

**Handläggare**  
Kommunstyrelseförvaltningen  
Ebba Larsson  
Strategisk trafikplanerare  
Enheten för Hållbarhet och mobilitet  
[ebba.larsson@tyreso.se](mailto:ebba.larsson@tyreso.se)

**Handlingstyp**  
Tjänsteskrivelse  
**Datum**  
2023-05-03

**Sida**  
1 (7)  
**Diarienummer**  
KSM2023-264.510

**Mottagare**  
Hållbarhetsutskottet

## Remiss Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2035

### Kommunstyrelseförvaltningens förslag till hållbarhetsutskottet för beslut i kommunstyrelsen

- Kommunstyrelseförvaltningens yttrande antas som Tyresö kommuns svar på Region Stockholm remiss ”Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2035” med diarienummer TN 2023-0159.

Kommunstyrelseförvaltningen

Cynthia Runefjärd  
Kommundirektör

Louise Bergman  
Tf. chef samhällsbyggnadskontoret

### Sammanfattning

Tyresö kommun har getts möjlighet att inkomma med remissynpunkter på förslag till Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2035.

Tyresö kommun är positiva till ett pedagogiskt och ambitiöst program, men ser en del förbättrings- och utvecklingspotential. Detta avser till exempel beskrivet nuläge där pandemins effekter behöver ge ett tydligare avtryck som just nuläge, ett förtydligande till regionens roll och mandat i förhållande till behov och mål, perspektiv och mål som överlappar eller har en oklar relation, mål som saknar indikatorer eller relaterar till andra mål (särskilt klimatmål med längre tidshorisont) utan en tillräcklig tydlig koppling, samt en del begrepp i behov av förtydliganden. Men ett programförslag med tydligare fokus på utmaningar med fritidsresande, större tyngd vid ett jämlikt transportsystem och en struktur där kollektivtrafik och bebyggelse går hand i hand är mycket positivt jämfört med tidigare program. Vidare tar Tyresö kommun särskilt med sig regionens förståelse för att inblandade nyckelaktörer i samhällsbyggandet har fler

ansvarsområden att ta hänsyn till än enbart kollektivtrafik. Att hitta arbetssätt för ett samlat genomförande av kollektivtrafikåtgärder gemensamt mellan väghållare och kollektivtrafikmyndighet är också av största vikt för att kunna uppfylla programmets ambitiösa mål.

## Beskrivning av ärendet

Region Stockholm remitterar förslag på nytt regionalt trafikförsörjningsprogram med målhorisont 2035. Programmet styrs av lagen (2010:1065) om kollektivtrafik och beskriver behovet av kollektivtrafik och långsiktig strategisk inriktning för utvecklingen av kollektivtrafiken i Stockholms län.

Programmets innehåll och inriktning knyts samman i tre delar:

- Framtida behovsbild
- Mål för kollektivtrafiken 2035
- Gemensam väg framåt.

Region Stockholm ber remissinstanserna att återkomma med synpunkter på den övergripande riktning som beskrivs genom målen, men också på den behovsbild som målas upp och knäckpunkterna i genomförandet.

Trafikförsörjningsprogrammet planeras att fastställas av regionfullmäktige i maj 2024.

Remisstiden sträcker sig till den 2 juni, där Tyresö kommun har fått förlängd svarstid till 12 juni 2023.

## Övergripande inriktning och nuläge

Tyresö är en del av Södertörns kommunerna, en del av länet med stor tillväxt och stora utmaningar de kommande åren. Kollektivtrafiken som stomme i transportsystemet är avgörande, och en god tillgänglighet är nödvändig för att binda ihop regionen, bryta segregation, förbättra matchningen på arbetsmarknaden samt för att Tyresö och hela Södertörn ska kunna fortsätta växa och bidra till den regionala utvecklingen och sammanhållningen i vår region. Här fyller det regionala trafikförsörjningsprogrammet ett viktigt syfte.

Tyresö kommun tycker att programmets övergripande nivå är tydlig, dokumentet är bra strukturerat och beskriver på ett pedagogiskt sätt hur detta styrdokument hänger samman med andra relevanta styrdokument inom Region Stockholm. Ett förtydligande skulle dock kunna göras kring regionens roll i förhållande till den behovsbild som beskrivs, både avseende de åtgärder som föreslås, och avseende andra aktörer vad gäller ansvar och mandat.

Att fokus ligger på kollektivtrafik som möjliggörare för god tillgänglighet och planerad bostadsbebyggelse är positivt. I kapitel 2.2. beskrivs dock resandevolymer och resandemönster främst åren före pandemin och det refereras till den regionala resvanundersökningen från 2019. Sedan dess har vi haft en pandemi som förändrat resandet. Dagens situation med ett förändrat resande och helt andra utmaningar bör formuleras som nuläge och inte som framtid i programförslaget.

### **Framtida behovsbild**

#### *Kollektivtrafik bidrar till jämlika förutsättningar*

I avsnitt 3.3 beskrivs hur kollektivtrafiken medverkar till att människor kan nå större arbets- och studiemarknader och ha en aktiv fritid, oavsett bakgrund och tillgång till andra färdmedel. Tyresö kommun anser att det är en förutsättning att tillgängligheten till kollektivtrafik inkluderar alla för att kunna skapa socialt hållbara och trygga samhällen. Behovet av en tillgänglig kollektivtrafik på är stort både för arbets- och skolresor samt för fritidsresor. Behovet är framför allt stort för de som bor i ekonomiskt utsatta bostadsområden samt för kvinnor, barn och ungdomar. Det är positivt att jämlika förutsättningar beskrivs under en egen rubrik i programmet.

Tyresö kommun är också positiv till att programmet har ett större fokus på fritidsresandet än i tidigare program. Fritidsresandet utgör en stor del av det totala resandet medan resande till och från jobbet bara står för en mindre del. Fritidsresandet har också större spridning både geografiskt och över dygnet. Detta behöver lyftas i den framtida behovsbilden, förslagsvis under avsnitt 3.2. Vidare är det önskvärt att behovsbilden lyfter vikten av att kollektivtrafikens utveckling följer bebyggelseutvecklingen.

#### *Variерande behov av lösningar*

I avsnitt 3.4 anges två parallella perspektiv för målstyrd planering av kollektivtrafiken. Det ena är ökad marknadsandel för kollektivtrafiken för att minska klimatavtryck och minska trängsel i transportsystemet. Det andra är god tillgänglighet i hela regionen i syfte att vidga arbetsmarknader och människors möjligheter att delta i samhället. Perspektiven är relevanta, men de ingår redan i den målstruktur som redovisas i nästkommande kapitel. Istället skulle alla mål kunna analyseras utifrån geografi och olika typer av bebyggelse. En möjlighet är att göra ett tillägg om detta i kapitel 4. Som de två perspektiven nu redovisas är det oklart hur de relaterar till målen för kollektivtrafiken år 2035 som redovisas längre fram i programmet.

I avsnitt 3.4 förs vidare ett resonemang kring olika trafikkoncept som hanterar de två perspektiven ovan. I texten beskrivs de utifrån tre olika geografier; regioncentrum, regionens yttre och mindre tätbefolkade delar samt över

länsgränserna. I anslutning till texten finns en bild (figur 3) som på ett överskådligt vis beskriver fyra olika delar i kollektivtrafiksystemet med utgångspunkt i tillgänglighet och trafikunderlag. Hur de tre geografierna och de fyra delarna av systemet hänger samman skulle behöva förtydligas.

Programmet anger att en grundläggande mobilitet behöver säkerställas i regionens yttre och mindre tätbefolkade delar. Tyresö kommun önskar ett förtydligande av vad grundläggande mobilitet innebär då det kan tolkas som en gardering för en utveckling av minskad trafik till områden med låg densitet, till exempel landsbygd eller industriområden. Ett tillägg skulle kunna göras i bifogad ordlista.

Under avsnitt 3.4 beskrivs att olika satsningar på ökad marknadsandel behöver riktas till halvcentrala bandet/inre förorter. Det är önskvärt att begreppet preciseras i text, i en faktaruta i begreppslistan eller i en förtydligande karta. Även begreppet bastrafik kan beskrivas i en begreppslista.

#### *Ett robust system för klimatet, miljön och människan*

Avsnitt 3.5 inleds med att konstatera att Stockholmsregionen, i enlighet med Sveriges miljömål, ska nå netto-noll-utsläpp senast år 2045. Målåret för trafikförsörjningsprogrammet är dock år 2035 och vägen fram till år 2045 redovisas inte. Det framgår inte heller hur långt mot 2045-målet som uppnås till år 2035. Ett resonemang och analys av detta behöver läggas till i programmet.

Tyresö kommun anser vidare att det är nödvändigt att resvaneundersökningar eller andra likande uppföljningar av trafiksystemet genomförs och hålls ihop av Region Stockholm även framöver. Detta för att följa upp uppsatta mål och indikatorer samt för att kunna prioritera åtgärder som ger mest nytta per satsad skattekrona.

#### **Mål för kollektivtrafiken år 2035**

Målen för kollektivtrafiken 2035 är tydlig redovisade i tre relevanta teman. Som angivits tidigare anser Tyresö kommun att analysen som görs av geografin utifrån två perspektiv i kapitel 3 skulle kunna utvecklas genom att bedöma alla mål utifrån det geografiska perspektivet. På så sätt fångas även exempelvis klimatutmaningar och trygghetsaspekter in, vilka även ser olika ut i olika typer av bebyggelsestruktur.

Varje tema och mål redovisar dagens situation och ett tänkt målvärde som följs upp genom indikatorer. Det är en god ambition, men målvärden för år 2035 saknas i remissversionen. Utan målvärden går det inte att ha konkreta synpunkter på målen utifrån hur effektiva de bedöms vara. Det är också oklart hur trafikförsörjningsprogrammet bidrar att uppfylla målen i RUF5 2050.

Vissa av målen som redovisas är otydligt formulerade, exempelvis ”kollektivtrafiken utmanar bilen” och ”kollektivtrafiken gör att fler kan delta i sambället”. Det vore även önskvärt att inte ha flera mål i en och samma formulering som exempelvis ”kollektivtrafiken uppfattas som trygg och pålitlig”. Vidare saknar mål 8 en tydlig indikator, och mål 4 saknar indikator för hur kollektivtrafiken ska erbjuda jämlika förutsättningar genom t.ex. anpassade biljetter. Detta kan också knyta an till mål 1 om att utmana bilen givet nya förutsättningar med förändrad arbetspendling med mer hemarbete efter pandemin. Med till exempel anpassade attraktiva månadskort kan kollektivtrafiken fortfarande utgöra en attraktiv konkurrent till nyttjande av egen bil.

Under avsnitt 4.5 står att i den samlade uppföljningen kan indikatorer och mått också brytas ner på en mer detaljerad nivå, för att det ska gå att studera skillnader och likheter mellan exempelvis geografiska områden, målgrupper eller trafikslag – vilket kopplar tillbaka till den geografiska analysen med de två perspektiven som görs i kapitel 3.4. Att bryta ner uppföljningen på mer detaljerad nivå ser Tyresö kommun positivt på då det kan skapa viktiga planeringsunderlag för att fånga upp de olika behov kollektivtrafiken har beroende på tid och geografisk plats. Det är dock viktigt att hitta en väl avvägd nivå på en sådan uppföljning, så att det övergripande syftet med att få ut en övergripande systemnytta inte försvinner i detaljer.

I ett av de två parallella perspektiv som urskiljs för att stötta den regionala utvecklingen beskrivs i avsnitt 3.4 att kollektivtrafikens marknadsandel behöver öka, bland annat för att minska trängsel i transportsystemet. I programmet saknas mått, mål och indikatorer för uppföljning av trängsel, vilket Tyresö kommun önskar ett förtydligande av. Det är också otydligt vilken Region Stockholms roll är i förhållande till de åtgärder om beteendepåverkan som nämns i mål 1.

Inom tema *tillgänglig region* är restidskvot ett kompletterande mått för uppföljning av mål 5. Restidskvot beskrivs mäta skillnaden i tid som det tar att resa från punkt A till B med kollektivtrafik jämfört med bil. Det bör förtydligas hur, och särskilt mellan vilka målpunkter, som restidskvoter avses att mätas. Det bör även läggas till en förklaring till varför målvärde för 2035 saknas för mål 5.

### **Gemensam väg framåt**

Kapitel 5 tar upp viktiga underrubriker och aspekter på kollektivtrafikens roll, men skulle tjäna på en översyn och tydligare röd tråd. Ett alternativ är också att justera rubriken till ”Grundläggande förutsättningar” där underrubrik 5.1 och 5.5 dock kan kvarstå under rubriken ”Gemensam väg framåt”. Stycket om att

optimera kollektivtrafiksystemet enligt fyrstegsprincipen upplevs också som ett mål att sträva mot och skulle möjligen kunna bakas in i målstrukturen. Innebörden finns delvis redan med i temat om ett ansvarsfullt kollektivtrafiksystem och mål 9 om resurseffektiv planering, drift och förvaltning.

Tyresö kommun är positiv till att kommuner, statliga myndigheter och andra behöver samverka tillsammans med Region Stockholm för att öka andel resor med hållbara färdmedel och ökad regional tillgänglighet. Hos kommunerna ligger ansvaret att planera för goda förutsättningar för kollektivtrafik genom att bland annat tillskapa bostäder i kollektivtrafiknära lägen. För regionen gäller att stödja denna planering med utbud av kollektivtrafik. Kollektivtrafikens funktion har stor betydelse både vid nybyggnation och utveckling av befintliga områden samt en hög prioritet hos kommunerna.

All samhällsplanering handlar dock om målavvägningar och att hitta den totalt sett bästa lösningen. Av trafikförsörjningsprogrammets avsnitt 5.1 framgår att också Region Stockholm delar förståelse och ödmjukhet inför att inblandade nyckelaktörer (i samhällsbyggandet) i regel har fler ansvarsområden att ta hänsyn till än enbart kollektivtrafiken, något Tyresö kommun verkligen uppskattar och tar med sig. Vidare vill Tyresö kommun poängtera att upphandling och utformning av trafikavtal är en betydande förutsättning för att nå måluppfyllelse, bland annat genom att avtalens utformning har betydelse för hur trafiken genomförs. Det är eftersträvansvärt att Trafikförvaltningens inflytande över trafikens genomförande stärks i relation till trafikoperatörernas inflytande.

För att öka takten i genomförandet av kostnadseffektiva kollektivtrafiklösningar stödjer Tyresö kommun det arbetssätt som till exempel nu tillämpas inom ramen för genomförandet av Kollektivtrafikplan 2050s utpekade expressbusslinjer. Väghållare och kollektivtrafikmyndighet behöver tillsammans säkra ett genomförande som då med större tyngd kan spelas in som ett sammanhållet objekt i länsplan, eller som delar med ansökan om statlig medfinansiering. Att nyttan dock är större än de enskilda delarna är viktigt att synliggöra i sammanhanget, exempelvis avseende framkomlighetsåtgärder för busstrafiken.

## **Ekonomiska konsekvenser**

Förslaget till beslut har inga ekonomiska konsekvenser.

## Prövning av barnets bästa

Förslaget till regionalt trafikförsörjningsprogram tar genomgående upp förutsättningar och konsekvenser för olika grupper i samhället, däribland barn. Kollektivtrafik som är anpassad utifrån barnets perspektiv avseende tillgänglighet, trygghet, jämlikhet passar också andra grupper i samhället.

## Bilagor

1. Missivbrev TFP remiss inklusive sändlista 2023-03-23
2. Remissversion Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2035
3. Preliminär hållbarhetsbedömning med MKB, Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2035