

Kollektivtrafikplan 2050

Remiss från Region Stockholm

Remisstid den 29 oktober 2021

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.
Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadens promemoria.

Föredragande borgarråden Anna König Jerlmyr och Daniel Helldén anför följande.

Ärendet

Kollektivtrafikplan 2050 är Region Stockholms långsiktiga plan för kollektivtrafikens utveckling. Planen redovisar hur kollektivtrafiksystemet behöver utvecklas för att nå målen i den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län (RUFS 2050) och det Regionala trafikförsörjningsprogrammet (TFP). Kollektivtrafikplanen ersätter nuvarande stomnätplan och kommer utgöra regionens trafikpolitiska inriktning tillsammans med andra regionala planer.

Kollektivtrafikplanens huvudfokus är kollektivtrafik av regional betydelse i Stockholms län och planen pekar ut systemviktiga stråk och bytespunkter i både ett 2030- och 2050-perspektiv.

Syftet med Kollektivtrafikplan 2050 är att de berörda planeringsaktörerna får en gemensam bild av kollektivtrafiksystemets långsiktiga behov samt att tydliggöra roller och ansvar för implementeringen av planens förslag. Den ska exempelvis kunna fungera som underlag till den kommunala planläggningsprocessen och förhandlingar.

I Kollektivtrafikplanen görs inga ekonomiska avvägningar i förhållande till budgetutrymme. Ekonomiska avvägningar kommer att göras i den efterföljande planeringen då mer utvecklad kunskap om åtgärdens kostnader och nyttor finns till hands. Nästa steg är att förslagen i Kollektivtrafikplan 2050 kommer att fördjupas i sektorsutredningar, utvecklingsplaner samt trafikavtal. Åtgärder som kräver investeringar behöver dessutom utredas i regionens åtgärdsvals- och investeringsprocess.

Trafikförvaltningen i Region Stockholm har i Kollektivtrafikplanen tagit fram målstandarder för god medelhastighet och genomsnittligt hållplatsavstånd som gäller för bland annat stomtrafiken beroende av väg- och bebyggelsestruktur. För innerstaden är det uppsatta målet en medelhastighet om 20 km/h.

Kollektivtrafikplanen lyfter också fram att det finns en brist på kapacitet vid de flesta av länets större bussterminaler vilket riskerar att hindra busstrafikens utveckling. Terminalerna är utrymmeskrävande och ofta lokaliserade i attraktiva och centrala lägen. Det är också en hög beläggning i depåer som behövs för buss- och spårtrafik samt svårt att hitta lägen för nya depåer.

På lång sikt, efter 2030 och 2050, föreslår Kollektivtrafikplanen en rad nya kollektivtrafiklösningar. Några exempel på detta är förlängning av Spårväg City med

sammankoppling till Lidingöbanan i Ropsten samt ny spårväggren till Loudden. Utöver detta föreslås två spårlösningar vid en eventuell omdaning av Bromma flygplats och en konvertering till stadsspårväg på busslinje 4, 5 och 6.

Region Stockholm har skickat ärendet på remiss till Stockholms stad för yttrande.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden och Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd.

Stadsledningskontoret anser att den regionala kollektivtrafikplanen är ett välkommet inslag i den strategiska planeringen av kollektivtrafiken i länet, trots en viss oklarhet kring prioritering och finansiering.

Exploateringsnämnden ställer sig i sak positivt till satsningar och åtgärder som främjar kapacitetsstarka färdmedel och ett mer hållbart resande men 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.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden ser positivt på att regionen vill utveckla och utöka kollektivtrafiken för att ge möjlighet för fler att åka kollektivt och öka tillgängligheten.

Stadsbyggnadsnämnden anser att det är bra att kollektivtrafikplanen tagits fram men bedömer att det behövs en tydligare plan som etappvis beskriver hur kollektivtrafiken ska bedrivas och utvecklas innan de långsiktiga större åtgärderna har finansiering och möjlighet att genomföras.

Trafiknämnden anser att den regionala kollektivtrafikplanen är ett välkommet inslag i den strategiska planeringen av kollektivtrafiken i länet, trots en viss oklarhet kring prioritering och finansiering.

Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd är positiva till att regionen får ett mer utvecklat kollektivtrafiknät.

Våra synpunkter

Stockholms stad har ambitiösa mål om att Stockholm ska ha en modern, effektiv infrastruktur och samhällsplanering som utformas för att underlätta och uppmuntra resande med kollektivtrafiken såväl som med andra kapacitetsstarka trafikslag. Eftersom att Stockholms stad är en central del av Region Stockholm är det därför välkommet att denna kollektivtrafikplan nu tas fram. Som attraktiv stad med ett dynamiskt näringsliv utgör detta ett viktigt underlag för att främja en stark tillväxt. Trafik och resande utgör för många stockholmare en betydande del av vardagen och med detta underlag kan vi ge än bättre förutsättningar för en fortsatt god välfärd och ett bra liv i alla delar av Stockholm.

Flera näringar har under pandemiåren 2020-2021 drabbats hårt i Stockholm och det råder alltså en stor osäkerhet kring vilka långsiktiga effekter pandemin kommer få för stadens näringsliv. Vi gör därför allt för att skapa rätt förutsättningar för att underlätta återhämtningen och tillväxten i staden. Detta arbete är grundläggande på både kort och lång sikt och kollektivtrafikplaneringen är en viktig förutsättning för att bedöma behovet av framtidens kollektivtrafik. Däremot vill vi från stadens sida

betona att det saknas en koppling mellan den framtida strategin och dagens trafik. Planen är mer en visionär inriktning och därför behövs också en plan som binder samman dagens brister och behov med den framtida strategin.

Kollektivtrafikplanen utgör ett användbart kunskapsunderlag och det är mycket bra att SL arbetar aktivt med trygghet i kollektivtrafiken genom exempelvis trygghetscentralen och synliggörande av de trygghetsresurser som finns i kollektivtrafiken.

Ett av syftena med Kollektivtrafikplanen är att tydliggöra roller och ansvar för implementeringen av planens förslag. Utifrån detta är det en påtaglig brist att Kollektivtrafikplanen inte tar hänsyn till ekonomiska ramar. Det framgår inte heller av Kollektivtrafikplanen om förslagen är förankrade i regionens ekonomiska planering för kommande år. Både hos staden och hos trafikförvaltningen så är de ekonomiska resurserna begränsade. Behovet av också en strategi där planeringen av den framtida kollektivtrafiken utgår ifrån genomförbarhet och ekonomi är därför mycket angeläget.

Staden instämmer med Kollektivtrafikplanen om att det finns omfattande brist avseende kapacitet vid många bussterminaler. Det saknas en prioriteringsgrund för åtgärder i terminalerna utifrån deras funktion och regionala betydelse. Det behövs en strategi för hur trafikförvaltningen ska arbeta med bussterminaler. Vi vill särskilt lyfta fram några för staden prioriterade bytespunkter och terminaler; Gullmarsplan, Älvsjö, Årstaberget, Brommaplan, Vinsta/Johannelund, Ropsten och Skärholmen.

Vi noterar att Kollektivtrafikplanen sätter upp hastighetsmål för busstrafiken. Stockholms stad arbetar sedan flera år med trimningsåtgärder för att öka medelhastigheten för stombussarna i staden. Utifrån detta arbete vill vi påpeka att målet om en medelhastighet på 20 km/h för bussar i innerstaden är svårt att uppnå utan större insatser och hårda prioriteringar. I en tät innerstad finns många andra faktorer som också påverkar medelhastigheten såsom korsningar, gående, cyklister med mera.

Det är positivt att Kollektivtrafikplanen också pekar ut brister, behov samt åtgärder för stombusstrafiken. Det krävs en gemensam diskussion mellan staden och trafikförvaltningen kring flera frågor avseende stomlinjerna. Staden instämmer också i att nya linjer för stombussar är viktigt för att binda ihop länet och staden i nya relationer, bland annat för arbetspendling. Staden vill påpeka att det behövs en konstruktion för finansiering av stombusstrafiken som är nyttobaserad och inte utgår ifrån väghållaransvar.

Finansieringsmodellen behöver också innebära att investering i framkomlighetsåtgärder för stombusstrafik, på det kommunala vägnätet, medfinansieras från nationell plan eller länsplan när så är möjligt. Det saknas ett resonemang kring finansiering av stombusstråk i Kollektivtrafikplanen.

Staden ska verka för utvecklingen av kollektivtrafiken till Norra Djurgårdsstaden där staden och regionen tillsammans med Lidingö stad har bedömt Spårväg City som det bästa alternativet utifrån kollektivtrafikens attraktionskraft för det framväxande miljöprofilområdet. Region Stockholm ansvarar för finansiering av utbyggd kollektivtrafik inom regionen.

Från stadens håll noteras också att trafikförvaltningen identifierar att en mer kapacitetsstark kollektivtrafik kommer att behövas på längre sikt om Bromma flygfält stadsutvecklas. Två alternativ nämns: en vidareutveckling av tunnelbanesystemet alternativt ett utvecklat spårvägsnät. En eventuell nedläggning av Bromma flygplats förutsätter också nödvändig kapacitet på Arlanda och att kollektivtrafiken till Arlanda stärks, för att säkerställa den nationella och internationella tillgängligheten.

Om Kollektivtrafikplanen ersätter Stomnätsplanen som strategiskt dokument hos trafikförvaltningen behöver också Stomnätsplanen ersättas i stadens strategiska ramverk. Trafiknämnden har tagit beslut om att arbeta fram en plan som ersätter Stomnätsplanen som strategiskt underlag för kollektivtrafiken i Stockholms stad. Detta behöver ske i samråd med trafikförvaltningen, där kollektivtrafikens viktigaste stråk och noder inom staden pekas ut. Den nya planen behöver ta sin utgångspunkt i den tidigare Stomnätsplanen, stadens Framkomlighetsstrategi och Översiktsplan, samt dagens kollektivtrafikresande.

När det kommer till genomförandet av Kollektivtrafikplanen kvarstår det en hel del arbete med att prioritera bland de mest systemkritiska åtgärderna som föreslås. Kollektivtrafikplanen kan inte genomföras utan ett samarbete mellan regionen, länets kommuner och Trafikverket. Staden och trafikförvaltningen behöver komma överens om vilka behov som är viktigast att prioritera, för att sedan gemensamt ansvara för sin del i att utveckla kollektivtrafiken.

Kollektivtrafikplanen är, trots en viss oklarhet kring prioritering och finansiering, ett välkommet inslag i den strategiska planeringen av kollektivtrafiken i länet. Det kommande arbetet handlar om att konkretisera denna planering, vilket den grönbå majoriteten i Stockholms stad välkomnar och ser fram emot att delta i. I övrigt hänvisas till vad som sägs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Vi föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadens promemoria.

Stockholm den 20 oktober 2021

ANNA KÖNIG JERLMYR OCH DANIEL HELLDÉN

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Kollektivtrafikplan 2050

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådens förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarråden Karin Wanngård, Jan Valeskog, Emilia Bjuggren och Kadir Kasirga (alla S) enligt följande.

Den nya kollektivtrafikplanen är viktig eftersom den utgör en långsiktig vision om hur kollektivtrafiken måste utvecklas, inte minst för att klara den ökade efterfrågan som kommer med en beräknad kraftig befolkningstillväxt på över 40 procent till år 2050. Nackdelen med förslaget till ny kollektivtrafikplan är att den framstår som en omfattande ”önskelista” där varken ekonomiska ramar eller finansiella förutsättningar finns medtagna. Det saknas även idéer på hur en fortlöpande utvärdering ska göras av planens mål och indikatorer. Detta är en stor svaghet om kollektivtrafikplanen i praktiken ska kunna fungera som ett vägledande dokument åren framöver.

Förslaget till kollektivtrafikplan saknar även beskrivningar av hur resandet kommer att kunna påverkas av att cirka hälften av all arbetskraft i Stockholms län (enligt beräkningar av Sweco) har arbeten som idag möjliggör hemarbete delar av arbetsveckan. Detta kommer rimligtvis innebära en minskad efterfrågan av kollektivtrafik de närmaste åren. Denna trend kom-

mer troligtvis stärkas av att många dessutom väljer andra transportsätt till och från jobbet, exempelvis cykling. Över tid kommer förstås den kraftiga befolkningsökningen, som också redovisas i planen, kräva omfattande investeringar i ny kapacitet i kollektivtrafik.

I kollektivtrafikplanen behöver även andra regionala planer tydligare framhållas. Det gäller exempelvis den regionala cykelplanen som innebär ett åtagande om en kraftig ökning av andelen cykling i länets trafikarbete, från ca 7 procent idag till 20 procent år 2030. Kollektivtrafikplanen behöver utifrån detta beskriva hur regionen ska kunna möjliggöra för resenärer att ta med cykeln på vissa sträckor i den spårbundna kollektivtrafiken.

För Stockholms stad är det viktigt att prioritera frågor om hur stombussnätet kan få bättre tillgänglighet och högre genomsnittshastighet. Teoretiskt sett skulle det vara en fördel att omvandla flera av busstomnätets linjer till spårtrafik, problemet är dock att investeringarna för detta precis som för andra spårprojekt ovan jord i Stockholms innerstad visat sig vara mycket höga, till och med motsvarande investeringarna för helt nya tunnelbanespår per meter. Anledningen till detta är främst att det är väldigt kostsamt med ledningsomdragningar och tunnlar i denna del av staden.

För Stockholms stad är det också viktigt att regionens blågröna majoritet slutar obstruera ny kapacitet i bussterminalerna vid Gullmarsplan och Brommaplan samt utbyggnaden av spårtrafiken vid Norra Djurgårdsstaden. Det är inte trovärdigt att partierna utåt säger att projekten är prioriterade, vilket också sägs i denna plan, men sedan vägrar tillsätta ekonomiska medel så att stadens tidplaner för dessa projekt kan hållas.

Slutligen är beskrivningen i planen av att nuvarande Bromma flygfält inte är aktuell för planering av kollektivtrafik förrän efter år 2050 mycket verklighetsfrånvänt. Det kommer att vara klarlagt inom kort att det inte är rimligt att staten och staden årligen lägger flera hundra miljoner kronor i subventioner till en halvtom flygplats och samtidigt i praktiken försvagar Arlandas framtida konkurrenskraft i Skandinavien. Planeringen för kapacitetsstark kollektivtrafik via den nya stadsdelen Bromma parkstad måste omgående påbörjas.

Särskilt uttalande gjordes av borgarrådet Torun Boucher (V) enligt följande.

En välfungerande kollektivtrafik är en förutsättning för ett fungerande samhälle och för klimatomställningen. Därför välkomnar Vänsterpartiet trafikförvaltningens långsiktiga utvecklingsplan för kollektivtrafiken. Framtidsvisionerna som presenteras i planen har långtgående påverkan på staden, stadsbilden och stockholmarna. Därför ser vi fram emot en bra samverkan mellan Stockholms stad och Region Stockholm där staden är en aktiv och konstruktiv part. Idag står kollektivtrafiken framför stora utmaningar. Pandemin har inte bara inneburit ekonomiska förluster för kollektivtrafiken utan också ändrat på mobilitetsmönstren, och det är för tidigt att förutse vilka ändringar kommer att bli långvariga. Den viktigaste utmaningen är kollektivtrafikens klimatomställning. Långt innan planåret 2050 behöver Stockholms kollektivtrafik elektrifieras, vilket innebär att flera tekniska, organisatoriska och ekonomiska frågor behöver lösas. Även där ser vi gärna att staden stödjer detta arbete på ett proaktivt sätt. Vänsterpartiet vill skapa en välkomnande, trygg och tillgänglig kollektivtrafik för hela befolkningen. Kollektivtrafiken behöver utvecklas så att den verkligen blir konkurrenskraftig mot privatbilismen så att dess andel kan öka. Utan detta kan inte klimatmålen nås. En attraktiv kollektivtrafik innebär också att kollektivtrafiktaxan är låg och att den till en större del finansieras från skattemedel. Vi vill även skapa bättre förutsättningar för kombinerad mobilitet och ser helst att kommuner och regioner är drivande i det arbetet så att det kommer alla invånarna till del. Vänsterpartiet ser positivt på kapacitetsstarka kollektivtrafiklösningar där trafikslagen används på ett optimalt sätt. Vi vill utveckla tunnelbanan som kompletteras av annan spårbunden trafik, BRT (Bus Rapid Transit)-linjer och bussar. Här är det av stor vikt att kollektivtrafiken planeras och byggs i samma takt som staden så att den blir en naturlig del av invånarnas vardag.

Kommunstyrelsen

Särskilt uttalande gjordes av Karin Wanngård, Jan Valeskog och Kadir Kasirga (alla S) med hänvisning till Socialdemokraternas särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Särskilt uttalande gjordes av Rashid Mohammed och Torun Boucher (båda V) med hänvisning till Vänsterpartiets särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Ersättaryttrande gjordes av Lisa Palm (Fi) med hänvisning till Socialdemokraternas särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Remissammanställning

Ärendet

Kollektivtrafikplan 2050 är Region Stockholms långsiktiga plan för kollektivtrafikens utveckling. Planen redovisar hur kollektivtrafiksystemet behöver utvecklas för att nå målen i den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län (RUFS 2050) och det Regionala trafikförsörjningsprogrammet (TFP). Kollektivtrafikplanen ersätter nuvarande stomnäsplan och kommer utgöra regionens trafikpolitiska inriktning tillsammans med andra regionala planer.

Kollektivtrafikplanens huvudfokus är kollektivtrafik av regional betydelse i Stockholms län och planen pekar ut systemviktiga stråk och bytespunkter i både ett 2030- och 2050-perspektiv.

Syftet med Kollektivtrafikplan 2050 är att de berörda planeringsaktörerna får en gemensam bild av kollektivtrafiksystemets långsiktiga behov samt att tydliggöra roller och ansvar för implementeringen av planens förslag. Den ska exempelvis kunna fungera som underlag till den kommunala planläggningsprocessen och förhandlingar.

I Kollektivtrafikplanen görs inga ekonomiska avvägningar i förhållande till budgetutrymme. Ekonomiska avvägningar kommer att göras i den efterföljande planeringen då mer utvecklad kunskap om åtgärdens kostnader och nyttor finns till hands. Nästa steg är att förslagen i Kollektivtrafikplan 2050 kommer att fördjupas i sektorsutredningar, utvecklingsplaner samt trafikavtal. Åtgärder som kräver investeringar behöver dessutom utredas i regionens åtgärdsvals- och investeringsprocess.

Trafikförvaltningen i Region Stockholm har i Kollektivtrafikplanen tagit fram målstandarder för god medelhastighet och genomsnittligt hållplatsavstånd som gäller för bland annat stomtrafiken beroende av väg- och bebyggelsestruktur. För innerstaden är det uppsatta målet en medelhastighet om 20 km/h.

Kollektivtrafikplanen lyfter också fram att det finns en brist på kapacitet vid de flesta av länets större bussterminaler vilket riskerar att hindra busstrafikens utveckling. Terminalerna är utrymmeskrävande och ofta lokaliserade i attraktiva och centrala lägen. Det är också en hög beläggning i depåer som behövs för buss- och spårtrafik samt svårt att hitta lägen för nya depåer.

På lång sikt, efter 2030 och 2050, föreslår Kollektivtrafikplanen en rad nya kollektivtrafiklösningar. Några exempel på detta är förlängning av Spårväg City med sammankoppling till Lidingöbanan i Ropsten samt ny spårväggsgren till Loudden. Utöver detta föreslås två spårlösningar vid en eventuell omdaning av Bromma flygplats och en konvertering till stadsspårväg på busslinje 4, 5 och 6.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden och Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 28 september 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Av kommunfullmäktiges budget 2021 framgår att Stockholms stad har som mål att Stockholm ska vara en fossilbränslefri och klimatpositiv stad 2040. Infrastruktur och samhällsplanering måste utformas för att gynna klimatsmart resande i form av kollektivtrafik, cykelbanor, och transportsnåla resmönster. Stadsledningskontoret konstaterar att Stockholm är en stark tillväxtregion, en attraktiv stad med ett dynamiskt näringsliv som skapar en hög och hållbar tillväxt och ger förutsättningar för en fortsatt god välfärd och ett bra liv i alla delar av Stockholm. Till följd av covid-19 pandemin har flera näringar drabbats hårt i Stockholms stad. Det råder en stor osäkerhet kring vilka långsiktiga effekter pandemin kommer få för stadens näringsliv. Att skapa förutsättningar för att underlätta återhämtningen och tillväxten är därför grundläggande på både kort och lång sikt. Kollektivtrafikplaneringen på kort och lång sikt är en viktig förutsättning.

Stadsledningskontoret ställer sig positivt till satsningar och åtgärder som främjar kollektivtrafik och ett mer hållbart resande. Stadsledningskontoret noterar att Kollektivtrafikplanen utgör ett underlag för en regional inriktning för länets kollektivtrafik på lång sikt. Den utgör också ett kunskapsunderlag avseende hur kollektivtrafiksystemet i Stockholms län är uppbyggt.

Stadsledningskontoret ser det också som mycket positivt att SL arbetar aktivt med trygghet i kollektivtrafiken genom exempelvis trygghetscentralen och synliggörande av de trygghetsresurser som finns i kollektivtrafiken.

Eftersom Kollektivtrafikplanen baseras på de förutsättningar som anges av RUF5 2050 är planen visionär. Stadsledningskontoret vill lyfta fram att det saknas en koppling mellan den framtida strategin och dagens trafik. Stadsledningskontoret anser därför att det också behövs en plan som binder samman dagens brister och behov med den framtida strategin.

Ett av syftena med Kollektivtrafikplanen är att tydliggöra roller och ansvar för implementeringen av planens förslag. Stadsledningskontoret anser utifrån detta att det är en påtaglig brist att Kollektivtrafikplanen inte tar hänsyn till ekonomiska ramar. Det framgår inte heller av Kollektivtrafikplanen om förslagen är förankrade i regionens ekonomiska planering för kommande år. Både hos staden och hos Trafikförvaltningen så är de ekonomiska resurserna begränsade. Stadsledningskontoret vill lyfta fram att det därför behövs en strategi där planeringen av den framtida kollektivtrafiken utgår ifrån genomförbarhet och ekonomi.

Stadsledningskontoret noterar att Kollektivtrafikplanen sätter upp hastighetsmål för buss-trafiken. Stockholms stad arbetar sedan flera år med trimningsåtgärder för att öka medelhastigheten för stombussarna i staden. Utifrån detta arbete vill Stadsledningskontoret påpeka att målet om en medelhastighet på 20 km/h för bussar i innerstaden är svårt att uppnå utan större insatser och hårda prioriteringar. I en tät innerstad finns många andra faktorer som också påverkar medelhastigheten såsom korsningar, gående, cyklister med mera.

Stadsledningskontoret anser vidare att Kollektivtrafikplanen saknar en analys över hur viktig medelhastigheten är ur ett hela-resan-perspektiv. Stadsledningskontoret önskar att det finns mål som avser hela-resan-perspektivet, exempelvis mål om bytestid.

När Stockholms stad genomför åtgärder i gatan för att främja kollektivtrafiken, är det viktigt att tidsvinsten inte försvinner, och därmed inte kommer resenärerna till nytta, på grund av långa bytestider, som orsakas av exempelvis marginal för tidreglering eller byte av chaufför.

Stadsledningskontoret ser det som positivt att Kollektivtrafikplanen pekar också ut brister, behov samt åtgärder för stombusstrafiken. Stadsledningskontoret vill lyfta fram att det krävs en gemensam diskussion mellan staden och Trafikförvaltningen kring flera frågor avseende stomlinjerna som till exempel linjeförändringar, prioritering av kapacitetsproblem och krav för vad som krävs för att nya stombusslinjer ska börja trafikera en gata.

Stadsledningskontoret instämmer i att nya linjer för stombussar är viktigt för att binda ihop länet och staden i nya relationer, bland annat för arbetspendling. Utmed flera av de planerade stomlinjernas sträckningar finns inom staden planer för omfattande exploateringar. Genomförandet av framkomlighetsåtgärder i stråken kräver dock samverkan mellan flera väghållare samtidigt som nyttan fördelar sig över flera kommuner. Ofta med en högre nytta för kommuner som inte är väghållare. Stadsledningskontoret vill därför lyfta fram att det behövs en konstruktion för finansiering av stombusstrafiken som är nyttobaserad och inte utgår ifrån väghållaransvar. Finansieringsmodellen behöver också innebära att investering i framkomlighetsåtgärder för stombusstrafik, på det kommunala vägnätet, medfinansieras från både nationell plan och

länsplan. Stadsledningskontoret saknar ett resonemang kring finansiering av stombusstråk i Kollektivtrafikplanen.

Stadsledningskontoret ser positivt på föreslagna trimningsåtgärder för buss som längre fordon men vill understryka att det är ett omfattande arbete att utreda och genomföra gatuåtgärder för att möjliggöra längre bussar i hela stomnätet, inom stadens gränser. Stadsledningskontoret anser att det inte är realistiskt att redan år 2030 ha längre bussar för hela stomnätet, eftersom åtgärderna ännu inte är helt utredda och projekterade.

Stadsledningskontoret instämmer också med Kollektivtrafikplanen om att det finns omfattande brist avseende kapacitet vid många bussterminaler och ser detta som ett angeläget problem. Stadsledningskontoret saknar dock en helhetssyn över bytespunkter och bussterminaler. Det saknas en prioriteringsgrund för åtgärder i terminalerna utifrån deras funktion och regionala betydelse. Stadsledningskontoret anser att det behövs en strategi för hur Trafikförvaltningen ska arbeta med bussterminaler för att komma tillrätta med problemet. Stadsledningskontoret vill särskilt lyfta fram några för staden prioriterade bytespunkter och terminaler

Gullmarsplan, Älvsjö, Årstaberget, Brommaplan, Vinsta/Johannelund, Ropsten och Skärholmen.

Stadsledningskontoret anser att tydligheten behövs för att möjliggöra en gemensam planering för vilka bussterminaler som ska åtgärdas först, så att Stockholms stad och Trafikförvaltningen tillsammans lägger tid och resurser på rätt plats. För bussterminalernas kapacitet handlar det däremot om behov av större ytor, där Trafikförvaltningen är beroende av en planering tillsammans med Stockholms stad. Det blir svårt för Stockholms stad att reservera eventuell mark för utökade bussterminaler i olika pågående projekt, om staden inte vet hur stort behovet är i respektive bussterminal.

Stadsledningskontoret ser det som positivt att Kollektivtrafikplanen föreslår nya pendelbåtlinjer. Stadsledningskontoret vill dock lyfta fram att välfungerande bryggglägen är en förutsättning för pendelbåttrafikens utveckling. Stadsledningskontoret anser att det saknas en tydlighet kring ansvar och kostnader för de nya bryggor samt reinvestering av äldre bryggor som behövs för att pendelbåttrafiken ska byggas ut.

Stadsledningskontoret noterar att Trafikförvaltningen efter år 2030 föreslår en utbyggnad av kollektivtrafiken till Norra Djurgårdsstaden, vilket är en viktig förutsättning för områdets utveckling. Trafikförvaltningen har utrett hur Norra Djurgårdsstaden ska trafikförsörjas, men det saknas beslut kring vilken kollektivtrafiklösning som ska väljas. Ansvaret för finansieringen av kollektivtrafik vilar på Trafikförvaltningen medan staden ansvarar för att möjliggöra och underlätta för kollektivtrafik i sin planering.

Stadsledningskontoret noterar också att Trafikförvaltningen identifierar att en mer kapacitetsstark kollektivtrafik kommer att behövas på längre sikt om Bromma flygfält utvecklas (efter 2050). Två alternativ nämns: en vidareutveckling av tunnelbanesystemet alternativt ett utvecklat spårvägsnät. Stadsledningskontoret vill lyfta fram att en eventuell nedläggning av Bromma flygplats även förutsätter stärkt kapacitet på Arlanda och att kollektivtrafiken till Arlanda stärks, för att säkerställa den nationella och internationella tillgängligheten. Stadsledningskontoret har inget uttalat uppdrag att arbeta med Bromma flygfält.

För att hantera framtida kapacitetsbrister i innerstadens stadsstomtrafik föreslår Trafikförvaltningen efter år 2050 en konvertering till stadsspårväg på busslinje 4, 5 och 6. Stadsled-

ningskontoret är negativt till ett sådant projekt på grund av svårigheter i att genomföra detta. Det beror dels på utrymmesskäl i gatan och dels på de höga investeringskostnaderna. Stockholms stad har framfört detta till Trafikförvaltningen i arbetet med Kollektivtrafikplanen.

Om Kollektivtrafikplanen ersätter Stomnätsplanen som strategiskt dokument hos Trafikförvaltningen behöver också Stomnätsplanen ersättas i stadens strategiska ramverk. Stadsledningskontoret ser i så fall ett behov av att staden tar fram en ny plan, i samråd med Trafikförvaltningen, där kollektivtrafikens viktigaste stråk och noder inom staden pekas ut. Den nya planen behöver ta sin utgångspunkt i den tidigare Stomnätsplanen, stadens Framkomlighetsstrategi och Översiktsplan, samt dagens kollektivtrafikresande.

När det kommer till genomförandet av Kollektivtrafikplanen kvarstår det en hel del arbete med att prioritera bland de mest systemkritiska åtgärderna som föreslås. Kollektivtrafikplanen kan inte genomföras utan ett samarbete mellan regionen, länets kommuner och Trafikverket. Stadsledningskontoret vill därför lyfta fram att staden och Trafikförvaltningen behöver komma överens om vilka behov som är viktigast att prioritera, för att sedan gemensamt ansvara för sin del i att utveckla kollektivtrafiken.

Kollektivtrafikplanen är, trots en viss oklarhet kring prioritering och finansiering, ett välkommet inslag i den strategiska planeringen av kollektivtrafiken i länet. Det kommande arbetet handlar om att konkretisera denna planering. Stadsledningskontoret välkomnar detta och vill bidra till detta arbete.

Stadsledningskontoret föreslår kommunstyrelsen att besvara remissen Kollektivtrafikplan 2050 med vad som sägs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 30 september 2021 att godkänna anmälan om svar på remiss.

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande daterat den 2 juli 2021 har i huvudsak följande lydelse.

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 lokaliserar 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.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 28 september 2021 följande.

1. godkänna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. besluta att omedelbart justera paragrafen.

Särskilt uttalande gjordes av Emilia Bjuggren m.fl. (S), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Deniz Butros m.fl. (V), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Urban Emson (SD), *bilaga 1*.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat 8 september 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Miljöförvaltningen ser positivt på att regionen vill utveckla och utöka kollektivtrafiken för att ge möjlighet för fler att åka kollektivt och öka tillgängligheten. Det är en mycket viktig del av stadens klimat- och hållbarhetsarbete.

I kollektivtrafikplanen nämner man vikten av kombinationsresor och att det ska vara möjligt att ta med cykeln på båt och tåg. För att främja kombinationsresandet bör man även arbeta för möjligheten att ta med sig cykeln på fler sätt i kollektivtrafiken, såsom bussar, tvärbanan och tunnelbanan. Även gångvägar till och från knutpunkter bör ses över för genare vägar utan onödiga höjdskillnader, bättre vinterunderhåll och ökad trygghet.

Förvaltningen tror på idén att inkludera möjligheten att ge förslag på kombinerade resor i SLs reseplanerare (åtgärd 67). Idag finns bara möjlighet att kombinera kollektivtrafik med promenad. Det vore mycket värdefullt om möjligheten att kombinera kollektivtrafik med förekommande mobilitetstjänster t ex elsparkcykel eller låncykel tillförs reseplaneraren eftersom det skulle göra att resealternativet blir attraktivare, t ex ta kortare tid än vad som nu blir resultatet. Det skulle öka kollektivtrafikens attraktivitet.

SLL vill arbeta för att etablera mobilitetshubbar nära viktiga knutpunkter (åtgärd 66), vilket miljöförvaltningen välkomnar. Förvaltningen jobbar redan idag med lokalisering av stationer för mikromobilitet och kommande låncyklar i kollektivtrafiknära lägen och i Stockholm Parkerings garage. Ett starkt samarbete kring lokalisering och etablering av hubbar är önskvärt. I många fall krävs samarbete med staden för att hitta mark för detta.

Förvaltningen saknar en åtgärd som handlar om att starta/bedriva tät kollektivtrafik i nya områden redan när första invånaren flyttar in, eftersom det är då nya resmönster etableras. Detta betyder att Region Stockholm behöver ta höjd för överkapacitet i ett inflyttningsskede, men på detta sätt säkrar resenärsunderlag för hög kapacitet i kollektivtrafiken när området

växer. Idag sker det motsatta. Det är olyckligt och leder med stor sannolikhet till att kollektivtrafiken inte når lika höga resandeandelar som den hade gjort med en tidig närvaro och hög kapacitet.

Påverkanskampanjer görs helst i samband med andra förändringar. När människor ändå tvingas förändra sina resvanor är de mer mottagliga. Förändringar som tvingar människor att byta resvana kan vara t ex ombyggnationer/avstängningar, flytt, nytt jobb etc. Förvaltningen är positiv till att Region Stockholm ökar denna typ av påverkansarbete och vill gärna bidra till att försöka synkronisera kampanjerna och planerade störningar. Påverkanskampanjer syns dock inte som en tydligt utpekad och numrerad åtgärd i planen utan är mer omnämnda i generella ordalag. Rätt utformade prova-på-kampanjer från kollektivtrafiken är bevisat effektiva för att få människor att byta resvanor. Regionen bör budgetera för kampanjer och kan genomföra både egna samt stötta kommuner som vill göra mobility management kampanjer. Där kan regionen till exempel erbjuda projekten prova-på-biljetter till deltagarna.

Förvaltningen vill understryka att det är viktigt att beakta miljö- och hälsoaspekter som buller och vibrationer vid analys av omdragningar av kollektivtrafiklinjer och upprättande av nya linjer. Detta gäller särskilt vid utökad trafik nattetid kl. 22-06.

Det är även viktigt att ta hänsyn till Stockholm stads gröna infrastruktur på ett tidigt stadium i planeringen av nya depåer, spårsträckor och hållplatser. Till exempel finns viktiga ekologiska spridningszoner i området runt Mårtensdal och i Skärholmen där åtgärder planeras.

Röda linjens tunnelbanevagnar kommer att byggas om till mer ståplatser och färre sittplatser. Syftet är att göra plats för fler personer och göra transporten mer energieffektiv och miljövänlig. Förvaltningen undrar dock om det finns belägg för att detta är rätt strategi för att behålla resenärer och dessutom få fler att åka kollektivt. Färre sittplatser minskar bekvämligheten och möjligheten att t.ex. läsa och jobba på tunnelbanan, vilket i sin tur skulle kunna leda till minskat antal resande.

I övrigt anser miljöförvaltningen att planen är mycket väl genomarbetad och har inga ytterligare synpunkter.

Miljöförvaltningen är, som en del av staden och utifrån sin kompetens, positiv till att delta i det fortsatta arbetet med att genomföra kollektivtrafikplanen i form av fördjupade utredningar, utvecklingsplaner m.m.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 30 september 2021 följande.

1. Godkänna kontorets utlåtande som svar på remissen.
2. Förklara beslutet omedelbart justerat.

Särskilt uttalande gjordes av Jan Valeskog m.fl. (S), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Sara Stenudd m.fl. (V), *bilaga 1*.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 15 september 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsbyggnadskontoret anser att det är bra att kollektivtrafikplanen har tagits fram. Ett ökat resande med kollektivtrafiken För att genomföra planen kommer det vara nödvändigt med ett fortsatt och utvecklat samarbete mellan Trafikförvaltningen och stadens berörda förvaltningar. Det gäller möjlighet att prioritera och samordna åtgärder med stadens stadsutvecklingsprojekt samt utveckla lösningar så ytbehov minimeras.

Förslaget till kollektivtrafikplan utgår från förutsättningarna i RUFSS, vilket gör att kollektivtrafikplanen har fokus på målstyrd planering. Detta anser kontoret är bra, men bedömer att det behövs en tydligare plan som etappvis beskriver hur kollektivtrafiken ska bedrivas och utvecklas innan de långsiktiga större åtgärderna har finansiering och möjlighet att genomföras.

I detta sammanhang är det även en påtaglig brist att kollektivtrafikplanen inte tar hänsyn till begränsade ekonomiska ramar. Stadsbyggnadskontoret ställer sig därför frågande till hur väl åtgärderna är förankrade i den långsiktiga infrastrukturplaneringen och i olika aktörers budgetar. Kontoret ser även vissa svårigheter i hur staden ska förhålla sig till förslagen om de inte kan gå i takt med andra stadsbyggnadsaktörers utbyggnad som till exempel av teknisk infrastruktur.

Målen i kollektivtrafikplanen

I målavsnittet finns både mål, målstandarder och indikatorer. Generellt är målen för kollektivtrafiken både fler till antalet och mer nedbrutna än i tidigare dokument vilket i stort är positivt. Främst är de geografiskt nedbrutna målen mer användbara i olika trafik- och stadsbyggnadsprojekt som staden driver.

Kontoret önskar att restidskvot också hade använts som komplement till restid mellan kommuncentrum och T-centralen/Cityterminalen/Stockholm City. Genom att använda restidskvot blir jämförelsen mellan hur väl kollektivtrafiken står sig gentemot bilen tydligare. Skillnaden i tid mellan resor med kollektivtrafiken och med bil bör vara så liten som möjligt. Detta för att kollektivtrafikresan tidsmässigt ska kunna vara konkurrenskraftig gentemot bilresan, så fler kan välja att resa med kollektivtrafiken, vilket staden har som mål. Det hade även varit önskvärt med fler noder, och restider däremellan, inom stadens gränser. Det skulle underlätta vid planeringen att veta var det kan bli extra viktigt att ta hänsyn till kollektivtrafikåtgärder.

Stadsbyggnadskontoret anser däremot att det *inte* är önskvärt att ha flera olika hastighetsmål för stombussens framkomlighet i en tät innerstadsmiljö. I en tät attraktiv innerstad ska det vara ett lugnare tempo och gaturummet mer anpassat för gående och folkliv. Det finns också flera andra faktorer som påverkar medelhastigheten och framkomligheten för stombussarna.

Trafikkoncept

Trafikkoncepten som tagits fram i kollektivtrafikplanen kan användas i syfte att få en djupare förståelse för hur kollektivtrafiken är uppbyggd i staden och hur systemet hänger ihop, vilket är positivt. Det finns emellertid en risk att de olika trafikkoncepten skapar förvirring jämfört med tidigare indelning. Kontoret anser att koncepten bör förtydligas så att det blir enkelt, framförallt för resenärerna, att förstå vilket koncept som passar bäst för den resa man ska göra.

Behovsbilden

Kollektivtrafiken har en nyckelroll i den växande staden där gatuutrymmet måste användas smart för att kunna transportera så många människor som möjligt på en begränsad yta. När länet och staden växer så är det önskvärt att de regionala resorna över kommungränsen görs med kollektivtrafik framför bil.

Kontoret instämmer att det bör vara fokus på att stärka de radiella stråken och skapa attraktiva tvärkopplingar. Kollektivtrafiken är stommen i transportsystemet och för att fortsätta vara detta behöver det vara konkurrenskraftiga restider. Kontoret understryker samtidigt att Stockholm består av 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.

Bytespunkter och bussterminaler

Stadsbyggnadskontoret saknar en helhetssyn över alla bytespunkter och bussterminaler i Stockholm stad. Kollektivtrafikplanens bedömning är att det finns betydande behov av åtgärder för ett femtiotal bytespunkter och ett trettiotal bussterminaler till år 2030. Här behöver trafikförvaltningen förtydliga vilka av dessa som har störst behov av åtgärder och konkretisera vilka åtgärder som behövs för att lösa bristerna. Detta är av stor betydelse då de upptar stora

ytor på attraktiva platser. Trafikförvaltningen behöver tillsammans med staden hitta lösningar som kan förena behovet av både bytespunkter med bostäder och arbetsplatser. I flera fall skulle målkonflikten kunna lösas genom att bygga in terminalerna och integrera dem i byggnader. Därför är det viktigt att ha en gemensam planering för vilka bussterminaler som ska åtgärdas först och hur stort behovet är i respektive bussterminal. Det blir annars svårt att ta hänsyn till behovet och reservera eventuell mark för utökade bussterminaler i olika pågående projekt.

I de olika stadsbyggnadsprojekt som nu pågår, där bussterminaler ingår, tenderar hållplatslägen att bli utspridda längs med gatorna. Utspridda bytespunkter bidrar både till en sämre stadsmiljö och oattraktiva byten med långa gångtider.

Det är positivt att bytespunkter och bussterminaler hamnar på nivå 1 av de tre nivåerna som kollektivtrafikplanen delat in åtgärderna i för att bedöma deras effekt och vara stöd i fortsatt utredningsarbete. I det sammanhanget saknar kontoret bussterminalen i Spånga. Den finns upptagen i nuvarande Länsplan och där åtgärder tidigare har planerats för att möta en utökad efterfrågan av kollektivtrafik.

Stomtrafiken

Kollektivtrafikplanen pekar ut brister, behov samt åtgärder för att lösa dessa. Däremot saknas ett tydligt stomnät där de viktigaste och mest prioriterade linjerna pekas ut på en karta. Här har kontoret också önskemål att det finns lättillgängligt på karta och i GIS-format för kommunerna i länet som kan användas i planeringen.

Det är bra att de identifierade kapacitetsproblemen längs med stombusslinjernas sträckningar lyfts fram. Nedan följer stadsbyggnadskontorets synpunkter på några av de åtgärder som trafikförvaltningen bedömer är systemkritiska åtgärder för god funktion i befintligt system:

Förlängning av stombussarna från Tyresö till City och Karolinska

Trafikförvaltningen planerar enligt kollektivtrafikplanen en förlängning av stombussarna från Tyresö till City och Karolinska år 2030. För att det ska bli möjligt behövs en del kollektivtrafikfrämjande åtgärder vilka tidigare också identifierats i ÅVS Grönt ljus stombuss. Det utreds därför ramper och nya hållplatslägen i Gullmarsplan samt kollektivtrafikkörfält längs med Nynäsvägen. Samtidigt har arbetet med ett planprogram för att utveckla Gullmarsplan och Nynäsvägen startat. Programmet kan komma fram till andra trafiklösningar vilket gör att ramperna som idag föreslås i Gullmarsplan kanske inte är aktuella, men där kollektivtrafiken prioriteras. Staden har därför inom ramen för länsplansprocessen begärt att få skjuta fram det namngivna objektet om ramperna för att åtgärderna ska kunna stämma överens med planprogrammet för stadsdelen.

Cityterminalen

Diskussioner har tidigare förts om vart stombussarna från Tyresö ska angöra City. Kontoret anser att bussarna i största möjliga mån bör trafikera Cityterminalen. Att samla SL-buss-trafiken på en plats skapar en tydlighet för resenärerna samtidigt som Cityterminalen är skapad som en kollektivtrafiknod där det finns plats för att vänta inomhus och utträta enklare serviceärenden. Inom ramen för arbetet med centralstationsområdet arbetar staden för att möjliggöra genomgående busstrafik i Cityterminalen i bägge riktningar.

Danderyds sjukhus – Spånga

En annan åtgärd som trafikförvaltningen föreslår är att utveckla dagens tvärgående linjer 157 och 540 mellan Danderyds sjukhus – Spånga till en stombuss. Detta är intressant och bör utredas vidare.

Förlängning av Spårväg City

Trafikförvaltningen föreslår en förlängning av Spårväg City och sammankoppling med Lidingöbanan i Ropsten och ny spårväggren till Loudden som har varit aktuellt länge. Kollektivtrafikens utbyggnad är en viktig förutsättning för utbyggnad av Norra Djurgårdsstaden. Trafikförvaltningen har tillsammans med staden utrett hur Norra Djurgårdsstaden ska trafikförsörjas, men det saknas beslut kring vilken kollektivtrafiklösning som ska väljas. Ansvaret

för finansieringen av kollektivtrafik vilar på trafikförvaltningen medan staden ansvarar för att möjliggöra och underlätta för kollektivtrafik i sin planering.

Direkttrafik från Södertälje/Hallunda/Tumba - Liljeholmen

För åtgärder som är systemutvecklande och effektiviserande föreslås dagens direkttrafik från Södertälje/Hallunda/Tumba att bli stombusstrafik och trafikera Liljeholmen istället för Fridhemsplan. Detta underlättar för linje 4 och framtida linje 5 i Hornstull och vid Västerbroplan i högrafik. Däremot finns det utmaningar för vändande trafik i Liljeholmen/Marievik då busstrafiken inte ryms inom befintlig terminal. I samband med att tunnelbanan byggs mellan Fridhemsplan och Älvsjö bör trafikförvaltningen överväga en ytterligare terminal i Liljeholmen om stombusstrafiken från Södertälje med omnejd ska kunna vända i Liljeholmen. Detta måste kunna anpassas till den stadsutveckling som staden planerar för längs med Södertäljevägen.

Tunnelbana från Skarpnäck till Sköndal

Ur ett 2050-perspektiv så föreslås en förlängning av grön tunnelbana från Skarpnäck till Sköndal för trafikförsörjning av den nya stadsdelen. Detta är i linje med intentionerna i stadens översiktsplan.

Förlängning av Spårväg Syd från Älvsjö

En eventuell förlängning av Spårväg Syd från Älvsjö via Gullmarsplan till Nacka nämns också som en åtgärd på sikt för höjd ambitionsnivå för regional tillgänglighet. Stadsbyggnadskontoret är positivt till stomtrafik i detta stråk eftersom har flera stora målpunkter.

Stadsspårväg på linje 4, 5 och 6

För att hantera identifierade kapacitetsbrister i innerstadens stadsstomtrafik föreslår trafikförvaltningen en konvertering till stadsspårväg på linje 4, 5 och 6. Staden är tveksam till genomförbarheten av ett sådant projekt.

Matarlinje från Hässelby till Barkarby

En ny matarlinje från Hässelby till Barkarby föreslås som åtgärd för att öka stomtrafikens upptagningsområde. En ny busslinje mellan dessa platser tycker kontoret är intressant. Vilka åtgärder som krävs för trafikförvaltningen ska starta en ny linje skulle dock kunna förtydligas.

Direkttrafiken i Förbifart Stockholm

När det gäller direkttrafiken så föreslås bland annat flera nya linjer i samband med Förbifart Stockholms öppnande. Konkurrenskraftig kollektivtrafik med bra restider i förbifarten är välkommet för att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft mellan bland annat Skärholmen och Kista.

Långsiktig utblick efter 2050

Kontoret noterar att trafikförvaltningen identifierar att en mer kapacitetsstark kollektivtrafik kommer att behövas på längre sikt om Bromma flygfält utvecklas. Två alternativ nämns: en vidareutveckling av tunnelbanesystemet alternativt ett utvecklat spårvägsnät. Kontoret vill lyfta fram att en eventuell nedläggning av Bromma flygplats även förutsätter stärkt kapacitet på Arlanda och att kollektivtrafiken till Arlanda stärks. Kontoret har inget uttalat uppdrag att arbeta med Bromma flygfält

På längre sikt ser trafikförvaltningen ett behov av en mer kapacitetsstarkt kollektivtrafik längs med stomlinje 172 (Norsborg-Flemingsberg-Skarpnäck) och linje 176/177 (Ekerö-Brommaplan-Solna station-Danderyd sjukhus). Kontoret noterar även detta.

Stadsbyggnadskontoret saknar förslag som finns med i översiktsplanen, och som en planeringsförutsättning i Sverigeförhandlingen, om att inte omöjliggöra en förlängning av tunnelbanan i sträckningen Fridhemsplan-Älvsjö-Hagsåtra. Det skulle ge bättre utvecklingsmöjligheter för både befintlig och tillkommande bebyggelse, särskilt när det gäller socialt värdeskapande och etablering av arbetsplatser.

Förutsättningar för planens genomförande

Kollektivtrafikplanen kan inte genomföras utan länets kommuner och Trafikverket. Staden och trafikförvaltningen behöver komma överens om vilka behov som är viktigast att prioritera för att sedan gemensamt ansvara för sin del i att främja kollektivtrafiken och göra den mer attraktiv. Både för att bibehålla befintliga resenärer men även för att locka nya.

Ett av syftena med kollektivtrafikplanen är att tydliggöra roller och ansvar för implementeringen av planens förslag. Då bör den rimligtvis övergripande redogöra för hur planen ska finansieras och genomföras.

Att kollektivtrafikplanen bygger på RUFSS är förståeligt samtidigt som det gör kollektivtrafikplanen till något som kan uppfattas som långt ifrån verkligheten. Både hos staden och hos trafikförvaltningen så är de ekonomiska resurserna begränsade precis som länets tilldelning av medel genom den nationella planen. Stadsbyggnadskontoret anser att det vore intressant med en analys där planeringen av den framtida kollektivtrafiken utgick ifrån en mer begränsad budget.

Kollektivtrafikens roll i staden

I och med att den regionala kollektivtrafikplanen ersätter Stomnätsplanen som strategiskt dokument hos trafikförvaltningen så behöver också Stomnätsplanen ersättas i stadens strategiska ramverk. Trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret ser ett behov av att ta fram en gemensam plan, tillsammans med trafikförvaltningen, där kollektivtrafikens stråk och noder pekas ut. Detta diskuteras nu mellan trafikkontoret och Trafikförvaltningen och stadsbyggnadskontoret avser delta i de frågor som berör kontoret. Planen syftar till att vara ett planeringsstöd som tydligt visar kollektivtrafikens behov, särskilt på gator och vägar inom stadens gränser. Planen syftar också till att redovisa gemensamma planeringsprinciper och definiera målet om attraktiv kollektivtrafik. Planen kan ses som en konkretisering av den regionala kollektivtrafikplanen, men där också mer fokus läggs på dagens kollektivtrafik och dess nät.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 30 september 2021 följande.

1. Godkänna kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Ge trafikkontoret i uppdrag att arbeta fram en plan som ersätter Stomnätsplanen som strategiskt underlag för kollektivtrafiken i Stockholm stad
3. Justera beslutet omedelbart

Särskilt uttalande gjordes av Jan Valeskog m.fl. (S), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Rikard Warlenius m.fl. (V), *bilaga 1*.

Ersätтарыttrande gjordes av Malin Ericson (Fi), *bilaga 1*.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 3 september 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Övergripande

Trafikkontoret ställer sig i sak positivt till satsningar och åtgärder som främjar kapacitetsstarka färdmedel och ett mer hållbart resande. Den regionala kollektivtrafikplanen är ett exempel på detta. Kollektivtrafikplanen är ett bra underlag för en strategisk inriktning för kollektivtrafiken i länet på en övergripande regional nivå och på längre sikt. Den kan också tjäna som kunskapsunderlag i att förstå hur kollektivtrafiksystemet är uppbyggt.

Stor vikt har lagts vid de förutsättningar som RUFSS ger vilket gör att kollektivtrafikplanen är visionär. Mindre fokus läggs på hur kollektivtrafiken i närtid ska bedrivas. Med den framtidsytande blicken och fokus på målstyrd planering, saknas dock de redan befintliga kollektivtrafikresenärerna och hur dagens trafik ser ut. Även om ett strategiskt dokument för kollektivtrafiken på en regional nivå har varit efterlängtat, så har även trafikkontoret behov av en plan som mer tydligt prioriterar åtgärder för att lösa dagens brister och behov.

En påtaglig brist med kollektivtrafikplanen är att den inte tar hänsyn till begränsade ekonomiska ramar. Trafikkontoret ställer sig därför frågande till hur väl åtgärderna är förankrade i den långsiktiga infrastrukturplaneringen och i budgetar för kommande år.

Trafikkontoret ser det som positivt att kollektivtrafikplanen behandlar samverkan mellan olika intressenter. Den långtgående interaktionen som bygger på 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.

Målen i kollektivtrafikplanen

I målavsnittet finns både mål, målstandarder och indikatorer. Generellt är målen för kollektivtrafiken både fler till antalet och mer nedbrutna än i tidigare dokument vilket i stort är positivt. Framst de geografiskt nedbrutna målen är mer användbara i olika trafik- och stadsbyggnadsprojekt som staden driver.

Det kommer däremot att finnas förväntningar på att mål, målstandarder och indikatorer följs upp kontinuerligt av trafikförvaltningen. Det framgår inte i planen att en uppföljning av målen kommer att göras eller hur ofta det kan komma att ske. Det bör framgå. Tidigare erfarenheter visar på att indikatorer och mål tyvärr sällan följs upp. Om sådana möjligheter saknas borde trafikförvaltningen överväga att ha ett färre antal mål och indikationer.

Trafikkontoret anser att en definition av City skulle behövas för att alla ska ha en gemensam bild av vad City är. Trafikkontorets tolkning av City i kollektivtrafiksammanhang är T-centralen/Cityterminalen/ Stockholm City (pendeltåget).

Trafikförvaltningen har i kollektivtrafikplanen tagit fram målstandarder för god medelhastighet och genomsnittligt hållplatsavstånd som gäller för bland annat stomtrafiken beroende av väg och bebyggelsestruktur. Trafikkontoret och trafikförvaltningen arbetar sedan flera år inom Handlingsplan för stombussnätet med trimningsåtgärder för att öka medelhastigheten för stombussarna i staden. För att nå närmare målet om 20 km/h i innerstan, är det tydligt att ytterligare åtgärder i gatan tillsammans med utökat hållplatsavstånd och påstigning i alla dörrar behövs. För att det ska bli möjligt behöver bland annat en prioritering av den rörliga trafiken göras framför den stillastående trafiken och mellan flera andra viktiga funktioner i staden. Från trafikkontorets sida konstateras att målet om 20 km/h är mycket utmanande att uppnå. Trafikkontoret vill också påpeka här att medelhastigheten är ett mål som är svårt att uppnå utan stora uppoffringar och kostnader. Därmed är det viktigt att analysera hur viktigt medelhastigheten är ur ett hela-resan-perspektiv. Hastighetsmålet är ambitiöst, men det behöver också vara möjligt att nå. I en tät innerstad finns det flera andra faktorer som också påverkar medelhastigheten såsom korsningar, gående, cyklister med mera. Trafikkontoret anser att det inte är önskvärt att ha flera olika hastighetsmål i en tät innerstadsmiljö.

Vidare anser trafikkontoret att hållplatsstoppen borde särskiljas från medelhastigheten och att målstandarderna för medelhastigheten ska beräknas exklusive hållplatstid. Sammantaget ser trafikkontoret ett behov av att ta fram nya mål för stombusstrafiken.

Trafikkontoret har endast data på hur medelhastigheten ser ut i delar av stombussnätet där trimningsåtgärder genomförs. För att kunna planera långsiktigt och prioritera rätt för att gynna kollektivtrafiken, så måste sådan här databearbetning finnas lättillgängligt på karta och i GIS-format för kommunerna i länet.

Trafikkontoret välkomnar framtagandet av målstandard för hållplatstid för buss samt målstandard för regularitet. Hållplatstiden är en stor del av restiden för innerstadens stomtrafik. Att trafikförvaltningen tillåter påstigning i alla dörrar ses som en naturlig följd av att sätta målstandarder kring hållplatstid. Trafikkontoret stödjer en sådan utveckling. Trafikkontoret vill dock påpeka att målstandarderna för hållplatstid inte bör vara detsamma för alla hållplatser, utan rimligen bör variera beroende på passagerarantal. Målstandard för regularitet kan hjälpa till att göra kollektivtrafiken mer pålitlig och förutsägbar. Trafikkontoret saknar nuläget för trafiken vad det gäller dessa målstandarder och önskar ta del av detta.

Även om målen är många och fler än tidigare så saknar trafikkontoret mål som avser hela-resan-perspektivet. Exempelvis mål om bytestid. När trafikkontoret genomför åtgärder i gatan för att främja kollektivtrafiken så är det viktigt att tidsvinsten inte försvinner på grund av längre bytestider, på grund av exempelvis marginal för tidreglering eller byte av chaufför. Utan att tidsvinsten verkligen kommer resenärerna till nytta.

Trafikkontoret anser att det är viktigt att skapa en attraktiv kollektivtrafik för både befintliga och nya resenärer. I det övergripande målet om en attraktiv kollektivtrafik finns fler parametrar än medelhastighet att ta hänsyn till. Det är bra att trafikförvaltningen lyfter fram detta i kollektivtrafikplanen.

Trafikkoncept

Trafikkoncepten som tagits fram i kollektivtrafikplanen kan användas i syfte att få en djupare förståelse för hur kollektivtrafiken är uppbyggd i staden och hur systemet hänger ihop, vilket är positivt.

Stomtrafiken är ett koncept som planerare, strateger och kollektivtrafikresenärer är bekanta med sedan tidigare. I de nya trafikkoncept som trafikförvaltningen tagit fram har stomtrafiken delats in i radiell-, tvärgående- och stadsstomtrafik. Dessa är i sin tur sedan indelade i delkoncept exempelvis stadsexpress, stadsspårväg, tunnelbana, radiell expressbuss och tvärbanan. Indelningen kan för en utomstående verka plottrig eftersom de olika koncepten för stomtrafiken beskrivs på liknande sätt. Det vill säga, erbjuda snabba resor för stora resenärsflöden och att stomtrafiken är strukturerande för bebyggelsen. Trafikkontoret kommer därför att fortsatt använda begreppet stomtrafik.

Behovsbilden

Trafikförvaltningens fokus på att stärka de radiella stråken och skapa attraktiva tvärkopplingar går i linje med de intentioner som finns i Stomnätsplanen och som trafikkontoret delar. Kollektivtrafiken ska vara ryggraden i samhällsplaneringen och det blir den med konkurrenskraftiga restider i hela resan och med hög kapacitet i gaturummet. På så sätt skapas attraktiva resor och en attraktiv stad.

De brister, behov och åtgärder som lyfts fram, bygger som tidigare nämnts på intentionerna i RUFSS. Hur dagens utmaningar och behov ska lösas på bästa sätt är dock inte tydligt. Det uppstår ett glapp mellan den utglesning av trafiken som föreslås i den senaste trafikförändringsremissen (T22) och de stora utbudsökningar och investeringar som föreslås i kollektivtrafikplanen. Trafikkontoret saknar också en koppling till Länsplanen och det regionala behov som tydliggörs i den processen.

Bytespunkter och bussterminaler

Trafikkontoret saknar en helhetssyn över alla bytespunkter och bussterminaler i Stockholm stad. Tabellerna visar på ett urval av bytespunkter och bussterminaler där resandet beräknas öka till följd av beslutade åtgärder. Planens bedömning är att det finns betydande behov av åtgärder för ett femtiotal bytespunkter och ett trettiotal bussterminaler till år 2030. Vissa bytespunkter nämns i text och andra i bilaga. Här behöver trafikförvaltningen förtydliga vilka av dessa som har störst behov av åtgärder och konkretisera vilka åtgärder som behövs för att lösa bristerna. Trafikkontorets bedömning är att det finns stora utmaningar i att genom-

föra åtgärder för att lösa kapacitetsbristerna i bussterminalerna till 2030. Därför är det viktigt att ha en gemensam planering för vilka bussterminaler som ska åtgärdas först, så att trafikkontoret och trafikförvaltningen tillsammans lägger tid och resurser på rätt plats. Trafikkontoret saknar även bussterminalen i Spånga som finns upptagen i nuvarande Länsplan och där åtgärder tidigare har planerats för att möta en utökad efterfrågan av kollektivtrafik.

När det gäller bytespunkterna är det viktigt att behoven av att ta omhand ett ökat resenärsflöde löses effektivt. Effektiviseringar bör till stor del kunna göras inom befintlig bytespunkt med mindre justeringar utanför själva bytespunkten. För bussterminalernas kapacitet handlar det däremot om behov av större ytor, där trafikförvaltningen är beroende av en planering tillsammans med Stockholm stad. En tydlighet kring behovet av ytor för bussterminalerna är viktigt i en kollektivtrafikplan som ska visa på de framtida behoven för kollektivtrafiken. Det blir svårt för Stockholm stad att reservera eventuell mark för utökade bussterminaler i olika pågående projekt om staden inte vet hur stort behovet är i respektive bussterminal. Om inte detta kan göras i kollektivtrafikplanen så bör det göras i efterföljande sektorsutredningar.

Det är positivt att trafikförvaltningen lyfter målkonflikten som uppstår mellan utökad terminalyta och bostadsbyggande. Hur frågan ska lösas är en annan sak. Trafikkontoret välkomnar att trafikförvaltningen ser det som intressant att regionen skulle kunna ta en bredare roll som fastighetsutvecklare. Trafikkontoret anser att det i vissa fall skulle kunna gå att lösa målkonflikten med bostadsbyggandet genom att bygga in terminalerna och integrera dem i byggnader. I de olika stadsbyggnadsprojekt som nu pågår, där bussterminaler ingår, tenderar hållplatslägen att bli utspridda längs med gatorna. Utspridda bytespunkter bidrar till en otydlig och rörig trafikmiljö, vilket skapar oattraktiva byten med långa gångtider.

Det är positivt att kollektivtrafikplanen delat in åtgärderna i tre nivåer för att bedöma deras effekt och vara stöd i fortsatt utredningsarbete. Generellt ställer sig dock trafikkontoret frågande till hur vissa av åtgärderna bedömts hamna i nivån ”systemkritiska åtgärder för god funktion i befintligt system” (nivå 1). För åtgärderna i bytespunkter och bussterminaler hamnar alla åtgärder på nivå 1. Detta stämmer väl in på det behov och brister som identifierats kopplat till kapacitet i bussterminalerna. Däremot ställer sig trafikkontoret mycket frågande till den systemkritiska åtgärden (till år 2030) att utreda en gångtunnel mellan Södra station och Slussen. En sådan åtgärd är sekundär jämfört med de kapacitetsbrister i bussterminalerna som redan finns idag. Dessutom är det ett kortare byte på cirka 300 meter mellan pendeltåget vid Södra station och tunnelbanan vid Mariatorget. Andra åtgärder som föreslås utredas är ny koppling mellan Bandhagen och stombuss 173 och förbättrad koppling mellan pendeltåget och Tvärbanan i Årstaberget samt ny koppling mellan Centralen/City och båtarna vid Klara mälstrand, vilket är positivt. Även om trafikkontoret anser att detta är bra förslag på åtgärder att utreda vidare så bör effektivisering och ökad kapacitet i bussterminalerna gå före.

Även trygghetsaspekten är viktig att ta i beaktning då flera terminaler är byggda på 70- och 80-talet och upplevs slutna, slitna och otrygga. Om trafikförvaltningen bedömer kapaciteten i en bussterminal som tillräcklig samtidigt som den är otrygg finns ingen tydlig väg till lösning på trygghetsfrågan. Det är viktigt att inte glömma resenärens upplevelse och upplevda trygghet så alla vill och vågar använda kollektivtrafiken.

Trafikkontoret ser ett tydligt behov av att arbeta parallellt med att förtydliga och förnya de gällande avtalen för flera terminaler. Detta för att förtydliga och uppdatera rollfördelningen vad gäller behov av åtgärder.

Stomtrafiken

Övergripande kring stomtrafiken

Kollektivtrafikplanen pekar ut brister, behov samt åtgärder för att lösa dessa. Trafikkontoret saknar ett tydligt stamnät i kollektivtrafikplanen så att de viktigaste och mest prioriterade linjerna pekas ut på en karta. Detta gäller särskilt för innerstadens stamnät, där ändarna på linjerna är oklara. Trafikkontoret och trafikförvaltningen behöver tillsammans diskutera dessa förslag till linjeförändringar.

Det är bra att de identifierade kapacitetsproblemen längs med stombusslinjernas sträckningar lyfts fram. Det handlar främst om de större busstråken såsom Roslagsvägen/Valhallavägen, Värmdövägen/Stadsgårdsleden och Nynäsvägen/Centralbron/ Klarastrandsleden samt Drottningholmsvägen/Kvarnbacksvägen/ Norrbyvägen. Delar av dessa stråk har också utretts inom ÅVS Grönt Ljus stombuss och trafikkontoret har påbörjat trafikutredningar. För att stadens budget ska räcka till så måste en prioritering av kollektivtrafikåtgärderna göras och rätt åtgärder genomföras. Trafikkontoret arbetar fortsatt med detta i dialog med trafikförvaltningen.

Vad som krävs för att nya stombusslinjer ska kunna börja trafikera en gata diskuteras redan idag mellan trafikkontoret och trafikförvaltningen. Denna diskussion kommer säkerligen att fortsätta i samband med de förslag till nya stombusslinjer som tagits fram i kollektivtrafikplanen. Tillsammans behöver trafikkontoret och trafikförvaltningen komma överens om detta. Arbetet med att utreda förutsättningarna för linje 5 bör kunna användas som exempel på ett gemensamt arbete som fungerar bra.

Åtgärder i stomtrafiken ur ett 2030 perspektiv

Nedan följer trafikkontorets synpunkter på de åtgärder som trafikförvaltningen bedömer är systemkritiska åtgärder för god funktion i befintligt system:

Kollektivtrafikplanen anger åtgärder för framkomlighet så att mål hastighet och hållplatsavstånd enligt trafikkoncepten uppnås. Trafikkontorets initiala bedömning är att omfattande åtgärder behövs i gaturummet, tillsammans med utökade hållplatsavstånd och påstigning i alla dörrar, för att nå dessa mål. Trafikkontoret måste dock också göra avvägningar gentemot andra trafikslag och angelägna funktioner i gatumiljön. I det nuvarande stombussnätet finns det en rad utmaningar identifierade i arbetet med att förbättra framkomligheten i stombussnätet. Utmaningar som kostar både tid och pengar. Här behöver trafikförvaltningen och trafikkontoret tillsammans bli ännu mer effektiva och bättre på att ta fram underlag som visar på var behovet av kollektivtrafikåtgärder är störst. Samtidigt behövs en gemensam struktur för genomförandet av gatuåtgärder som trafikkontoret ansvarar för tillsammans med den trafikering med minskat hållplatsavstånd och i vissa fall nya bussar som trafikförvaltningen planerar. En sådan diskussion har påbörjats mellan trafikkontoret och trafikförvaltningen.

Trafikkontoret ser positivt på trimningsåtgärder såsom längre fordon. Det finns samtidigt utmaningar i längre och större fordon då en anpassning i befintligt vägnät behövs, något som trafikkontoret och trafikförvaltningen tillsammans får utreda vidare. Trafikkontoret vill understryka att det är ett omfattande arbete att utreda och genomföra gatuåtgärder för att möjliggöra längre bussar i hela stornätet inom stadens gränser. Att ha längre bussar som trimningsåtgärd för alla stombussar med målår 2030, är inte realistiskt när åtgärderna ännu inte är helt utredda och projekterade. Trafikkontoret anser det rimligt att påbörja utredningsarbetet för stombussarna i innerstan och ha dessa åtgärder genomförda till 2030.

Synpunkter på de mer specifika åtgärderna

Trafikförvaltningen planerar enligt kollektivtrafikplanen en förlängning av stombussarna från Tyresö till City och Karolinska år 2030. För att det ska bli möjligt behövs en del kollektivtrafikfrämjande åtgärder vilka tidigare också identifierats i ÅVS Grönt Ljus stombuss. Trafikkontoret utreder idag ramper och nya hållplatslägen i Gullmarsplan samt kollektivtrafikkörfält längs med Nynäsvägen. Trafikkontoret antar att det nya hållplatsläget ska användas istället för bussterminalen för stombussarna till och från City/Karolinska. Samtidigt har ett planprogram för Gullmarsplan och Nynäsvägen startats upp för att utveckla stadsdelen. I det arbetet kommer trafikkontoret att arbeta för att kollektivtrafiken får en central roll. Programmet kan komma fram till andra trafiklösningar vilket gör att ramperna som idag föreslås i Gullmarsplan kanske inte är aktuella på samma sätt. Trafikkontoret har inom ramen för länsplansprocess begärt att få skjuta fram det namngivna objektet för att åtgärderna ska kunna harmonisera med planprogrammet för stadsdelen. Trafikkontoret och trafikförvaltningen behöver fortsatt diskutera kollektivtrafikfrämjande åtgärder i Gullmarsplan och på Nynäsvägen.

Diskussioner har tidigare förts om vart stombussarna från Tyresö ska angöra City. Trafikkontoret anser att bussarna i största möjliga mån bör trafikera Cityterminalen. Främsta anledningen till detta är att det råder brist på gatuförlagda hållplatslägen i och runt City/nedre Norrmalm som lämpar sig för dubbla ledvagnar. Bytespunkten skulle därmed bli utspridd över en större yta. Detta skapar ett oattraktivt byte med längre gångtider och en otydlighet i vart bussarna avgår. Ett hållplatsläge i Cityterminalen är även mer lämpligt ur ett trygghets- och resenärsperspektiv. Att samla SL-busstrafiken på en plats skapar en tydlighet för resenärerna samtidigt som Cityterminalen är skapad som en kollektivtrafiknod där det finns plats för att vänta inomhus och utträta enklare serviceärenden. Inom ramen för arbetet med centralstationsområdet arbetar trafikkontoret för att möjliggöra genomgående busstrafik i Cityterminalen i bägge riktningar.

En annan åtgärd som trafikförvaltningen föreslår är att utveckla dagens linje 157 & 540 på tvären mellan Danderyds sjukhus – Spånga till en stombuss. Detta är intressant och bör utredas vidare. Att införa en ny stomlinje kräver dock en del investeringar, både i form av drift- och gatuåtgärder. Investeringar som kanske först och främst behövs i andra mer prioriterade kollektivtrafikstråk där resande är högt.

Kollektivtrafikplanen anger åtgärder för framkomlighet så att mål hastighet och hållplatsavstånd kan uppnås, inklusive utveckling av stadsexpressbuss med BRT-standard för linje 4. Trafikkontoret och trafikförvaltningen utreder under 2020-2021 vilka åtgärder som kan genomföras för att uppnå BRT-standard tillsammans med andra alternativa åtgärder för att förbättra för stomtrafiken längs med linje 4. Utredningsarbetet fortsätter under hösten 2021.

De åtgärder som trafikförvaltningen kategoriserar som systemkritiska åtgärder för god funktion i befintligt system kommer i sin tur att behöva prioriteras. Ett prioriteringsarbete som staden och trafikförvaltningen behöver göra tillsammans.

För åtgärder som är systemutvecklande och effektiviserande föreslås dagens direkttrafik från Södertälje/Hallunda/Tumba att bli stombusstrafik och trafikera Liljeholmen istället för Fridhemsplan. Detta underlättar för linje 4 och framtida linje 5 i Hornstull och vid Västerbroplan i högtrafik. Däremot finns det utmaningar för vändande trafik i Liljeholmen/Marievik då busstrafiken inte ryms inom befintlig terminal. I samband med att tunnelbanan byggs mellan Fridhemsplan och Älvsjö så bör trafikförvaltningen överväga en ytterligare terminal i Liljeholmen om stombusstrafiken från Södertälje med omnejd ska vända i Liljeholmen.

Spårtrafik

För tvärbanan föreslås trimningsåtgärder och framkomlighetsåtgärder för minskade restider. Trafikkontoret ställer sig generellt positiv till trimningsåtgärder på tvärbanan. I samband med tvärbanan vill trafikkontoret också lyfta problematiken med ATC-systemet som ger långa rödtider för bland annat fotgängare och annan busstrafik. Trafikförvaltningen bör se över säkerhetskraven för tvärbanan för att på så sätt underlätta för andra trafikanter vid en ökad turtäthet. Trafikkontoret bistår och deltar som vägghållare i utredningar eller projekt som syftar till att främja kollektivtrafikåtgärder på tvärbanan men initiering av dessa projekt bör komma från trafikförvaltningen.

Kollektivtrafikplanen lyfter också behovet av att kunna vända fler tåg på tvärbanan i Mårtensdal. Denna åtgärd har diskuterats i arbetet med Stomlinje Söderort-Nacka. Det finns utmaningar med detta förslag, då samtliga övergångsställen på en sträcka på cirka 350 meter mellan Textilgatan och Lumagatan på Hammarby allé försvinner. Trafikkontoret är tveksamt till detta förslag eftersom det ger stora negativa konsekvenser för övriga trafikanter, främst gående och cyklister, som behöver korsa gatan. Åtgärden behöver precis som trafikförvaltningen konstaterar utredas vidare.

Trafikförvaltningen föreslår en förlängning av Spårväg City och sammankoppling med Lidingöbanan i Ropsten och ny spårväggren till Loudden. Kollektivtrafikens utbyggnad är en viktig förutsättning för utbyggnad av Norra Djurgårdsstaden. Trafikförvaltningen har tillsammans med staden utrett hur Norra Djurgårdsstaden ska trafikförsörjas, men det saknas beslut kring vilken kollektivtrafiklösning som ska väljas. Ansvaret för finansieringen av kollektiv-

trafik vilar på trafikförvaltningen medan staden ansvarar för att möjliggöra och underlätta för kollektivtrafik i sin planering.

Åtgärder i stomtrafiken ur ett 2050-perspektiv

Ur ett 2050-perspektiv föreslås en förlängning av grön tunnelbana från Skarpnäck till Sköndal för trafikförsörjning av den nya stadsdelen. Detta är i linje med intentionerna i stadens översiktsplan.

En eventuell förlängning av Spårväg Syd från Älvsjö via Gullmarsplan till Nacka nämns också som en åtgärd för höjd ambitionsnivå för regional tillgänglighet. Trafikkontoret är positivt till stomtrafik i detta stråk.

För att hantera identifierade kapacitetsbrister i innerstadens stadsstomtrafik föreslår trafikförvaltningen en konvertering till stadsspårväg på linje 4, 5 och 6. Trafikkontoret är tveksamma till genomförbarheten av ett sådant projekt, både på grund av utrymmesskäl och på grund av de höga investeringskostnaderna.

Matartrafik och direkttrafik

En ny matarlinje från Hässelby till Barkarby föreslås som åtgärd för att öka stomtrafikens upptagningsområde. En ny busslinje mellan dessa platser tycker trafikkontoret är intressant. Vilka åtgärder som krävs för att trafikförvaltningen ska starta en ny linje skulle dock kunna förtydligas.

När det gäller direkttrafiken så föreslås bland annat flera nya linjer i samband med Förbifart Stockholms öppnande. Konkurrenskraftig kollektivtrafik med bra restider i förbifarten är välkommet för att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft mellan bland annat Skärholmen och Kista.

Långsiktig utblick

Kontoret noterar att trafikförvaltningen identifierar att en mer kapacitetsstark kollektivtrafik kommer att behövas på längre sikt om Bromma flygfält exploateras. Två alternativ nämns: en vidareutveckling av tunnelbanesystemet alternativt ett utvecklat spårvägsnät med matning till ex Sundbyberg C eller en framtida pendeltågsstation i Solvalla.

På längre sikt ser trafikförvaltningen ett behov av en mer kapacitetsstark kollektivtrafik längs med stomlinje 172 (Norsborg-Flemingsberg-Skarpnäck) och linje 176/177 (Ekerö-Brommaplan-Solna station-Danderyd sjukhus). Trafikkontoret noterar även detta.

Förutsättningar för planens genomförande

Kollektivtrafikplanen kan inte genomföras utan länets kommuner och Trafikverket i egenkap av väghållare. Staden och trafikförvaltningen behöver komma överens om vilka behov som är viktigast att prioritera för att sedan gemensamt ansvara för sin del i att främja kollektivtrafiken och göra den mer attraktiv. Både för att bibehålla befintliga resenärer och för att locka nya.

Ett av syftena med kollektivtrafikplanen är att tydliggöra roller och ansvar för implementeringen av planens förslag. Då bör den rimligtvis övergripande redogöra för hur planens ska finansieras och genomföras.

Att kollektivtrafikplanen bygger på RUFSS är förståeligt samtidigt som det gör kollektivtrafikplanen till något som kan uppfattas som långt ifrån verkligheten. Både hos trafikkontoret och hos trafikförvaltningen är de ekonomiska resurserna begränsade precis som länets tilldelning av medel genom den nationella planen.

När det kommer till genomförandet av kollektivtrafikplanen kvarstår det en hel del arbete med att prioritera bland de mest systemkritiska åtgärderna. Trafikkontoret önskar att detta prioriteringsarbete tas ännu ett steg längre i kollektivtrafikplanen.

Kollektivtrafikens roll i staden

Kollektivtrafiken har en nyckelroll i den växande staden där gatuutrymmet måste användas smart för att kunna transportera så många människor som möjligt på en begränsad yta. När länet och staden växer är det också önskvärt att de regionala resorna över kommungränsen görs med kollektivtrafik framför bil.

I och med att den regionala kollektivtrafikplanen ersätter Stomnätsplanen som strategiskt dokument hos trafikförvaltningen behöver också Stomnätsplanen ersättas i stadens strategiska ramverk. Trafikkontoret ser ett behov av att ta fram en gemensam plan, tillsammans med trafikförvaltningen, där kollektivtrafikens viktigaste stråk och noder pekas ut. Planen tar sin utgångspunkt i Stomnätsplanen, stadens Framkomlighetsstrategi och Översiktsplan, samt dagens kollektivtrafikresande. De stråk som pekas ut bygger på dagens och det framtida stombussnätet, där eventuella förändringar görs om behov finns, exempelvis genom ett högt resande, hög turtäthet eller identifiering av busstråk till viktiga målpunkter som idag inte pekats ut. Planen syftar till att vara ett planeringsstöd som tydligt visar kollektivtrafikens behov, särskilt på gator och vägar inom stadens gränser. Planen syftar också till att redovisa gemensamma planeringsprinciper och definiera målet om attraktiv kollektivtrafik. Planen kan ses som en konkretisering av den regionala kollektivtrafikplanen, men där också mer fokus läggs på dagens kollektivtrafik och dess nät.

Trafikförvaltningens regionala kollektivtrafikplan är trots en viss oklarhet kring prioritering och finansiering, ett välkommet inslag i den strategiska planeringen av kollektivtrafiken i länet. Det kommande arbetet handlar om att konkretisera denna planering. Trafikkontoret välkomnar och ska bidra till detta arbete.

Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd

Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 26 augusti 2021 att godkänna förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 13 augusti 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är positiva till att regionen får ett mer utvecklat kollektivtrafknät. Ett ökat kollektivt resande är inte bara positivt för klimatet, det innebär också mindre trängsel, mindre buller och mindre föroreningar i regionen.

Tvärförbindelserna i Stockholm är något som under många år har diskuterats och en förstärkning av dessa är ett måste i framtidens Stockholm. Förvaltningen är också positiv till att region Stockholm lägger en ökad vikt vid fritidsresor via kollektivtrafik då dessa blir en allt större del av andelen resor.

Förvaltningens synpunkter angående den föreslagna tunnelbanelinjen mellan Älvsjö och Fridhemsplan kommer att redogöras i det separata ärende som är helt tillägnat den nya tunnelbanan.

Förvaltningen har inga ytterligare synpunkter.

Reservationer m.m.

Miljö- och hälsoskyddsämnden

Särskilt uttalande gjordes av Emilia Bjuggren m.fl. (S) enligt följande.

Vi instämmer i förvaltningens remissvar på kollektivtrafikplanen 2050 som är ett viktigt planeringsdokument för att skapa en hållbar storstadsregion för alla. Det är tydligt att kollektivtrafiken behöver utvecklas i en stad som växer. En högre andel som reser kollektivt jämfört med bilresandet spar på både miljö och klimat med mindre utsläpp och buller och leder sammanlagt till ett effektivare transportsystem. Det är dessutom en investering som framförallt gynnar dem med lägre inkomster, även om den är bra för alla.

Vi oroas därför av bedömningen att de aviserade åtgärderna inte kommer att räcka för att nå trafikförsörjningens mål för kollektivtrafikresandet. Kollektivtrafikplanen kommer därmed behöva uppdateras kontinuerligt och föreslå nya åtgärder i takt med att utvecklingen går framåt.

Vi socialdemokrater vill prioritera investeringar i hållbara transporter. Staden och regionen behöver satsa på gång, cykel och kollektivtrafik framför investeringar som bedöms leda till ökade utsläpp. Vi vill utveckla tunnelbanan och knyta ihop densamma med tvärgående förbindelser. Vi vill också utveckla busstrafiken med separata körfält, snabbussystem och utvecklade busskartor. Vi välkomnar idéerna om att underlätta för stockholmarna att växla mellan olika transportslag, där kollektivtrafiken kombineras med andra färd sätt. Vi ser framför oss att SL-kortet görs om till ett mobilitetskort som samordnar delnings- och betalningstjänster för allt ifrån båt, tåg, tunnelbana, låncyklar, bilpooler med mera. När kollektivtrafiken utvecklas är det också viktigt att biljettpriserna inte skenar så att alla har råd att resa i staden.

Vi vill även understryka behovet av att fördjupa analyserna av resandet i staden efter pandemin. De som har kunnat jobba hemifrån har lagt grunden för en ökad mängd distansarbete vilket påverkar hur efterfrågan på resor i staden kommer se ut. Nya och flexibla arbetstider har potential att jämna ut trafikresandet över dagarna och på så sätt använda befintlig kapacitet mer effektivt. Det är viktigt att dessa aspekter lyfts in i planeringen som komplement till prognoserna som tagits fram av RUF5 2050. Det är också centralt att kollektivtrafikplaneringen knyts an till regionens energiförsörjningsplanering för att säkra förutsättningarna för en fortsatt expansion

Särskilt uttalande gjordes av Deniz Butros m.fl. (V) enligt följande.

En välfungerande kollektivtrafik är en förutsättning för ett fungerande samhälle och för klimatomställningen. Därför välkomnar Vänsterpartiet trafikförvaltningens långsiktiga utvecklingsplan för kollektivtrafiken. Framtidsvisionerna som presenteras i planen har långtgående påverkan på staden, stadsbilden och stockholmarna. Därför ser vi fram emot en bra samverkan mellan Stockholms stad och Region Stockholm där staden är en aktiv och konstruktiv part.

Idag står kollektivtrafiken framför stora utmaningar. Pandemin har inte bara inneburit ekonomiska förluster för kollektivtrafiken utan också ändrat på mobilitetsmönstren, och det är för tidigt att förutse vilka ändringar kommer att bli långvariga. Den viktigaste utmaningen är kollektivtrafikens klimatomställning. Långt innan planåret 2050 behöver Stockholms kollektivtrafik elektrifieras, vilket innebär att flera tekniska, organisatoriska och ekonomiska frågor behöver lösas. Även där ser vi gärna att staden stödjer detta arbete på ett proaktivt sätt.

Vänsterpartiet vill skapa en välkomnande, trygg och tillgänglig kollektivtrafik för hela befolkningen. Kollektivtrafiken behöver utvecklas så att den verkligen blir konkurrenskraftig mot privatbilismen så att dess andel kan öka. Utan detta kan inte klimatmålen nås. En attrak-

tiv kollektivtrafik innebär också att kollektivtrafiktaxan är låg och att den till en större del finansieras från skattemedel. Vi vill även skapa bättre förutsättningar för kombinerad mobilitet och ser helst att kommuner och regioner är drivande i det arbetet så att det kommer alla invånarna till del.

Vänsterpartiet ser positivt på kapacitetsstarka kollektivtrafiklösningar där trafikslagen används på ett optimalt sätt. Vi vill utveckla tunnelbanan som kompletteras av annan spårbunden trafik, BRT (Bus Rapid Transit)-linjer och bussar. Här är det av stor vikt att kollektivtrafiken planeras och byggs i samma takt som staden så att den blir en naturlig del av invånarnas vardag.

Särskilt uttalande gjordes av Urban Emson (SD) enligt följande.

Sverigedemokraterna ser positivt på många av de 84 åtgärdsförslagen för att stärka och förbättra kollektivtrafiken. Dock vill vi lyfta fram ett särskilt stort framtida problem i Stockholms kollektiv trafik - bussterminalen i Katarinaberget. Problematiken med byggandet av denna (och även Nobel Center m.m.), den ohållbara kostnadsbilden för detta projekt och de enorma olägenheterna för Stockholm trafik i allmänhet har vi påtalat upprepade gånger, och vi anser att en kollektivtrafikplan för 2050 borde granska och redan nu komma med idéer om hur denna stora källa till framtida problem kan desarmeras.

Stadsbyggnadsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av Jan Valeskog m.fl. (S) enligt följande.

Den nya kollektivtrafikplanen är viktig eftersom den utgör en långsiktig vision om hur kollektivtrafiken måste utvecklas, inte minst för att klara den ökade efterfrågan som kommer med en beräknad kraftig befolkningstillväxt på över 40 procent till år 2050. Nackdelen med förslaget till ny kollektivtrafikplan är att den framstår som en omfattande "önskelista" där varken ekonomiska ramar eller finansiella förutsättningar finns medtagna. Det saknas även idéer på hur en fortlöpande utvärdering ska göras av planens mål och indikatorer. Detta är en stor svaghet om kollektivtrafikplanen i praktiken ska kunna fungera som ett vägledande dokument åren framöver.

Förslaget till kollektivtrafikplan saknar även beskrivningar av hur resandet kommer att kunna påverkas av att cirka hälften av all arbetskraft i Stockholms län (enligt beräkningar av Sweco) har arbeten som idag möjliggör hemarbete delar av arbetsveckan. Detta kommer rimligtvis innebära en minskad efterfrågan av kollektivtrafik de närmaste åren. Denna trend kommer troligtvis stärkas av att många dessutom väljer andra transportsätt till och från jobbet, exempelvis cykling. Över tid kommer förstås den kraftiga befolkningsökningen, som också redovisas i planen, kräva omfattande investeringar i ny kapacitet i kollektivtrafik.

I kollektivtrafikplanen behöver även andra regionala planer tydligare framhållas. Det gäller exempelvis den regionala cykelplanen som innebär ett åtagande om en kraftig ökning av andelen cykling i länets trafikarbete, från ca 7 procent idag till 20 procent år 2030. Kollektivtrafikplanen behöver utifrån detta beskriva hur regionen ska kunna möjliggöra för resenärer att ta med cykeln på vissa sträckor i den spårbundna kollektivtrafiken.

För Stockholms stad är det viktigt att prioritera frågor om hur busstomnätet kan få bättre tillgänglighet och högre genomsnittshastighet. Teoretiskt sett skulle det vara en fördel att omvandla flera av busstomnätets linjer till spårtrafik, problemet är dock att investeringarna för detta precis som för andra spårprojekt ovan jord i Stockholms innerstad visat sig vara mycket höga, till och med motsvarande investeringarna för helt nya tunnelbanespår per meter. Anledningen till detta är främst att det är väldigt kostsamt med ledningsomdragningar och tunnlar i denna del av staden.

För Stockholms stad är det också viktigt att regionens blågröna majoritet slutar obstruera ny kapacitet i bussterminalerna vid Gullmarsplan och Brommaplan samt utbyggnaden av spårtrafiken vid Norra Djurgårdsstaden. Det är inte trovärdigt att partierna utåt säger att projekten är prioriterade, vilket också sägs i denna plan, men sedan vägrar tillsätta ekonomiska medel så att stadens tidplaner för dessa projekt kan hållas.

Vi vill också framhålla vikten av att se över arbetet för en förlängning av Fridhemsplan-Älvsjö hela vägen till Fagersjö, eller öppna en ny pendeltågstation i Fagersjö. Den nya sträckningen och nya stationer kan på så vis skapa bättre försörjning av kollektivtrafik till området och öka potentialen för framtida bostadsbyggande.

Slutligen är beskrivningen i planen av att nuvarande Bromma flygfält inte är aktuell för planering av kollektivtrafik förrän efter år 2050 mycket verklighetsfrånvänt. Det kommer att vara klarlagt inom kort att det inte är rimligt att staten och staden årligen lägger flera 100 miljoner kronor i subventioner till en halvtom flygplats och samtidigt i praktiken försvagar Arlandas framtida konkurrenskraft i Skandinavien. Planeringen för kapacitetsstark kollektivtrafik via den nya stadsdelen Bromma parkstad måste omgående påbörjas.

Särskilt uttalande gjordes av Sara Stenudd m.fl. (V) enligt följande.

En välfungerande kollektivtrafik är en förutsättning för ett fungerande samhälle och för klimatomställningen. Därför välkomnar Vänsterpartiet trafikförvaltningens långsiktiga utvecklingsplan för kollektivtrafiken. Framtidsvisionerna som presenteras i planen har långtgående påverkan på staden, stadsbilden och stockholmarna. Därför ser vi fram emot en bra samverkan mellan Stockholms stad och Region Stockholm där staden är en aktiv och konstruktiv part.

Idag står kollektivtrafiken framför stora utmaningar. Pandemin har inte bara inneburit ekonomiska förluster för kollektivtrafiken utan också ändrat på mobilitetsmönstren, och det är för tidigt att förutse vilka ändringar kommer att bli långvariga. Den viktigaste utmaningen är kollektivtrafikens klimatomställning. Långt innan planåret 2050 behöver Stockholms kollektivtrafik elektrifieras, vilket innebär att flera tekniska, organisatoriska och ekonomiska frågor behöver lösas. Även där ser vi gärna att staden stödjer detta arbete på ett proaktivt sätt.

Vänsterpartiet vill skapa en välkomnande, trygg och tillgänglig kollektivtrafik för hela befolkningen. Kollektivtrafiken behöver utvecklas så att den verkligen blir konkurrenskraftig mot privatbilismen så att dess andel kan öka. Utan detta kan inte klimatmålen nås. En attraktiv kollektivtrafik innebär också att kollektivtrafiktaxan är låg och att den till en större del finansieras från skattemedel. Vi vill även skapa bättre förutsättningar för kombinerad mobilitet och ser helst att kommuner och regioner är drivande i det arbetet så att det kommer alla invånarna till del.

Vänsterpartiet ser positivt på kapacitetsstarka kollektivtrafiklösningar där trafikslagen används på ett optimalt sätt. Vi vill utveckla tunnelbanan som kompletteras av annan spårbunden trafik, BRT (Bus Rapid Transit)-linjer och bussar. Här är det av stor vikt att kollektivtrafiken planeras och byggs i samma takt som staden så att den blir en naturlig del av invånarnas vardag.

Trafiknämnden

Särskilt uttalande gjordes av Jan Valeskog m.fl. (S) enligt följande.

Den nya kollektivtrafikplanen är viktig eftersom den utgör en långsiktig vision om hur kollektivtrafiken måste utvecklas, inte minst för att klara den ökade efterfrågan som kommer med en beräknad kraftig befolkningstillväxt på över 40 procent till år 2050. Nackdelen med förslaget till ny kollektivtrafikplan är att den framstår som en omfattande "önskelista" där varken ekonomiska ramar eller finansiella förutsättningar finns medtagna. Det saknas även idéer på

hur en fortlöpande utvärdering ska göras av planens mål och indikatorer. Detta är en stor svaghet om kollektivtrafikplanen i praktiken ska kunna fungera som ett vägledande dokument åren framöver.

Förslaget till kollektivtrafikplan saknar även beskrivningar av hur resandet kommer att kunna påverkas av att cirka hälften av all arbetskraft i Stockholms län (enligt beräkningar av Sweco) har arbeten som idag möjliggör hemarbete delar av arbetsveckan. Detta kommer rimligtvis innebära en minskad efterfrågan av kollektivtrafik de närmaste åren. Denna trend kommer troligtvis stärkas av att många dessutom väljer andra transportsätt till och från jobbet, exempelvis cykling. Över tid kommer förstas den kraftiga befolkningsökningen, som också redovisas i planen, kräva omfattande investeringar i ny kapacitet i kollektivtrafik.

I kollektivtrafikplanen behöver även andra regionala planer tydligare framhållas. Det gäller exempelvis den regionala cykelplanen som innebär ett åtagande om en kraftig ökning av andelen cykling i länets trafikarbete, från ca 7 procent idag till 20 procent år 2030. Kollektivtrafikplanen behöver utifrån detta beskriva hur regionen ska kunna möjliggöra för resenärer att ta med cykeln på vissa sträckor i den spårbundna kollektivtrafiken.

För Stockholms stad är det viktigt att prioritera frågor om hur busstomnätet kan få bättre tillgänglighet och högre genomsnittshastighet. Teoretiskt sett skulle det vara en fördel att omvandla flera av busstomnätets linjer till spårtrafik, problemet är dock att investeringarna för detta precis som för andra spårprojekt ovan jord i Stockholms innerstad visat sig vara mycket höga, till och med motsvarande investeringarna för helt nya tunnelbanespår per meter. Anledningen till detta är främst att det är väldigt kostsamt med ledningsomdragningar och tunnlar i denna del av staden.

För Stockholms stad är det också viktigt att regionens blågröna majoritet slutar obstruera ny kapacitet i bussterminalerna vid Gullmarsplan och Brommaplan samt utbyggnaden av spårtrafiken vid Norra Djurgårdsstaden. Det är inte trovärdigt att partierna utåt säger att projekten är prioriterade, vilket också sägs i denna plan, men sedan vägrar tillsätta ekonomiska medel så att stadens tidplaner för dessa projekt kan hållas.

Slutligen är beskrivningen i planen av att nuvarande Bromma flygfält inte är aktuell för planering av kollektivtrafik förrän efter år 2050 mycket verklighetsfrånvänt. Det kommer att vara klarlagt inom kort att det inte är rimligt att staten och staden årligen lägger flera 100 miljoner kronor i subventioner till en halvtom flygplats och samtidigt i praktiken försvagar Arlandas framtida konkurrenskraft i Skandinavien. Planeringen för kapacitetsstark kollektivtrafik via den nya stadsdelen Bromma parkstad måste omgående påbörjas.

Särskilt uttalande gjordes av Rikard Warlenius m.fl. (V) enligt följande.

En välfungerande kollektivtrafik är en förutsättning för ett fungerande samhälle och för klimatomställningen. Därför välkomnar Vänsterpartiet trafikförvaltningens långsiktiga utvecklingsplan för kollektivtrafiken. Framtidsvisionerna som presenteras i planen har långtgående påverkan på staden, stadsbilden och stockholmarna. Därför ser vi fram emot en bra samverkan mellan Stockholms stad och Region Stockholm där staden är en aktiv och konstruktiv part.

Idag står kollektivtrafiken framför stora utmaningar. Pandemin har inte bara inneburit ekonomiska förluster för kollektivtrafiken utan också ändrat på mobilitetsmönstren, och det är för tidigt att förutse vilka ändringar som kommer att bli långvariga. Den viktigaste utmaningen är kollektivtrafikens klimatomställning. Långt innan planåret 2050 behöver Stockholms kollektivtrafik elektrifieras, vilket innebär att flera tekniska, organisatoriska och ekonomiska frågor behöver lösas. Även där ser vi gärna att staden stödjer detta arbete på ett proaktivt sätt.

Vänsterpartiet vill skapa en välkomnande, trygg och tillgänglig kollektivtrafik för hela befolkningen. Kollektivtrafiken behöver utvecklas så att den verkligen blir konkurrenskraftig mot privatbilismen så att dess andel kan öka. Utan detta kan inte klimatmålen nås. En attrak-

tiv kollektivtrafik innebär också att kollektivtrafiktaxan är låg och att kollektivtrafiken till en större del finansieras av skattemedel. Vi vill även skapa bättre förutsättningar för kombinerad mobilitet och ser helst att kommuner och regioner är drivande i det arbetet så att det kommer alla invånarna till del.

Vänsterpartiet ser positivt på kapacitetsstarka kollektivtrafiklösningar där trafikslagen används på ett optimalt sätt. Vi vill utveckla tunnelbanan och komplettera den med annan spårbunden trafik, BRT (Bus Rapid Transit)-linjer och bussar. Här är det av stor vikt att kollektivtrafiken planeras och byggs i samma takt som staden så att den blir en naturlig del av invånarnas vardag.

Ersätтарыtrande gjordes av Malin Ericson (Fi) som instämmer i särskilt uttalande från Jan Valeskog m.fl. (S).