



## Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2035

Remiss från Region Stockholm  
Remisstid den 2 juni 2023

### Förslag till beslut

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadens promemoria.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

### Föredragande borgarrådet Karin Wanngård

#### Sammanfattning av ärendet

Region Stockholm har remitterat Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2035 bland annat till Stockholms stad för besvarande.

Trafikförsörjningsprogrammets uppgift är att sätta en långsiktig strategisk inriktning för hur Region Stockholm tillsammans med kommuner, berörda myndigheter och organisationer i regionen ska utveckla länets regionala kollektivtrafik. Målhorisonten för programmet är 2035.

#### Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden. Samtliga kontor och förvaltningar har svarat med kontorsyttranden på grund av kort remisstid.

*Stadsledningskontoret* ställer sig positivt till det regionala trafikförsörjningsprogrammet då det föreslår inriktning och mål som främjar kollektivtrafik och ett mer hållbart resande. Stadsledningskontoret välkomnar även en fortsatt samverkan mellan regionen och staden för att utveckla kollektivtrafiken kring både hållbart resande och att bebyggelseutveckling ska ske i kollektivtrafiknära lägen.

*Exploateringskontoret* ställer sig positivt till förslaget övergripande riktning och ser fördelarna med att bebyggelseutveckling i huvudsak sker i lägen med goda förutsättningar att gå och cykla och där en kapacitetsstark kollektivtrafik finns att tillgå. Samtidigt vill exploateringskontoret framhålla att det är av yttersta vikt att en

nära och lösningsorienterad dialog sker mellan regionen och kommunerna om hur bebyggelseutvecklingen ska kunna ske i de kollektivtrafiknära lägena.

*Miljöförvaltningen* ser positivt på att planen fokuserar på att minska och på sikt ta bort kollektivtrafikens utsläpp av växthusgaser och att den planen inte bara omfattar fordonen utan också fastigheter. Det är också positivt att den vattenburna trafiken omfattas.

*Stadsbyggnadskontoret* anser att det borde vara en tydligare koppling mellan Region Stockholms olika dokument och processer. Kontoret betonar även vikten av att kollektivtrafiken är beständig över tid, större fokus på fritidsresandet, behovet av att utveckla tvärresor och att kollektivtrafikens plats i stadsmiljön saknas.

*Trafikkontoret* ställer sig i stort positivt till det regionala trafikförsörjningsprogrammet och välkomnar ett fortsatt samarbete och samverkan för att utveckla kollektivtrafiken i staden. Trafikkontoret saknar dock ett resonemang om ökad befolkning i länet och dess påverkan på kollektivtrafiken.

#### Föredragande borgarrådets synpunkter

Jag välkomnar förslaget till regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2035. En stärkt kollektivtrafik är avgörande för att utsläppen från biltrafiken ska minska och för att staden ska kunna växa och utvecklas. Fler stockholmare, besökare och turister ska kunna välja kollektivtrafik, cykel och gång.

Trafikförsörjningsprogrammet pekar tydligt ut mål och inriktningar som främjar kollektivtrafik och ett mer hållbart resande vilket är positivt. Programmet lyfter också vikten av stärkt samverkan mellan regionen och kommunerna, där planeringen av kollektivtrafiken ska ske samordnat med stadsutvecklingen. En förutsättning för att det ska fungera i praktiken är att parterna har kontinuerliga avstämningar så som stadsledningskontoret påpekar i sitt utlåtande.

Jag delar också stadsledningskontorets bild av att en av de största utmaningarna för kollektivtrafiken är finansieringen av nya åtgärder och investeringar. Vi vill dock vara tydliga med att stadens ansvar för kollektivtrafiken är att möjliggöra och underlätta dess framkomlighet. Ansvaret för planering och finansiering av kollektivtrafiken ligger hos regionen.

I övrigt hänvisar jag till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Stockholm den 31 maj 2023

Karin Wanngård

## Bilagor

1. Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2035, dnr KS 2023/405-1.2
2. Preliminär hållbarhetsbedömning med MKB, Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2035, dnr KS 2023/405-1.1

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Särskilt uttalande** av borgarråden Christofer Fjellner, Dennis Wedin och Andrea Hedin (alla M) enligt följande.

En levande stad är en stad i rörelse. Då är det avgörande att det är enkelt att ta sig fram – oavsett om det är till fots, cykel, bil eller kollektivt. Att Region Stockholm tillhandahåller pålitlig, tillgänglig, effektiv och hållbar kollektivtrafik är därför alldeles avgörande.

Sedan den rödgröna majoriteten tillträdde hösten 2023 har utvecklingen för Storstockholms kollektivtrafik dock visat sig gå i fel riktning. I stället för en marginell prisökning av SL-korten, ska turtätheten på samtliga tunnelbanelinjer minska och ett 20-tal bussar dras in. Busslinjerna som planeras tas bort har främst trafikerat ytterstadsområdena eller andra kommuner – det vill säga sträckor där det inte finns särskilt många alternativa resor. Resultatet är inte bara att stockholmarna får kollektivtrafik utan att fler kommer behöva välja bilen som transportmedel för att vardagen ska gå ihop. Det riskerar framkomligheten i inte minst Stockholms innerstad samt att Stockholm på kort sikt får svårare att nå sina mål för bland annat koldioxidminskningar och förbättrad luftkvalitet. Det är anmärkningsvärt att Karin Wanngård i detta ärende inte kritiserar nedskärningarna och ställer sig på stockholmarnas sida.

Moderaterna i Stockholms stad står bakom målen till 2035 som presenteras i trafikförsörjningsprogrammet och beklagar därför att bland annat målen för hållbart resande äventyras genom försämringarna av kollektivtrafiken som planeras göras. Målen är bara ord om inga planer presenteras på hur de faktiskt ska nås. Vänsterstyret borde uppdra ett åtgärdsprogram för att målen de facto ska kunna nås.

Samtidigt välkomnar vi att trafikförsörjningsprogrammet lyfter att planeringen av kollektivtrafiken ska ske samordnat med kommunernas planering av markanvändning och bebyggelse. Vi tror det finns stor potential vad gäller att tätare länka samman kollektivtrafiken med resor till fort, cykel och bil. Allt med syftet i att underlätta och möjliggöra bättre och enklare resande för stockholmarna. Samverkan mellan regionen och staden är också fullkomligt avgörande för att öka tryggheten i anslutning till kollektivtrafiken – oavsett om det handlar om upplysning och stadsplanering eller om ordningsvakter och trygghetskameror.

På sikt tror vi också att såväl regionen som staden kommer behöva en mer långtgående plan vad gäller den ökade mikromobiliteten som inte sällan ersätter bilresorna och sker i anslutning till resor i kollektivtrafiken.

## **Kommunstyrelsen**

**Reservation** av Kristin Jacobsson (C) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Att delvis godkänna promemorian som svar på remissen
2. Att därutöver anföra följande

Det är positivt att trafikförsörjningsprogrammet lyfter fram samverkan med kommuner som en avgörande förutsättning för regionens mål för kollektivtrafiken ska uppnås. Det handlar, som programmet påpekar om kommunens ansvar för såväl vägar som mark. Men vi vill tillägga att en lyckad utbyggnad av kollektivtrafiken är beroende av en stadsutveckling som både tar hänsyn till resandemönster och möjlighet till mobilitet. På samma sätt är staden beroende av regionen och staten för att nya visioner för exploatering av stadens mark ska bli möjliga. Stockholms stad kan ta sitt regionala klimatansvar genom att bygga mycket i centrala och kollektivtrafikhärlägen där kollektivtrafik, tillsammans med gång och cykel, redan är de mest konkurrenskraftiga transportalternativen.

I sammanhanget kan som exempel nämnas det gemensamma ansvaret för att en förlängning av Spårväg city till Ropsten blir av, eller möjligheterna till positiv exploatering av Marieberg som gynnas av utökad kollektivtrafik till området. Vi ser också stora möjligheter till stadsutveckling i form av överdäckningar, som möjliggör nya bostäder, arbetsplatser, idrott och kultur utan att ta grönytor i anspråk, samtidigt som vi bygger bort väg- och spårbarriärer i stadsmiljön. Här bör alla tre politiska nivåer samlas och även hitta nya finansieringsmodeller. Ett exempel är så kallad value capture, där värdet av stadsutveckling som inkluderar utbyggnad av infrastruktur kan delas mellan de aktörer som investerar i projektet.

Samverkan är alltså bredare än programmet beskriver och detta bör reflekteras i den slutliga versionen. Region och kommun måste kunna samarbeta bättre med varandra, såväl som med Trafikverket och andra statliga myndigheter och med det privata näringslivet, för att färdigställa planerade projekt och möjliggöra framtida utveckling. Vi inte gräva ned sig i samma gamla skyttegravar kring ansvar och finansiering som hittills tagit fokus från det vi alla bör ha främst för ögonen – alla nutida och framtida stockholmarnas bästa.

**Särskilt uttalande** av Christofer Fjellner, Annika Friberg och Jonas Nilsson (alla M) som är likalydande med Moderaternas särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

**Ersättaryttrande** av Nike Örbrink (KD) enligt följande.

Jag välkomnar de mål som föreslås i försörjningsprogrammet. Att kollektivtrafiken är hållbar, tillgänglig och förvaltas ansvarsfullt knyter an till den kristdemokratiska förvaltarskapsprincipen.

Trafikförvaltningen konstaterar helt riktigt att andelen äldre i länet ökar och att efterfrågan på alternativa resmöjligheter därmed ökar. Vad vi däremot saknar i programmet är kopplingen mellan just den åldrande befolkningen och tillgängligheten i kollektivtrafiken. I vår mening behöver arbetet med ökad tillgänglighet i regionen inte enbart omfatta nya upptagningsområden geografiskt, utan även hur fler ska kunna ta del av den redan befintliga kollektivtrafiken på ett smidigt och inkluderande sätt. Vi vill därför understryka stadsledningskontorets efterfrågan om äldreperspektivet i färdigställandet av programmet.

## Ärendet

Trafikförsörjningsprogrammets uppgift är att sätta en långsiktig strategisk inriktning för hur Region Stockholm tillsammans med kommuner, berörda myndigheter och organisationer i regionen ska utveckla länets regionala kollektivtrafik. Målhorisonten för programmet är 2035. Programmet ska fungera vägledande för alla som är inblandade i utvecklingen av kollektivtrafik och hållbart resande i Stockholms län.

Bland regionens strategiska underlag är regional utvecklingsplan för Stockholm (RUFS 2050) överordnad trafikförsörjningsprogrammet. Därutöver finns även Kollektivtrafikplan 2050 som visar hur kollektivtrafiken behöver utvecklas.

Trafikförsörjningsprogrammet omfattar både allmän och kommersiell kollektivtrafik och rör alla trafikslag, såväl buss- och spårtrafik som kollektivtrafik på vatten. Programmet ska också redovisa åtgärder för att skydda miljön samt mål och åtgärder för att anpassa kollektivtrafiken till behov hos personer med funktionsnedsättning. Färdtjänsttrafiken ska också redovisas.

Den framtida behovsbilden i trafikförsörjningsprogrammet utgår från att kollektivtrafiken ska stötta den regionala utvecklingen där Stockholmsregionen ska vara en storstadsregion med stark attraktionskraft vilken bygger på tillgänglighet och inkludering för alla länets invånare och aktörer. Kollektivtrafiken spelar en central roll för att regionen på sikt ska bli helt utan klimatpåverkande utsläpp. Stockholmsregionen har under en längre tid haft en stark befolkningstillväxt med ökande resbehov som följd.

Befolkningstillväxten beskrivs som en stor tillgång men också en stor utmaning när de nationella och regionala klimatmålen ska nås.

För att kollektivtrafikens marknadsandel ska öka tar förslaget upp att det behövs satsningar på utbud, ekonomiska styrmedel och en transporteffektiv rumslig utveckling. Andra exempel på lösningar är flexibla biljettlösningar och utveckling av tvärkopplingarna i kollektivtrafiksystemet. Samtidigt behöver arbetet med tillgänglighetsanpassning fortsätta för att hela resekedjan från dörr till dörr ska fungera för resenärer med funktionsnedsättning samt för äldre och barn.

Kollektivtrafiken ska vara ett robust system för klimatet, miljön och människan. Förslaget beskriver hur Region Stockholm behöver planera omsorgsfullt och minimera miljöpåverkan vid trafikering samt byggnation och underhåll av kollektivtrafikanläggningar.

Trafikförsörjningsprogrammet är övergripande indelad i tre delar: behovet av kollektivtrafik, mål för kollektivtrafiken 2035 och gemensam väg framåt.

Målen till 2035 är fördelade inom tre teman:

### Hållbart resande

- Kollektivtrafiken utmanar bilen i allt fler reserelationer.

- Kollektivtrafiken uppfattas som trygg och pålitlig.
- Kollektivtrafiken är enkel att kombinera med andra färdmedel.

#### Tillgänglig region

- Kollektivtrafiken gör att fler kan delta i samhället.
- Kollektivtrafiken binder samman regionen.
- I de särskilda persontransporterna upplever resenären god kvalitet under hela resan.

#### Ansvarsfullt kollektivtrafiksystem

- Kollektivtrafiken minskar sin negativa påverkan på klimat, miljö och människa.
- Kollektivtrafiken fungerar vid förändrat klimat och andra yttre påfrestningar.
- Kollektivtrafiken är resurseffektiv i planering, drift och förvaltning.

Förslaget till regionalt trafikförsörjningsprogram understryker att samverkan mellan Region Stockholm, länets kommuner, statliga myndigheter, angränsande regionala kollektivtrafikmyndigheter, kommersiella aktörer med flera är den viktigaste förutsättningen för att nå förslagets mål. Det beskriver också hur olika aktörer har parallella mål som kan vara svårförenliga med varandra och att målkonflikter är en realitet som inte ska gömmas undan.

#### Remissammanställningen

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden. Samtliga kontor och förvaltningar har svarat med kontorsyttranden på grund av kort remisstid.

#### **Stadsledningskontoret**

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 8 maj 2023 har i huvudsak följande lydelse.

Av kommunfullmäktiges budget 2023 framgår att transporter är den största källan till klimatutsläpp i Stockholm och utsläppen från trafiken ökar. Biltrafiken behöver minska för att öka framkomligheten och för att skapa en tryggare och mer levande stad med mer plats för människor istället för bilar. Fler ska kunna välja kollektivtrafik, cykel och gång. Bostäder, service, arbetsplatser och fritidsaktiviteter ska vara lätta att nå med kollektivtrafik.

#### **Övergripande synpunkter**

Kollektivtrafiken är en viktig förutsättning för stadens framtida utveckling. Stadsledningskontoret ställer sig därför positivt till det regionala

trafikförsörjningsprogrammet då det föreslår inriktning och mål som främjar kollektivtrafik och ett mer hållbart resande.

Stadsledningskontoret välkomnar även en fortsatt samverkan mellan regionen och staden för att utveckla kollektivtrafiken. En väl fungerande kollektivtrafik är en förutsättning för utveckling av stadens olika stadsdelar och områden. Det är därför positivt att trafikförsörjningsprogrammet lyfter fram att planeringen av kollektivtrafiken ska ske samordnat med kommunernas planering av markanvändning och bebyggelse samt att förslaget uppmärksammar att målkonflikter finns.

Stadsledningskontoret anser vidare att det är av yttersta vikt att en nära och lösningsorienterad dialog sker mellan regionen och kommunerna om att bebyggelseutvecklingen ska kunna ske i kollektivtrafknära lägen. Avgörande är att det kontinuerligt sker en avstämning mellan parterna om beslut som berör detta mål. Som exempel kan nämnas den nya Säkerhetsbestämmelse som Regionens trafikförvaltning har beslutat om (2022-04-05), som anger 15 meters avstånd för byggnadsverk. Detta säkerhetsavstånd behöver vara förankrat i riskbedömningar så att det kan vederläggas varför det behövs. Säkerhetsavståndet måste också vara diversifierat utifrån förutsättningarna på olika platser.

Stadsledningskontoret önskar också en tydligare beskrivning av Region Stockholms olika dokument och processer som styr kollektivtrafiken och hur de relaterar till varandra. Det är till exempel inte tydligt hur trafikförsörjningsprogrammets inriktning för kollektivtrafiken relaterar till målen i RUF5 2050.

Stadsledningskontoret vill lyfta fram att det saknas ett mål där den framtida kollektivtrafiken ska planeras utifrån genomförbarhet och ekonomi. Stadsledningskontoret konstaterar att ansvaret för planering och finansiering av kollektivtrafik vilar på regionen. Staden ansvarar för att möjliggöra och underlätta för kollektivtrafik. En av de största utmaningarna för kollektivtrafikens utveckling är finansiering för att genomföra nya åtgärder och investeringar. Stadsledningskontoret anser utifrån detta att det är en påtaglig brist att trafikförsörjningsprogrammet inte tydligare berör frågan om regionens ansvar för genomförande och ekonomiska ramar för ny kollektivtrafik.

Stadsledningskontoret ser det som positivt att bytespunkter lyfts fram under flera av målen i trafikförsörjningsprogrammet. Stadsledningskontoret anser också att det är ett mycket viktigt område och ett angeläget problem. Det behövs en gemensam prioritering och planering för nya bussterminaler så att Stockholms stad och Trafikförvaltningen tillsammans avsätter tid och resurser på rätt plats.

### **Hållbart resande**

Stockholms stad har skarpa klimatmål som innebär 30 procent minskad biltrafik och både en klimatpositiv stad och en utsläppsfri innerstad år 2030. Stadsledningskontoret är därmed positivt till målen om hållbart resande och ansvarsfullt kollektivtrafiksystem och ser det som viktigt att regionens planering harmoniseras med Stockholms stads. Det är positivt att trafikförsörjningsprogrammet har en



inriktning mot att minska och på sikt ta bort kollektivtrafikens och fastigheternas utsläpp av växthusgaser.

Stadsledningskontoret föreslår att delmålet Kollektivtrafiken utmanar bilen i allt fler reserelationer formuleras om så att det istället inriktas mot vad man vill uppnå. Ett förslag är inriktningen i RUFSS 2050 om att Hållbara färdmedel ska utvecklas till attraktiva och konkurrenskraftiga alternativ till bilen. Stadsledningskontoret instämmer i att målet kräver åtgärder inom flera olika områden. Lösningar som tvärförbindelser, stärkt utbud, bättre framkomlighet, nya/förbättrade bytespunkter och förbättrade anslutningar är alla viktiga. Stadsledningskontoret betonar vikten av att regionen tilldelar ekonomiska medel för att genomföra dessa åtgärder.

### **Tillgänglig region**

Stadsledningskontoret vill betona vikten av kollektivtrafikens pålitlighet över tid. Det är avgörande för stadens bebyggelseplanering och investeringar i infrastruktur att den kollektivtrafik som omfattas av allmän trafikplikt inte ändras, oavsett avtalstider.

Vidare stödjer stadsledningskontoret inriktningen att kollektivtrafiken ska bidra till en mer tillgänglig region med mer jämlika förutsättningar genom att överbrygga socioekonomiska skillnader i regionen och därmed möjliggöra att fler kan delta i samhället. Stadsledningskontoret ser det därmed som mycket positivt att trafikförsörjningsprogrammet har mål som riktas mot satsningar på både fysiska och kognitiva åtgärder, i syfte att förenkla resandet för personer med funktionsnedsättning.

Stadsledningskontoret saknar dock ett resonemang om hur regionens ökande och äldre befolkning påverkar kollektivtrafiken. Trafikförsörjningsprogrammet behöver tydligare visar på hur behovet av ett utökat kollektivtrafikutbud ska utformas till följd av befolkningsförändringen.

Stadsledningskontoret ser det som positivt att behovet av utökad kollektivtrafik för fritidsresande lyfts fram. Utökat kollektivtrafikutbud i tid och rum bidrar också till mer jämlika förutsättningar och att fler kan åka med kollektivtrafiken.

Stadsledningskontoret föreslår att satsningar på fritidsresande bör genomföras omgående då behovet finns redan idag.

### **Ansvarsfullt kollektivtrafiksystem**

Stadsledningskontoret håller med om att kollektivtrafiken är en samhällsviktig funktion som måste fungera trots förändrat klimat och yttre påfrestningar. Även inom detta område är samarbetet mellan staden och regionen viktigt för att gemensamt säkerställa och skapa ett robust och hållbart kollektivtrafiksystem i samklang med den övriga utvecklingen inom staden.

Sammantaget är stadsledningskontoret positivt till den övergripande riktningen i förslaget till nytt regionalt trafikförsörjningsprogram och ser fram emot en ökad samverkan med regionen i genomförandet.

Som svar på remissen Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2035 hänvisas till vad som sägs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

## **Exploateringskontoret**

**Exploateringskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 24 april 2023 har i huvudsak följande lydelse.

Exploateringskontoret ser positivt på att förslaget till nytt regionalt trafikförsörjningsprogram bygger på förbättrad tillgänglighet och inkludering i hela regionen. Kontoret stödjer insatser som underlättar för kollektivtrafiken att öka sin marknadsandel av det motoriserade resandet och instämmer i att det behövs satsningar på yteffektiva transportmedel.

Det är positivt att Region Stockholm vill att planeringen av kollektivtrafiken sker samordnat med kontorets planering av markanvändning och bebyggelse samt att förslaget uppmärksammar att målkonflikter är en realitet som behöver hanteras med förståelse och ödmjukhet. Exploateringskontoret ser fördelarna med att bebyggelseutveckling i huvudsak sker i lägen med goda förutsättningar att gå och cykla och där en kapacitetsstark kollektivtrafik finns att tillgå. Kontoret planerar även ny bebyggelse i lägen där kollektivtrafiken inte är utbyggd eller av god standard och menar att kollektivtrafiken behöver förstärkas även där. Det är av yttersta vikt att en nära och lösningsorienterad dialog sker mellan regionen och kommunerna om hur bebyggelseutvecklingen ska kunna ske i kollektivtrafiknära lägen. Det är angeläget att parterna enas om hur riktlinjer utformas och hur de ska tolkas för att en sådan utveckling inte ska försvåras eller omöjliggöras. För att nå målet om bebyggelseutveckling i kollektivtrafiknära lägen blir det avgörande att det kontinuerligt sker en avstämning mellan parterna om beslut som berör detta mål. Som exempel kan nämnas den nya Säkerhetsbestämmelse (SÄK) som trafikförvaltningen har beslutat om 2022-04-05, som anger 15 meter avstånd för byggnadsverk, vilken är ytterst problematisk om kontoret effektivt ska bidra till måluppfyllelsen.

Kontoret håller med om att kollektivtrafiken bidrar till en mer jämlik region och att tillgänglighetsanpassning är ett kontinuerligt arbete vilket också ligger i linje med kontorets arbetssätt. Förslaget beskriver hur kollektivtrafiken bidrar till ökad jämställdhet men kontoret anser att förslaget behöver utveckla och förtydliga på vilket vis den gör det.

Exploateringskontoret menar att det är positivt att förslagets mål är formulerade för att bidra till internationella, nationella och regionala mål. Förslaget tar upp flera Agenda 2030-mål men inte mål 9 Hållbar industri, innovationer och infrastruktur eller delmål 9.1 Skapa hållbara, motståndskraftiga och inkluderande infrastrukturer som är direkt kopplade till bland annat kollektivtrafik. Förslaget kan med fördel kompletteras med hänvisning till dessa mål. Det är positivt att den årliga uppföljningen med kompletterande mått syftar till att ge en övergripande bild av hur kollektivtrafiken utvecklas. Mål 1-3 ligger i linje med och underlättar för ett flertal av

exploateringskontorets mål. Tillsammans med mål 4-9 täcker målen in den framtida behovsbild som beskrivs i förslaget.

Förslaget beskriver hur utvecklingen mot målen i vissa fall kräver omfattande kostnader som inte kan hanteras inom berörda aktörers budgetramar och investeringsutrymmen samt att det i de fallen kan handla om att lyfta områden som behöver omfattas av politiska beslut i särskild ordning och hantera dem utanför de ramar som finns. Exploateringskontoret anser att förslaget behöver utvecklas och förtydligas med vad som menas med ”särskild ordning”.

Exploateringskontoret välkomnar initiativ till nya idéer kring samverkan för att bidra till måluppfyllnad och medverkar gärna till att hitta fler gemensamma intressen och drivkrafter. Det är bra att ansvaret för fördjupade utredningar och åtgärder kopplade till kollektivtrafiken ligger på Region Stockholm. Exploateringskontoret vill verka för att de bästa förslagen når sin fulla potential och samverka kring vad som bör prioriteras. Förslaget till nytt trafikförsörjningsprogram åskådliggör behovet av ökad samverkan kring behovet av depåer, terminaler och andra ytkrävande objekt. Exploateringskontoret ser nödvändigheten i att hitta de mest optimala placeringarna och ser fördelarna med samverkan kring frågorna tillsammans med övriga inblandade kommuner och aktörer.

Kontoret instämmer i att kollektivtrafikens framkomlighet är av stor vikt och ser positivt på förståelsen för att olika aktörer har fler ansvarsområden än kollektivtrafiken att se till. Exploateringsprojekten är ofta begränsade i omfattning. Det innebär att behov av framkomlighetsfrämjande åtgärder kan ligga utanför projektens möjliga åtaganden. Exploateringskontoret ser fördelarna med beteendepåverkande åtgärder och verkar för att minska behovet av den egenägda bilen genom alternativa mobilitetslösningar.

Exploateringskontoret förutsätter att Region Stockholm genomför de åtgärder som avtalats och ingår i de statliga förhandlingarna Stockholmsöverenskommelsen 2007, Stockholmsförhandling 2013 och Sverigeförhandlingen 2017. Kontoret förutsätter också att de beslutade objekten, samt följdinvesteringar, även i fortsättningen prioriteras i nationell plan och länsplan för transportinfrastruktur och önskar ett förtydligande kring hur förslaget menar att planerna ska göras mer flexibla.

Sammantaget är exploateringskontoret positivt till den övergripande riktning förslaget till nytt regionalt trafikförsörjningsprogram beskriver för kollektivtrafiken och ser fram emot en ökad samverkan kring knäckfrågor i genomförandet.

## **Miljöförvaltningen**

**Miljöförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 27 april 2023 har i huvudsak följande lydelse.

Det är av central betydelse att kollektivtrafiken planeras i nära samarbete med berörda kommuner. Den infrastruktur som kollektivtrafiken kräver kan, särskilt i centrala

delar av länet, konkurrera med andra intressen såsom bostadsbyggande och naturvärden samtidigt som en väl fungerande kollektivtrafik kan vara en förutsättning för ett områdes utveckling. Av särskilt intresse här är placering av depåer, uppgångar för tunnelbanor och linjedragningar.

Stockholms stad har skarpa klimatmål om 30 procent minskad biltrafik och klimatpositiv stad till 2030 samt mål om utsläppsfri innerstad 2030. Miljözon 3, där i huvudsak endast utsläppsfria fordon får vistas, kommer att inrättas från Gamla Stan och ett område av city år 2024. Det är viktigt att regionens planering harmoniseras med Stockholms stads trafikmål.

En målsättning är att kollektivresandets andel av det totala resandet ska öka. En förutsättning för detta är ett hela resan-perspektiv, där t.ex. knutpunkter och kollektivtrafikhållplatser kan utrustas med robusta cykelställ. Kollektivtrafikens konkurrenskraft kan öka ytterligare med strategiskt placerade hubbar, där olika typer av delade fordonstjänster kan lokaliseras. Då kan bilburna trafikanter lockas att samåka. Regionen kan här planera dessa hubbar tillsammans med kommunerna och mobilitetsleverantörerna.

Ett inslag i trafikförsörjningsplanen är infartsparkeringar. Nämnden föreslår en restriktiv hållning till infartsparkeringar i Stockholms stad, där kollektivtrafiken är god. En laddningsstruktur för bilar bör etableras på infartsparkeringar. Laddningsinfrastrukturen för kollektivtrafikens bussar kan med fördel samordnas med laddningsbehovet för annan tung trafik. Det är viktigt att påpeka att man måste säkerställa effektbehovet och att elen i sig ska vara förnybar.

Förvaltningen ser positivt på att planen fokuserar på att minska och på sikt ta bort kollektivtrafikens utsläpp av växthusgaser och att den planen inte bara omfattar fordonen utan också fastigheter. Det är också positivt att den vattenburna trafiken omfattas.

## **Stadsbyggnadskontoret**

**Stadsbyggnadskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 24 april 2023 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikförsörjningsprogrammet ska redovisa hur kollektivtrafiksystemet behöver utvecklas för att nå målen i RUF 2050. Kollektivtrafikplan 2050 har en mer konkret roll vad gäller kollektivtrafikens åtgärdsbehov medan trafikförsörjningsprogrammet ska ge en bakgrund till dessa behov. Kontoret anser att det skulle vara önskvärt med tydligare koppling mellan Region Stockholms olika dokument och processer.

Region Stockholm anser att kollektivtrafik som omfattas av allmän trafikplikt bland annat ska karakteriseras av att kollektivtrafiken ska vara pålitlig över tid med en förutsägbar trafikering och att hållbara kollektivtrafikresor därigenom erbjuds, som under en avtalad tid är garanterade av Region Stockholm. Kontoret vill betona vikten av pålitlighet över tid, detta är avgörande för bebyggelseplanering och investering i

infrastruktur. Kollektivtrafiken, särskilt stomkollektivtrafiken, behöver vara beständig så långt som möjligt oavsett avtalstider.

Kontoret anser att det är positivt att det i remissen lyfts att det på sikt finns behov av att ta större hänsyn till fritidsresandet. Ambitionsnivån skulle behöva höjas ytterligare. Behovet finns inte bara på sikt utan redan i dagsläget, för precis som lyfts i remissen, är kollektivtrafikandelen klart lägre för fritidsresorna.

Trafikförsörjningsprogrammet lyfter att det finns mer att göra för att med hjälp av kollektivtrafiken överbrygga socioekonomiska skillnader i regionen och bidra till ökad jämlikhet och en positiv utveckling på arbetsmarknaden. Pågående arbete med exempelvis flexibla biljettlösningar och utveckling av tvärkopplingarna i kollektivtrafiksystemet medför att arbetsmarknader vidgas än mer och att fler kan ta del av regionens utbud av service, fritidsaktiviteter med mera. Kontoret instämmer i att detta är viktiga frågor och att ytterligare insatser behövs.

Kontoret saknar hur kollektivtrafiken fysiskt tar plats i stadsrummet. Inriktningen bör vara att kollektivtrafiken ska vara en naturlig del av stadsrummet med omsorgsfullt gestaltade stationer och hållplatser och att kollektivtrafiken fungerar integrerande och inte medför barriärer. Kontoret instämmer med trafikförsörjningsprogrammets inriktning om att mark är en viktig, begränsad resurs att beakta för en hållbar och effektiv kollektivtrafik. Stadens gatuutrymme är begränsad och ska även rymma många andra funktioner som tillhör en attraktiv och levande stad.

I remissen finns indikatorn ”Erbjuda bullerskyddsåtgärder vid SL:s spåranläggningar”, i första hand bör inriktningen vara att arbeta för att minska bullret vid källan och i andra hand erbjuda bullerskyddsåtgärder. Dessa bullerskyddsåtgärder behöver då utformas med omsorg.

Kontoret anser att RUF 2050 ingång om att hållbara färdmedel utvecklas till attraktiva och konkurrenskraftiga alternativ till bilen är bättre än trafikförsörjningsprogrammets målskrivning ”Kollektivtrafiken utmanar bilen i allt fler resrelationer” genom att RUF 2050 sätter fokus på vad man vill uppnå. Däremot instämmer kontoret i vikten av flera av de frågor som lyfts under detta mål som att öka kollektivtrafikens andel, exempelvis i vissa geografiska tvärrelationer. Målet lyfter även att utöver stärkt utbud är bättre framkomlighet, bytespunkter och anslutningar viktigt. Kontoret instämmer i detta och betonar vikten av att regionen sätter av medel för detta.

### **Stadsbyggnadskontorets förslag till beslut**

Stadsbyggnadskontoret föreslår att kontorets utlåtande överlämnas till kommunstyrelsen.

### **Trafikkontoret**

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 24 april 2023 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikkontoret ställer sig i stort positiva till det regionala trafikförsörjningsprogrammet och välkomnar ett fortsatt samarbete och samverkan för att utveckla kollektivtrafiken i staden. Särskilt viktigt blir det att fortsatt utveckla kollektivtrafiken på ett effektivt sätt för att möta stadens mål om kraftigt minskat bilresande till 2030. Kollektivtrafiken behöver bli ännu mer attraktiv och utgöra ett fullgott alternativ till bilen. Det rationella valet bör vara att välja kollektivtrafiken framför bilen.

Trafikkontoret ser det som positivt att fritidsresande lyfts fram och att större hänsyn ska tas till detta i framtiden. Utökad kollektivtrafikutbud i tid och rum bidrar inte bara till mer jämlika förutsättningar utan kan också bidra till att fler ställer bilen till förmån för kollektivtrafiken. Trafikkontoret anser att satsningar på fritidsresande bör genomföras omgående.

Trafikförsörjningsprogrammet nämner att kollektivtrafiken ska bidra till jämlika förutsättningar och att det finns mer att göra för att överbygga de socioekonomiska skillnaderna i regionen när det kommer till kollektivtrafiken. Exempelvis lyfts flexibla biljettlösningar och utveckling av tvärkopplingar i kollektivtrafiksystemet. Trafikkontoret välkomnar dessa förslag. I arbetet med att ta fram en kollektivtrafikplan för stadens gator har också frågan kring vikten av att stärka kollektivtrafikresorna på tvären diskuterats. Detta ses som viktigt i arbetet med att få fler att resa kollektivt i söderort och västerort. Trafikkontoret och trafikförvaltningen behöver arbeta tillsammans med denna förändring.

Temat hållbart resande och målet "Kollektivtrafiken utmanar bilen i allt fler resrelationer" ska fokuseras till resor i områden där det finns potential sett till resandeunderlag och hög biltrafikandel. Det kan exempelvis handla om vissa geografiska tvärrelationer. Detta tycker trafikkontoret är intressant och det rimmar i stort med de mål som diskuteras i framtagandet av Stockholms stads kollektivtrafikplan för stadens gator.

I tidigare utgåvor av trafikförsörjningsprogrammet har trafikkontoret saknat ett resonemang kring hur kollektivtrafiken kan påverkas av förändringar inom digitalisering och delningsekonomi. I det nya förslaget lyfts trender kring digitalisering och mobilitetstjänster som en möjlighet till ökad flexibilitet. Detta ser trafikkontoret som en utveckling i rätt riktning.

Trafikförvaltningen fastslår att befolkningstillväxten är en stor tillgång för regionen men också en stor utmaning när klimatmålen ska nås. Vidare så konstateras att andelen äldre i befolkningen blir allt större vilket ökar efterfrågan på andra resmöjligheter än arbetspendling. Trafikkontoret saknar fortsatt ett resonemang om ökad befolkning i länet och påverkan på kollektivtrafiken. Det vill säga hur trafikförsörjningsprogrammet omhändertar behovet av ett utökad kollektivtrafikutbud till följd av befolkningsökningen. I trafikförsörjningsprogrammet konstateras att kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet är oförändrad eller minskar, trots de årliga satsningar som gjorts på kollektivtrafiken. Istället lyfts ekonomiska styrmedel och en transporteffektiv rumslig utveckling som avgörande för

att påverka färdmedelsandelen. Här har kommunerna en stor roll tillsammans med trafikförvaltningen att arbeta för en utveckling i rätt riktning.