



2016-08-26  
REMISSYTTRANDE

Handläggare:  
Mikael Engström  
Mobil: 076 643 96 70  
Shula Gladnikoff  
Mobil: 076 643 96 73

[registrator.tf@sll.se](mailto:registrator.tf@sll.se)  
Trafikförvaltningen  
105 73 Stockholm

## Revidering av Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län

Diarienummer TN 2015-1712

### Gemensamt yttrande från Stockholm Nordost

Stockholm Nordost (Danderyd, Norrtälje, Täby, Vallentuna, Vaxholm och Österåker) är ett samarbete om bland annat gemensamma prioriteringar och yttranden över regionala tillväxtfrågor.

#### Ärendet

Trafiknämnden i Stockholms läns landsting har skickat förslag till reviderat trafikförsörjningsprogram på remiss under perioden 1 juni till 30 september 2016.

Det första trafikförsörjningsprogrammet fastställdes 2012 av Stockholms läns landstingsfullmäktige i samband med att den då nya kollektivtrafiklagen trädde i kraft 1 januari 2012. Kollektivtrafiklagen innebär att det ska finnas en regional trafikmyndighet i varje län. I Stockholm utgörs denna myndighet av landstinget som därmed är skyldigt att ta fram och besluta om ett regionalt trafikförsörjningsprogram med mål och inriktning för kollektivtrafiken i länet vilket ska ligga till grund för upphandling av trafik.

I remissförslaget är fyra områden i fokus:

- Hållbar utveckling
- Reviderad målmodell
- Utveckling av "hela resan"
- Resurseffektivitet

### Sammanfattning

Stockholm Nordost är positiva till att trafikförsörjningsprogrammet revideras med ett större fokus på hållbar utveckling, resurseffektivitet, fokus på att få fler resenärer samt en utveckling av "hela resan". En sammanhållen kollektivtrafik för hela regionen är av stor betydelse.

Nordostkommunerna framhåller särskilt vikten av kontinuitet och förutsägbarhet inom kollektivtrafiken. Förändringar av trafikering ska planeras i god tid och i nära samverkan med kommunerna och informationsinsatserna till allmänheten behöver förbättras.

Det nya trafikförsörjningsprogrammet saknar avsnitten som fanns med i tidigare program såsom strategier för att nå målen, genomförande och ekonomiska konsekvenser. Detta behöver tillföras förslaget.



2016-08-26

## REMISSYTTRANDE

Målmodellen är tydlig men behöver kompletteras men några delmål och indikatorer som fanns med i föregående program. Exempelvis saknas indikatorer som visar ”trängsel och komfort” i kollektivtrafiken. I resultatet från enkätundersökningen framkommer att ”sittplats och trängsel” är en viktig faktor för att resenärer ska välja kollektivtrafik. Detta bör finnas som ett delmål i trafikförsörjningsprogrammet.

Landsbygdstrafik på land och vatten bör ha en acceptabel turtäthet med smidiga kopplingar till stomtrafik och kommunernas huvudorter. Regionala och lokala bytespunkter är av stor betydelse för kollektivtrafikens konkurrenskraft och behöver därför byggas ut.

### **Stockholms- och Mälardalsregionen år 2030**

I remissen beskrivs hur Stockholms- och Mälardalsregionen kan komma att se ut år 2030 med hög regional tillgänglighet till de regionala stadskärnorna och utbyggd kollektivtrafik med bl.a. tunnelbana enligt Stockholmsöverenskommelsen och dubbelspår på Roslagsbanan. Kollektivtrafiken beskrivs som ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen i regionens centrala delar.

Stockholm Nordost anser att trafikförsörjningsprogrammet i beskrivningen av år 2030 också ska innefatta dels en utbyggnad av Roslagsbanan till Arlanda och dels de förhandlingar som pågår bl.a. inom ramen för Sverigeförhandlingen om en förlängning av Roslagsbanan till T-centralen via Odenplan. Dessa är tillväxtskapande åtgärder som stödjer ett sammanhållet kollektivtrafiksystem i en flerkärnig region.

### **Mål för kollektivtrafiken**

Stockholm Nordost är positiv till hur målmodellen har utvecklats men anser att den i vissa delar behöver kompletteras och utvecklas.

### **Övergripande mål: Ökat kollektivt resande**

Nordostkommunerna står inför en kraftig tillväxt och befolkningstillväxten överstiger nu den som anges i RUFSS 2010. Detta ställer höga krav på goda och förbättrade kollektivtrafikförbindelser och därför planerar och bygger kommunerna ut i kollektivtrafiknära lägen.

Kommunerna stödjer målsättningen att kollektivtrafikens marknadsandel ska öka med 5 procentenheter till år 2030. Hur detta ska genomföras bör konkretiseras, inte minst med tanke på de avstängningar och andra störningar som Stockholmsregionen står inför de närmaste åren vad gäller trafiksystemet. För nordostkommunernas del kommer främst fortsatta avstängningar av trafiken på Roslagsbanan och ombyggnaden av Roslags Näsby trafikplats att innebära stora utmaningar att klara målet om en ökning av kollektivtrafikens marknadsandel med 2,5 % till år 2020. Ambitionen fram till år 2030 bör emellertid vara betydligt högre för regionens kranskommuner, inte minst för nordostsektorn där kollektivtrafikandelen är låg.

Det är viktigt att skapa en attraktiv kollektivtrafik som kan konkurrera med bilen, inte bara in mot city utan också i tvärgående relationer. Detta för att stödja utvecklingen av en flerkärnig region i enlighet med RUFSS 2010. Nordostkommunerna är positiva till att det i trafikförsörjningsprogrammet används bl.a. restidskvot mellan regionkärnor som måltal. Programmet behöver emellertid kompletteras också med måltal om restidskvot för flera olika bebyggelsestrukturer. Det är viktigt att det nya trafikförsörjningsprogrammet visar på en mer ambitiös målsättning för restidskvoten och det är lämpligt att använda kvoten som ett maxvärde.



2016-08-26  
REMISSYTTRANDE

Täby centrum - Arninge är utpekad som regional stadskärna i RUF5 2010. En förlängning av Roslagsbanan till regionkärnan Arlanda - Märsta skulle medföra att det från delar av regionkärnan Täby centrum - Arninge skulle gå snabbare att åka kollektivt jämfört med bil, dvs. en restidskvot under 1,0 vilket kan jämföras med dagens ca 2,7. Förbättrad kollektivtrafik västerut mot t.ex. Kista - Sollentuna - Häggvik är också angeläget.

I målmodellen saknas måltal för hur kollektivtrafiken ska bli mer konkurrenskraftig vad gäller "trängsel och komfort" i kollektivtrafiken. I enkätundersökningen 2015 framkom att "sittplats och trängsel" var viktiga faktorer för att resenärer ska välja kollektivtrafik. Detta bör därför finnas som måltal i trafikförsörjningsprogrammet och uppdelat per trafikslag så som i det tidigare trafikförsörjningsprogrammet.

Den vattenburna kollektivtrafiken har idag höga värden för nöjda och trygga resenärer. En utveckling av kollektivtrafik på vattnet är en förutsättning för att kunna öka det hållbara resandet genom att vara en naturlig och integrerad del av kollektivtrafiknätet. Nordostkommunerna anser att det finns en stor utvecklingspotential för att kunna nå fler resenärer genom ett ökat helhetstänk kring resan.

Nordostsektorn är geografiskt stor. Bara Norrtälje kommun utgör cirka en tredjedel av hela Stockholms län. Det är därför viktigt att i de kommande planerna beakta regionens ytterområden så att dessa områden, där det är möjligt och rimligt, också får en god kollektivtrafik som kan upplevas attraktiv i förhållande till den egna bilen. Enligt remissen pågår utredning om tillgänglighet, bland annat till hållplatser och bryggor. Att kollektivtrafiken upplevs som tillgängliga för alla, oavsett de individuella förutsättningarna, exempelvis för personer med funktionshinder, ser vi som absolut nödvändigt. Detta gäller såväl spår- som busstrafik med stationer och hållplatser. Många hållplatser består i dagsläget endast av en stolpe utan hållplatsficka. Problemet behöver hanteras utifrån ett barn-, tillgänglighets och säkerhetsperspektiv.

### **Övergripande mål: Smart kollektivtrafiksystem**

Den nya målmodellen innebär ett större fokus på hållbara resor och resurseffektivitet, vilket syns bl.a. i delmålen för "miljöanpassat" och "resurseffektivt". Det som saknas är att hela-resanperspektivet också syns i målen. Nordostkommunerna föreslår att under det nedbrutna målet "Konkurrenskraftig" komplettera med ett delmål som handlar om attraktiva och bekväma bytespunkter med god information, cykelparkering och väderskydd i trygga miljöer.

Måltalen för minskat buller från spårtrafik bör kompletteras med maximal bullernivå från buss.

Under det nedbrutna målet "Resurseffektivt" är det av stor betydelse för nordostkommunerna att se till att den allmänna trafikplikten tillgodoser de behov av kollektivtrafik som finns på landsbygden. Det behövs tydliga stråk och en helhetssyn där högre turtäthet eftersträvas. På platser där detta inte är möjligt eller är mer kostnadseffektivt ser kommunerna inom Stockholm Nordost ett behov av flexibel kollektivtrafik, t.ex. via anropstyrning.

I det tidigare trafikförsörjningsprogrammet fanns avsnitt som handlade om åtgärder för att nå målen, genomförande av trafikförsörjningsprogrammet och om ekonomiska konsekvenser. För att trafikförsörjningsprogrammet ska bli ett styrande dokument för länet och få genomslag krävs att det nya förslaget till trafikförsörjningsprogram kompletteras med dessa avsnitt.



2016-08-26

## REMISSYTTRANDE

### **Övergripande mål: Attraktiv region**

Målen om "Sammanhållet" och "Tillväxtskapande" bör inte ensidigt ställas emot "Resurseffektivitet" i målmodellen. Kostnad per plats- och personkilometer och beläggningsgrad måste skilja sig för olika delar av länet och för olika reserelationer, där tvärförbindelser, skärgårds- och landsbygdstrafik kan innebära längre resor och färre resenärer. Som skattefinansierad verksamhet måste dock alltid ett samhällsekonomiskt perspektiv användas i avvägningen mellan de olika målen. Nordostkommunerna vill också lyfta fram behovet av en långsiktig plan för framtida finansiering av investering och drift av kollektivtrafik med allmän trafikplikt.

Det övergripande målet för hur kollektivtrafiken ska bidra till en attraktiv region behöver kompletteras med fler och mer konkreta måttal. Det nedbrutna målet "Tillväxtskapande" behöver prioriteras upp och konkretiseras ytterligare utöver det angivna måttet "Andelen av regionens invånare som når minst 55 % av länets arbetsmarknad inom 45 minuter dörr till dörr med kollektivtrafik".

En viktig del som saknas i förslaget är mål om förseningar och robusthet. Delmålen för attraktiv region klumpas ihop till två indikatorer och inget av dem handlar om förseningar trots att målområdet handlar om pålitlighet.

### **Strategiska ställningstaganden**

Stockholm Nordost är positiv till de strategiska ställningstaganden som beskrivs i programmet. Ställningstagandet kring "Hela resan" är viktig för att uppnå en större helhetsbild kring resan och funktionen kring denna.

För nordostkommunernas del visar en stor del av enkätsvaren från resvaneenkäten 2015 att resan måste gå snabbt, att färdmedlet går ofta, att det är så få byten som möjligt och att tvärförbindelserna är bättre. Det är också viktigt att realtidsinformationen fungerar, att det finns bra väntutrymmen och att det finns sittplats i kollektivtrafiken. För att öka andelen som reser kollektivt, vid t.ex. fritids- och inköpsresor, behöver det bli enklare för sällanresenärer att resa med kollektivtrafiken. Biljettsystemet behöver förenklas och det behöver bli enklare att köpa biljett via mobilen eller kontokort. Det bör bli tillåtet att ta med cykeln på kollektiva transportmedel där så är möjligt.

Mycket handlar alltså om Trafikförvaltningens ansvar. Fokus på attraktiv kollektivtrafik, turtäthet, sittplats och snabbhet är viktig för att kunna öka kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna.

För boende i de yttre delarna av Stockholms län finns idag en biljettproblematik. Eftersom synkronisering mellan olika trafikslag ibland saknas kan resenären behöva lösa en extrabiljett för en och samma resa då den föregående biljettens giltighetstid på 75 minuter löpt ut, eller att det är skilda biljetter mellan SL och Waxholmsbolagets skärgårdstrafik.

Vad gäller ställningstagandet i programmet om "Innovativt tänkande och arbetssätt" anser nordostkommunerna att trafikförsörjningsprogrammet både behöver utvecklas vad gäller framförhållning för kollektivtrafikens tekniska och innovativa utveckling men också, på kort sikt, öppna för mer flexibla lösningar vad gäller t.ex. dimensionerande fordon.

### **Resurseffektiv bebyggelse- och kollektivtrafikutveckling**

I programmet beskrivs stomnätet som stabilt, pålitligt över tid och med en hög geografisk tillgänglighet. Vidare hänvisas till stomnätsplanen för år 2030 med ett framtida utbyggt stomnät med fler tvärkopplingar. Stockholm Nordost anser att stomnätsplanen behöver uppdateras dels vad gäller



2016-08-26

## REMISSYTTRANDE

pågående Sverigeförhandling om en förlängning av Roslagsbanan till T-centralen via Odenplan och dels med en förlängning av Roslagsbanan mellan de regionala stadskärnorna Täby centrum - Arninge och Arlanda - Märsta. Kopplingen mot Arlanda innebär också en god bytesmöjlighet till pendel- och regionalståg mot Uppsala.

I planeringen för en attraktiv och hållbar stad i den regionala stadskärnan Täby centrum - Arninge, där det både finns stomtrafik och barriäreffekter i form av Roslagsbanan och bussar på E18, finns inte förutsättningar för att dimensionera lokalgatorna för långa bussar, med exempelvis stora korsningar som följd. Det finns behov av mer flexibla lösningar som kompletterar nuvarande lokal- och stombusstrafik och för att vara öppen för innovation när det kommer till dimensionerande fordon och utformning av gaturum som både ska passa staden och kollektivtrafiken.

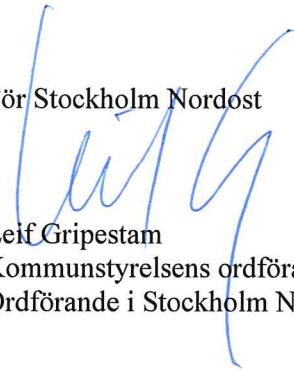
### Allmän trafikplikt

Stockholm Nordost stödjer landstingets ambition att slå vakt om funktionen hos ett sammanhållet och samverkande kollektivtrafiksystem för hela länet samtidigt som ambitionen är att i samverkan utöka utrymmet för kommersiell kollektivtrafik. Kommunerna stödjer också ambitionen i programmet att den kommersiella och allmänna kollektivtrafiken ska omfattas av ett gemensamt pris- och biljettsystem. Detta bör vara gällande för kollektivtrafiken i hela länet. Ett enhetligt biljettsystem för Waxholmsbolaget och övrig kollektivtrafik är grundläggande för att stärka ett hållbart resande i skärgården.

I samrådsversionen för RUF 2030 så har Tynningö plockats bort som "kärnö" med hänvisning till att det sedan 2013 finns en statlig färja mellan Tynningö och Värmdö. Ett förslag är här att Rindö Hamn på Rindö ska utgöra en nodpunkt med hänvisning till den bostadsutveckling som sker på platsen idag.

I trafikförsörjningsprogrammet skrivs om vikten av kontinuitet och förutsägbarhet som en viktig faktor. Nordostkommunerna upplever ofta att förtroendet för kollektivtrafiken inte är högt hos resenärerna och att Trafikförvaltningen och upphandlade entreprenörer bör arbeta för att öka förtroendet. Det är också viktigt att Trafikförvaltningen tydligare visar sitt ansvar för en utveckling av ett tillväxtskapande kollektivtrafikssystem i samspel med andra aktörer.

För Stockholm Nordost

  
Leif Gripestam  
Kommunstyrelsens ordförande i Täby  
Ordförande i Stockholm Nordost 2016