också indelade i olika nivåer med syfte att tydliggöra åtgärdernas huvudsakliga effekt: Nivå 1 – Systemkritiska åtgärder för god funktion i befintligt system; nivå 2 – Systemutvecklande och effektiviserande åtgärder och; nivå 3 – Höjd ambitionsnivå för regional tillgänglighet.

Alla åtgärder som innebär en investering av något slag behöver utredas vidare i fördjupade utredningar. I planen görs inga ekonomiska avvägningar i förhållande till budgetutrymme utan sådana avvägningar görs i den efterföljande planeringen då mer utvecklad kunskap om åtgärdens kostnader och nyttor finns till hands.

Kollektivtrafikplan 2050 tar upp att med den i nuläget beslutade planeringen kan inte kollektivtrafiksystemet utvecklas i takt med befolkningsökningen i RUF5 2050. Det innebär i förlängningen en försämrad konkurrenskraft mot bilen, försämrad regional tillgänglighet samt mindre attraktiv bostads- och arbetsmarknad. Befolkningsstillväxten medför ofrånkomligt behov av att investera i ny transportinfrastruktur vilket är förenat med betydande kostnader för regionen, kommunerna och Trafikverket. Kostnaderna för att hantera konsekvenserna av en otillräcklig utveckling av kollektivtrafiken kan sannolikt vara större än kostnaderna för en utvecklad kollektivtrafik.

### **Ärendets beredning**

Exploateringskontoret har fått ärendet på remiss för yttrande senast den 17 augusti. Nämndbehandling medges inte inom angiven remisstid. Exploateringskontoret lämnar därför som remissvar detta kontorsyttrande vilket även kommer att anmälas till exploateringsnämnden den 26 augusti 2021.

### **Exploateringskontorets synpunkter**

Exploateringskontoret ställer sig i sak positivt till satsningar och åtgärder som främjar kapacitetsstarka färdmedel och ett mer hållbart resande. Kontoret stödjer insatser som underlättar förutsättningarna att skapa ett växande Stockholm och som bidrar

till stadens egna mål. En kollektivtrafikplan med utpekade åtgärder är en viktig del i det arbetet. Kontoret understryker samtidigt att Stockholm innehåller en stor variation av stadsmiljöer och att det inte finns en specifik princip för hur kapacitetsstarka färdmedel ska prioriteras i gaturummet. De potentiella markanspråk som finns för att möta de behov Kollektivtrafikplan 2050 pekar ut kan komma i konflikt med andra mål och anspråk. Det är i slutändan kontoret som tar beslut om vad som prioriteras på stadens mark i exploateringsprojekt.

Stadens exploateringsprojekt är ofta begränsade i omfattning. Det innebär att behov av kollektivtrafiksfrämjande åtgärder kan ligga utanför projektens möjliga åtaganden. Samtidigt är det angeläget att stadens stadsutvecklingsområden försörjs av en högkvalitativ kollektivtrafik och lokaliseras till kollektivtrafiknära lägen.

Kollektivtrafikplan 2050 åskådliggör behov av att investera i ny transportinfrastruktur vilket är förenat med betydande kostnader. För exploateringskontoret är det angeläget att kostnadshöjande åtgärder inte riskerar bli orimligt ekonomiskt betungande för enskilda exploateringsprojekt. I de fall där exploateringar potentiellt kan användas som finansieringsverktyg behöver förutsättningarna utredas från fall till fall. Kontoret överlåter i huvudsak åt trafikkontoret (i egenskap av väghållare) att inkomma med synpunkter som avser hur Kollektivtrafikplan 2050 påverkar Stockholms stads egen planering kopplad till trafikinfrastruktur och planerade investeringar.

Den indelning Kollektivtrafikplan 2050 gör av åtgärderna, i trafikkoncept och nivåer, är positiv för förståelsen för vilka mål och vilka effekter som kan uppnås med de olika åtgärderna. Det finns emellertid en risk att de olika trafikkoncepten skapar viss förvirring jämfört med tidigare indelning. Kontoret anser att det är av vikt att koncepten förtydligas.

Exploateringskontoret ser det som positivt att Kollektivtrafikplan 2050 behandlar samverkan mellan olika intressenter och anser att den långtgående interaktion som bygger ömsesidighet, och som ofta innefattar dimensioner av lärande och förändring för de aktörer som är med, är viktig – inte minst när olika aktörer ansvarar för en fungerande helhet.

Sammantaget ser exploateringskontoret att förslag till Kollektivtrafikplan 2050 innehåller goda ansatser att utveckla

kollektivtrafiksystemet både inom Stockholms stad och i regionen som helhet.

**Slut**

### **Bilagor**

1. Remiss av Kollektivtrafikplan 2050  
[https://www.sll.se/globalassets/5.-politik/politiska-organ/trafiknamnden/2021/6-18-maj-2021/40-kollektivtrafikplan-2050\\_remiss.pdf](https://www.sll.se/globalassets/5.-politik/politiska-organ/trafiknamnden/2021/6-18-maj-2021/40-kollektivtrafikplan-2050_remiss.pdf)