

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

REMISSAMMANSTÄLLNING
2023-09-06

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0554

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Ida Stjärnström
Cecilia Forslund

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2035

**Sammanställning över genomförd remiss
mars – juni 2023**

Region Stockholm
Trafikförvaltningen
105 73 Stockholm

Leveransadress:
Lindhagensgatan 100
Godsmottagningen
112 51 Stockholm

Telefon: 08-123 316 00
Fax: 08-123 316 06
registrator.tf@regionstockholm.se

Säte: Stockholm
Org.nr: 232100-0016
www.regionstockholm.se

Innehåll

1	Inledning	3
1.1	Om sammanställningen.....	3
1.2	Sammanfattning av inkomna synpunkter	4
2	Helhetsintryck och mål	6
2.1	Helhetsintryck	6
2.2	Mål	9
2.3	Begreppsförklaringar	12
2.4	Samlad hållbarhetsbedömning	13
3	Genomförande av programmet	15
3.1	Samverkan och samordning	15
3.2	Ansvar och roller.....	16
3.3	Ekonomiska förutsättningar	19
4	Övriga ämnesområden	21
4.1	Fysisk planering.....	21
4.2	Framkomlighet	24
4.3	Mobilitet/hela resan	25
4.4	Kollektivtrafikens funktion och utbud.....	26
4.5	Bil, cykel, gång, taxi	29
4.6	Jämlikhet och inkludering.....	31
4.7	Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.....	33
4.8	Allmän trafikplikt/kommersiell trafik.....	35
4.9	Ansvarsfull kollektivtrafik	36
4.10	Branschens kompetensförsörjning	38
5	Sändlista och svarsförteckning	39
5.1	Region Stockholm.....	44

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

REMISSAMMANSTÄLLNING
2023-09-06

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0554

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

1 Inledning

I egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet i Stockholms län har Region Stockholm sänt ut förslag på nytt regionalt trafikförsörjningsprogram med målhorisont 2035. Förslaget har varit på remiss hos berörda kommuner, myndigheter, organisationer och andra intressenter under perioden 2023-03-23 till 2023-06-02. Remissen har även omfattat en preliminär hållbarhetsbedömning av programmet, inklusive miljökonsekvensbeskrivning.

Programmet styrs av lagen (2010:1065) om kollektivtrafik och beskriver behovet av kollektivtrafik och långsiktig strategisk inriktning för utvecklingen av kollektivtrafiken i Stockholms län. Det nu gällande regionala trafikförsörjningsprogrammet antogs av dåvarande landstingsfullmäktige oktober 2017. Under 2021 påbörjades arbetet med att ta fram ett nytt trafikförsörjningsprogram. Programförslaget som remitterats har föregåtts av utredningsarbete med fokus på förändrade omvärldsförutsättningar och kollektivtrafikens roll i omställningen till ett fossilfritt samhälle. Programförslaget har också föregåtts av samrådsaktiviteter under 2022 med bland annat kommunerna i Stockholms län, berörda statliga myndigheter, resenärs- och intresseorganisationer och trafikoperatörer.

Cirka 60 organisationer har valt att yttra sig över programförslaget, antalet synpunkter uppgår totalt till omkring 600 stycken. Cirka hälften av synpunkterna har kommit från länets kommuner. Fullständig sändlista och svarsförteckning återfinns i kapitel 5.

1.1 Om sammanställningen

Till följd av det stora antalet synpunkter baseras denna sammanställning på ett urval av de synpunkter som har inkommit. Trafikförvaltningen har fokuserat på synpunkter som uttryckt tydliga önskemål om justeringar eller kompletteringar i trafikförsörjningsprogrammet men adresserar i sammanställningen också ett större antal synpunkter som mer generellt berör kollektivtrafikens utvecklingsbehov och vad som är viktigt i arbetet framåt.

Sammanställningen tar inte upp synpunkter som utgör specifika önskemål om utbudsförändringar och utbyggnader av olika infrastrukturobjekt. Trafikförvaltningen tar emot och noterar dessa och hänvisar till andra

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

REMISSAMMANSTÄLLNING
2023-09-06

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0554

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

styrdokument och processer, t ex Kollektivtrafikplan 2050, Regionens åtgärdsvals- och investeringsprocess samt trafikförändringsprocess.

Flera remissinstanser har i sina svar kommenterat den problematik som sedan en tid råder inom pendeltågstrafiken, med inställda avgångar och reducerad trafik. Medan trafikförvaltningen givetvis har frågan högt prioriterad i sin verksamhet har förvaltningen valt att inte adressera problematiken i trafikförsörjningsprogrammet eller i denna sammanställning. Givetvis finns insikt i att utvecklingen kan påverka olika målsättningar i programmet.

Remissen av trafikförsörjningsprogrammet pågick tidsmässigt parallellt med remiss inför trafikförändringar 2024. Det förekommer i vissa fall sammanblandningar av dessa två remisser och trafikförvaltningen bemöter i denna sammanställning endast synpunkter som riktat sig till förslaget på trafikförsörjningsprogram.

Nedan följer först en kort sammanfattning av de inkomna synpunkterna. Därefter är sammanställningen uppdelad på tre kapitel.

- **Kapitel 2** omfattar helhetsintryck av programmet och de föreslagna målen. Kapitel 2 tar också upp synpunkter som rör olika begrepp och synpunkter på den samlade hållbarhetsbedömningen.
- **Kapitel 3** omfattar synpunkter som på olika sätt berör genomförande av den inriktning och de mål som föreslagits.
- **Kapitel 4** omfattar övriga synpunkter, uppdelat på olika ämnesområden.

I anslutning till varje delkapitel finns ett utlåtande från trafikförvaltningen, som där relevant beskriver om och hur synpunkter tagits om hand.

1.2 Sammanfattning av inkomna synpunkter

Sammantaget uttrycker sig de flesta instanserna positiva till förslaget som helhet. De ser en förbättring avseende mål och pedagogisk ansats, jämfört nuvarande program från 2017. Bland det som omnämns som särskilt positivt finns beskrivningen av kollektivtrafikens roll för den regionala utvecklingen och att programmet jämfört tidigare har utökat fokus på perspektiven jämlika förutsättningar, klimat/resiliens, miljö samt fritidsresor.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

REMISSAMMANSTÄLLNING
2023-09-06

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0554

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

En omfattande mängd synpunkter rör HUR ambitioner/mål i programmet ska realiseras och önskar att programmet blir tydligare kring ansvar och roller. Kopplat till genomförande finns också önskemål om att förtydliga hur den utpekade inriktningen ska finansieras.

Ett antal instanser önskar lyfta fram vikten av att ”hela resan” fungerar än mer. Kopplat till det nämner många bytespunkternas roll samt de möjligheter till smidigare, sömlösa kombinationsresor som kommer med digitalisering och teknikutveckling. Specifika förtydliganden som efterfrågas av flera gäller definition av vissa begrepp, till exempel ”grundläggande mobilitet” och ”nettonollutsläpp”. Flera framför att vissa mål var för vagt formulerade och önskade också att målvärden för indikatorer hade funnits med i remissen.

2 Helhetsintryck och mål

2.1 Helhetsintryck

Flertalet remissinstanser uttrycker på olika sätt att de i stort är positiva till förslaget till nytt trafikförsörjningsprogram för Stockholm län 2035. Bland dessa *Stockholm Nordost, Sundbybergs stad, Stadsledningskontoret Stockholms stad, Botkyrka, Haninge, Huddinge, Nynäshamn, Salem, Södertälje, Tyresö, Nacka, Järfälla, Österåker och Upplands-Bro kommuner, Region Sörmland, Region Uppsala, Region Västmanland, Region Örebro län, Gröna mobilister, Svenska kraftnät, SPF Seniorerna, Funktionsrätt Stockholms län och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap*. Ett antal av länets kommuner uttrycker att de är positiva till hur programmet utvecklats jämfört befintligt program, bland annat gällande fokus på fritidsresande och jämlika förutsättningar.

Många instanser önskar dock att programmet blir tydligare kring hur den utpekade inriktningen ska realiseras, dessa synpunkter behandlas i kapitel 3.

Några axplock ur den positiva återkopplingen nedan.

- *Huddinge, Botkyrka, Haninge, Nynäshamn, Tyresö, Salem och Södertälje kommuner* framför att programmet på en övergripande nivå är tydligt, bra strukturerat och att det på ett pedagogiskt sätt beskriver sammanhanget med andra relevanta styrdokument inom Region Stockholm.
- *Region Sörmland* framför att Region Stockholm har tagit fram ett väl genomarbetat och kondenserat förslag till trafikförsörjningsprogram, som knyter väl an till kollektivtrafikens roll och utmaningar för att klara av den omställning som behöver ske i samhället.
- *SPF Seniorerna* tackar för ett bra och välformulerat program.

Ett par instanser uttrycker sig mer kritiskt vad gäller helhetsintrycket.

- *Naturskyddsföreningen Stockholms län* framför att åtgärderna som föreslås är i rätt riktning men att de behöver ske mycket snabbare och vara långt mer omfattande för att nå klimatmålen.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

REMISSAMMANSTÄLLNING
2023-09-06

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0554

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

- *Föreningen TIM-pendlare* instämmer i programmets uttalande ambitioner men saknar i många avseende konkretion och tycker att mycket av texten utgörs av självklarheter.

Flera instanser med ansvar för angränsande styrdokument ser positivt på hur förslaget knyter an till dessa.

- *Klimat och regionutvecklingsnämnden, Region Stockholm*, anser att den strategiska inriktningen som beskrivs bidrar till önskad utveckling i enlighet med mål och inriktning i den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län (RUFSS 2050) samt stödjer målsättningarna i den regionala cykelplanen och Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2022–2033.
- *Nämnden för Stockholms läns sjukvårdsområde, Region Stockholm*, ser att förslaget överensstämmer med regionens hållbarhetspolicy och hållbarhetsstrategi och *Hälso- och sjukvårdsnämnden Region Stockholm* konstaterar att remissen är helt i linje med Region Stockholms Folkhälsopolicy.
- *Länsstyrelsen* menar att programmet ligger väl i linje med länets klimat- och energistrategi och de transportpolitiska målen.

Samtidigt efterfrågas från andra instanser förtydliganden och utvecklande samband med angränsande styrdokument och processer.

- *Nykvarns kommun* anser att det är otydligt hur programmet bidrar till att uppfylla RUFSS.
- *Stadsbyggnadskontoret Stockholm stad*, anser att det borde vara en tydligare koppling mellan Region Stockholms olika dokument och processer.
- *Danderyds kommun* framför att det är av yttersta vikt att planeringen för den regionala kollektivtrafiken fungerar från vision till genomförande.
- *Sundbybergs stad* ser att programmet riskerar begränsad styrverkan om det inte klargörs hur prioriteringar ska göras mellan olika strategiska dokument.
- *Täby kommun* lyfter att trafikförsörjningsprogrammet behöver tydliggöra samordningen inom Region Stockholm och då särskilt trafikförvaltningens övriga styrdokument, planeringsunderlag och riktlinjer. Programmet bör, med koppling till RUFSS 2050 och

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

REMISSAMMANSTÄLLNING
2023-09-06

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0554

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Kollektivtrafikplan 2050 tydligare ange i vilka resrelationer det är mest hållbart och effektivt att utveckla kollektivtrafiken.

Några instanser påpekar brister i de beskrivna förutsättningarna.

- *Haninge kommun, Huddinge kommun och Tyresö kommun* påpekar att förslaget till trafikförsörjningsprogram till stor del bygger på den regionala resvaneundersökningen från 2019. De menar att dagens situation med ett förändrat resande efter pandemin och andra utmaningar bör formuleras som nuläge och inte som framtid i programmet.
- *Trafikkontoret Stockholms stad*, saknar ett resonemang om ökad befolkning i länet och dess påverkan på kollektivtrafiken.
- *Trafikverket* lyfter att ett av trafikförsörjningsprogrammets syften är att beskriva trender och omvärldens påverkan på resandet. De betonar att dessa slutsatser behöver vara väl underbyggda och att det finns stora osäkerheter kopplat till hur den beskrivna utvecklingen och trenderna kan komma att påverka resandet i framtiden. Trafikverket anser att detta bör tydliggöras i programmet.
- *Naturskyddsföreningen Stockholms län, Stockholm Nordost, Vallentuna kommun och Trafikverket* framför på olika sätt att de önskat mer fokus och mer konkret framställning av kollektivtrafikens nyttor. Bland annat nämns folkhälsa.

Trafikverket saknar tydlighet i hur programmet ska hållas aktuellt och hur trafikförvaltningen ser på behovet av framtida revideringar av programmet.

Huddinge, Salems och Södertälje kommuner anser inte att de helt fått möjligheten att vara delaktiga i processen med ett nytt trafikförsörjningsprogram.

Trafikförvaltningens utlåtande

Trafikförvaltningen tackar för positiv återkoppling och noterar att det i stort råder samsyn om att förslaget uttrycker en adekvat inriktning för kollektivtrafikens utveckling.

Trafikförvaltningen framhåller att de åtgärder som omnämns är exempel och att förslaget också lyfter att åtgärder som trafikförvaltningen/Region Stockholm råder över inte räcker till. Att texten utgörs av självklarheter instämmer

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

REMISSAMMANSTÄLLNING
2023-09-06

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0554

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

trafikförvaltningen inte i, men förstår synpunkten i kontexten av att många också efterfrågar klagörande om prioriteringar och hur målen ska nås. Trafikförvaltningen har full förståelse för att detta efterfrågas. Programmet hanterar behov och strategisk inriktning på en övergripande nivå och sedan tar andra styrdokument och processer vid för att realisera inriktningen. Detta framgår också i programmets inledande kapitel.

Vad gäller synpunkter som rör förutsättningar har trafikförvaltningen justerat i texten så att det förändrade resandet efter pandemin framgår som nuläge och inte som en framtid. Gällande länets befolkningsökning och påverkan på kollektivtrafiken omnämns det i kapitel 3.2. Angående behovet av väl underbyggda slutsatser vad gäller trender och omvärldsfaktorerers påverkan på resandet kan trafikförvaltningen bara konstatera att det är svårt i det läge som råder att göra säkra prognoser om framtida efterfrågan på resor. Detta har förtydligats som en utmaning i kapitel 2.3.

Hur trafikförsörjningsprogrammet ska ajourhållas har också förtydligats.

Slutligen kan trafikförvaltningen beklaga att några kommuner upplever att de inte fått möjlighet att vara delaktiga. Samtliga kommuner har bjudits in till samrådsmöte i tidigt skede under våren 2022 och därefter under hösten 2022. Därtill har trafikförvaltningen bjudit in till ett par digitala informationstillfällen samt gett möjlighet att följa arbetet på en projekthemsida.

2.2 Mål

Flera remissinstanser påpekar avsaknaden av målvärden av indikatorer och att det gör det svårt att säga något om förslagets ambitionsnivå.

Sollentuna kommun saknar en förklaring till varför målhorisonten 2035 för trafikförsörjningsprogrammet inte är synkad med målhorisonterna för RUFSS 2050 och Kollektivtrafikplan 2050.

Botkyrka, Huddinge, Salem, Södertälje, Tyresö och Upplands-Bro kommuner efterfrågar en tydligare röd tråd mellan beskrivna perspektiv för en målstyrd planering i stycke 3.4 och teman för mål i kapitel 4. Några kommuner önskar därtill framhålla att de två perspektiven för målstyrd planering ”Ökad marknadsandel” och ”God tillgänglighet i hela regionen” som programmet tar upp bör beskrivas som kompletterande varandra, istället för parallella.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

REMISSAMMANSTÄLLNING
2023-09-06

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0554

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Flera södertörnskommuner lyfter att vissa av målen i programmet är otydligt formulerade och pekar på att formuleringarna ”kollektivtrafiken utmanar bilen i allt fler resrelationer ” och ”kollektivtrafiken gör att fler kan delta i samhället” är vaga. Naturskyddsföreningen anser också att målet ”kollektivtrafiken utmanar bilen i allt fler resrelationer” är vagt formulerat samt att målet innebär en för låg ambition.

Nobina framför att några av de viktigaste elementen för att göra kollektivtrafiken relevant, öka resandet och ta marknadsandelar är restidskvot, framkomlighet och punktlighet och att dessa bör målsättas.

Huddinge kommun, Nykvarns kommun och Tyresö kommun påpekar att det vore önskvärt att inte ha flera mål i en och samma formulering som i målet ”kollektivtrafiken uppfattas som trygg och pålitlig”.

Projektgrupp vid K2 föreslår (med hänvisning till globala målens delmål 11.2) att mål 2 ”Kollektivtrafiken uppfattas som trygg och pålitlig” kan omformuleras till ”trygg, tillgänglig och pålitlig”.

Funktionsrätt Stockholms län påpekar att trygghet är ett vitt begrepp som inte nödvändigtvis enbart omfattar de exempel som ges i skrivningar till förslagets mål. De menar även att pålitlighet kan ha fler innebörder än vad som nämns i måltexten.

Projektgrupp vid K2 ställer sig undrande till att Mål 6. ”I de särskilda persontransporterna upplever resenären god kvalitet under hela resan” enbart innefattar mål för särskilda kollektivtrafiken och menar att god kvalitet bör omfatta hela systemet.

Trafikverket lyfter att målet ”Kollektivtrafiken fungerar vid förändrat klimat och andra yttre påfrestningar” saknar indikator och saknar delvis beskrivning av vilken typ av anpassning och åtgärder som kan komma att krävas med hänsyn till förändrat klimat och yttre påfrestningar. Trafikverket anser att detta kan utvecklas i programmet.

Järfälla kommun lyfter att målsättningarna i trafikförsörjningsprogrammet gällande innovativt tänkande och arbetssätt kan utvecklas.

Salem, Södertälje, Botkyrka och Tyresö kommuner tar upp att vägen mot nettonollutsläpp 2045, i enlighet med Sveriges miljömål, saknas eftersom

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

REMISSAMMANSTÄLLNING
2023-09-06

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0554

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

måläret för trafikförsörjningsprogrammet är 2035. Det framgår inte heller hur långt mot 2045-målet som uppnås till år 2035. Ett resonemang och analys av detta behöver läggas till i programmet.

Trafikförvaltningens utlåtande

Trafikförvaltningen konstaterar att det givetvis varit enklare för remissinstanserna att ge återkoppling avseende ambitionsnivå om målvärden för indikatorer hade inkluderats i remissen. Även utan dessa har det dock inkommit många värdefulla synpunkter avseende ambitionsnivå och inriktning.

Gällande programmets målhorisont så har olika sådana övervägts. En tidsperiod om ca 10-12 år framåt i tiden är vanligt för trafikförsörjningsprogram och möjliggör också för att utgå ifrån känd och planerad utveckling när målvärden sätts.

Trafikförvaltningen har försökt stärka den röda tråden mellan delar av kapitel tre och kapitel fyra, bland annat genom att ändra rubriknamn och flytta/utveckla viss text. Trafikförvaltningen instämmer också i synen på de två perspektiven "Ökad marknadsandel" och "God tillgänglighet i hela regionen" som kompletterande varandra snarare än parallella och har ändrat detta i texten.

Flera önskemål och förslag om ändringar och tillägg av mål och indikatorer noteras. Trafikförvaltningen har sett över och justerat formuleringar för mål 1 och 4. Inställda avgångar i kollektivtrafiken har lagts till som kompletterande mått till mål 2 och klimatpåverkan från nyttjad kollektivtrafik har lagts till som indikator till mål 9. Förtydliganden har gjorts i anslutning till mål 9 för att klargöra vad det kan handla om för typ av åtgärder och anpassningar. Text om vikten av innovativt tänkande och arbetssätt har kompletterats programmet bland annat genom nytt kapitel om digitalisering.

Det är svårt att prognosticera om hur långt regionen (vid genomförande av trafikförsörjningsprogrammet) kommer nå år 2035 i förhållande till det nationella miljömålet om nettonollutsläpp 2045. Region Stockholm har satt upp mål för att minska klimatpåverkan från sina egna verksamheter som t ex hälso- och sjukvård och kollektivtrafik. Ambitionen om att öka kollektivtrafikandelen i förhållande till bilresor är kanske det enskilt viktigaste verktyget i trafikförsörjningsprogrammet för att nå nettonollutsläpp i regionen. Det är viktigt att Region Stockholm kontinuerligt fortsätter kartlägga betydande

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

REMISSAMMANSTÄLLNING
2023-09-06

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0554

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

växthusgasutsläpp, inklusive den konsumtionsbaserade klimatpåverkan, som underlag för prioritering och genomförande av åtgärder för fortsatt minskad klimatpåverkan. Region Stockholm kommer att fortsätta arbeta med övergången till förnybara drivmedel och öka andelen elektrifierade transporter, där energislag och drivmedel med låg total klimatpåverkan ur ett livscykelperspektiv premieras. Indikatorerna om energieffektivisering och klimatpåverkan per personkilometer tar hänsyn dels till Region Stockholms mål, dels till det nationella miljömålet om nettonollutsläpp 2045. Lika viktigt är det att andra aktörer i regionen bidrar till uppfyllelsen av det nationella miljömålet utifrån sin rådighet och sitt ansvarsområde.

Region Stockholm har under 2023 påbörjat kartläggningen av samtliga klimatutsläpp i enlighet med GHG-protocol SCOPE 1, 2, 3 och kommer börja redovisa i enlighet med denna standard i o m kommande krav i CSRD. Ett textavsnitt som förtydligar vad indikatorerna om energieffektivisering omfattar samt hur de ligger i linje med målet 2045 kommer att föreslås till slutversionen.

2.3 Begreppsförklaringar

Botkyrka kommun, Huddinge kommun, Södertälje kommun och Tyresö kommun efterfrågar ett förtydligande gällande begreppet halvcentrala bandet/inre förorter.

Botkyrka kommun, Huddinge kommun, Nykvarns kommun, Nynäshamns kommun, Södertälje kommun och Tyresö kommun önskar ett förtydligande av vad grundläggande mobilitet innebär.

Huddinge kommun och Tyresö kommun efterfrågar en beskrivning av begreppet basstrafik.

Projektgrupp vid K2 lyfter att "tillgänglighet" används växelvis som en term för att beskriva hur en person har tillgång till kollektivtrafik, och växelvis för att beskriva hur transportsystemet anpassas för personer med funktionsnedsättning i programmet.

Region Örebro noterar uttryck som hållbart transportsystem, hållbart resande, klimatpåverkande utsläpp, hålla hög miljöprofil etc. och menar att vissa av dessa begrepp är något svårfångade i vad de innebär konkret. De anser att begreppen med fördel skulle kunna göras mer enhetliga och förklaras i den

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

REMISSAMMANSTÄLLNING
2023-09-06

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0554

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

avslutande ordlistan i de fall den precisa innebörden inte framgår i texten eller i tillhörande fotnot.

Trafikförvaltningens utlåtande

Trafikförvaltningen har gjort viss översyn för att ensa bland begrepp som används. Ett antal begrepp har efter remissen lagt till i ordlistan, däribland bastrafik, mobilitet och tillgänglighet. Gällande definition av halvcentrala bandet finns i detta sammanhang ingen strikt geografisk definition, det är en övergripande benämning på områden angränsande till Stockholms innerstad. Trafikförvaltningen hänvisar också till hur begreppet används i Kollektivtrafikplan 2050, som fastställdes under 2022.

2.4 Samlad hållbarhetsbedömning

Region Örebro län uttrycker att den redovisade miljökonsekvensbeskrivningen tillför viktiga reflektioner kring effekter av det som finns beskrivet i programmet.

Naturskyddsföreningen Stockholms län önskar att den samlade hållbarhetsbedömningen också innehållit en bedömning av hur förslaget kan påverka det totala resandet i regionen.

Danderyds kommun instämmer i det förslag som finns i miljökonsekvensbeskrivningen - att det kommunala ansvaret för att nybyggda bostäder inte störs av buller från kollektivtrafiken, ska framgå i trafikförsörjningsprogrammet.

Kulturförvaltningen Region Stockholm instämmer i bedömningen i Samlad hållbarhetsbedömning att en väl utbyggd kollektivtrafik är avgörande för regioninvånarnas möjlighet att ta del av det mångfacetterade kulturutbud av hög kvalitet som finns i regionen.

Trafikförvaltningens utlåtande

Trafikförvaltningen noterar synpunkterna. Eftersom programmet inte är en åtgärdsplan går det inte utifrån innehållet att göra en adekvat bedömning av hur inriktningen påverkar det totala resandet i regionen.

I skrivande stund har Sverige ett av EU:s mest tillåtande riktvärden för buller vid nybyggda bostäder. Trafikförvaltningen delar Danderyds syn och har gjort

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

REMISSAMMANSTÄLLNING
2023-09-06

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0554

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

en mindre komplettering i texten. Trafikförvaltningen som kollektivtrafikmyndighet måste granska detaljplaner i närheten av spåranläggningen ännu mer än tidigare och försöka verka för att det planeras utifrån människors hälsa. Utredningar om omgivningsbuller behöver kontrollräknas. Trafikförvaltningen kommer även att utreda om det går att införa ett minsta avstånd för bostäder nära spår.

3 Genomförande av programmet

3.1 Samverkan och samordning

Flera remissinstanser uttrycker sig positiva till programmets ansats i genomförandedelen ("Gemensam väg framåt") om samverkan för att öka andel resor med hållbara färdmedel och ökad regional tillgänglighet. Flera kommuner är också positiva till att remissen uttrycker ödmjukhet inför inblandande aktörers varierade ansvarsområden.

Några nämner samverkan i specifika frågor.

- *Klimat och regionutvecklingsnämnden, Region Stockholm* betonar vikten av samverkan mellan Region Stockholm, Trafikverket och länets kommuner kring markanvändning och mellankommunal planering.
- *Region Uppsala* instämmer i att det behövs ökat fokus på kollektivtrafikens förmåga att hantera yttre påfrestningar och vill lyfta samverkan mellan angränsande regioner i sådana frågor. Även *Vallentuna kommun* lyfter behov av samverkan och att dela kunskap i dessa frågor.
- *Swedavia* välkomnar en närmare samverkan med regionen kring flygplatserna som noder i transportsystemet och lyfter samverkansfrågor som rör det civila försvarets förmåga.
- *Region Uppsala* och *Region Östergötland* lyfter vikten om fortsatt samverkan mellan regionerna kring den storregionala tågtrafiken och det övriga länsöverskridande resandet. *Region Östergötland* ser det som viktigt att det hittills goda samarbetet som bland annat sker inom ramen för Mälardalstrafik och En Bättre Sits fortsätter.
- *Skärgårdens Trafikantförening* menar att det finns skäl att regionen utifrån sitt trafikeringsansvar tar initiativ till en samverkan mellan berörda aktörer för att långsiktigt trygga finansieringen för att upprätthålla trafikbryggornas och replipunkternas funktion.

Tyresö kommun pekar på vikten av att hitta arbetssätt för ett samlat genomförande av kollektivtrafikåtgärder gemensamt mellan väghållare och kollektivtrafikmyndighet, för att kunna uppfylla programmets ambitiösa mål. Kommunen lyfter det pågående arbetet i samverkan mellan kommuner och trafikförvaltningen, med genomförandet av expressbusslinjer som pekats ut i

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

REMISSAMMANSTÄLLNING
2023-09-06

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0554

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Kollektivtrafikplan 2050, som ett bra exempel på hur kostnadseffektiva lösningar kan genomföras.

Trafikförvaltningens utlåtande

Trafikförvaltningen noterar att det råder samsyn om behovet att samverka och samordna sig då många synpunkter rör detta. Det behov av samverkan som berörs i programmet gäller många frågor, varav några exempel lyfts. Trafikförvaltningen har valt att göra en komplettering i texten gällande storregional samverkan.

Trafikförvaltningen tackar för positiv återkoppling gällande det omfattande samverkansarbete som bedrivs gällande genomförande av expressbusslinjer.

3.2 Ansvar och roller

Huddinge och Tyresö kommun påpekar att det är otydligt vilken Region Stockholms roll är i förhållande till de åtgärder om beteendepåverkan som nämns i samband med mål 1. *Tyresö kommun* efterfrågar också förtydligande kring regionens roll i förhållande till den behovsbild som beskrivs, både avseende de åtgärder som föreslås, och avseende andra aktörer vad gäller ansvar och mandat.

Sundbybergs stad efterlyser ett tydligare fokus från regionens sida på att skapa långsiktiga förutsättningar för utvecklingen av transportsystemet.

Botkyrka kommun, Huddinge kommun, Nynäshamns kommun och Tyresö kommun vill poängtera att upphandling och utformning av trafikavtal är en betydande förutsättning för att nå måluppfyllelse. Det är eftersträvansvärt att trafikförvaltningens inflytande över trafikens genomförande stärks i relation till trafikoperatörernas inflytande.

Värmdö kommun har önskemål om att regionen bör ha ett övergripande ansvar för att informera regionens invånare till att välja kollektivtrafik. *Sundbybergs stad* lyfter att Region Stockholm bör uppmuntra och driva ett innovationsarbete, i samverkan med kommunerna, som skapar förutsättningar för testbäddar som kan leda till effektivare kollektivtrafik. *Swedavia* anser att Region Stockholm inom sitt ansvarsområde bör ta en större roll att understödja fysiska byten mellan trafikslag i bytespunkter.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

REMISSAMMANSTÄLLNING
2023-09-06

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0554

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Sundbybergs stad lyfter att det för kollektivtrafiken finns en tydlig och aktiv regional part med vilken kommuner kan diskutera avvägningar mellan kollektivtrafik och cykeltrafik men att motsvarande part inte finns för cykel. De menar att det därmed finns en risk att den Regionala cykelplanen prioriteras ned, även om det inte är en uttalad avsikt.

Swedavia tar upp att de deltar i utvecklingen av framtida luftfartskoncept för persontransporter, såsom el- och vätagasflygplan, drönare och electric vertical take-off and landing (eVTOL). Utvecklingen är i ett tidigt skede, men det är av vikt framöver att regionen följer utvecklingen, och vid behov deltar, eftersom koncepten kommer behöva beaktas i framtida planering.

Ett antal kommuner lyfter att det är nödvändigt att resvaneundersökningar eller andra likande uppföljningar av trafiksystemet genomförs och hålls ihop av Region Stockholm även framöver. *Österåkers kommun* anser att det behövs en mer frekvent uppdaterad resvaneundersökning än dagens intervall på ca fyra år.

Nacka kommun konstaterar att remissen beskriver ett ökat intresse kring mobilitetstjänster där begreppet "mobility as a service" nämns. Nacka kommun ställer sig frågande till regionens roll i en sådan tjänst, och hur regionen kan stödja trafikleverantörerna i det samarbete som beskrivs. *Swedavia* uppmanar regionen att, som den överlägset största mobilitets- och intermodalitetsaktören i länet, ta ett större ansvar för att realisera ett sömlöst resande. Ansvaret menar de bör inbegripa digitala och fysiska åtgärder. *Swedavia* anser vidare att det i trafikförsörjningsprogrammet ska framgå att regionen har en väsentlig roll för kombinerad mobilitet och intermodalitet i länet genom sin storlek, samhällsuppdrag samt starka varumärken mot kund.

Stockholm Nordost framför, liksom flera av de enskilda kommuner som ingår i samarbetet, att programmet behöver förtydligas avseende vilka förväntningar som ligger på kommunerna. De anser att även kommunernas och andras roller samt hur samarbetet ska se ut över tid behöver förtydligas.

Järfälla kommun skriver att de är medvetna om sitt ansvar för att bidra till måluppfyllelsen och att de ser fram emot fortsatt samverkan inom området.

Täby kommun tycker att programmet mer konkret behöver beskriva hur samverkan och finansiering ska omsättas i praktiken samt vad som förväntas av respektive aktör.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

REMISSAMMANSTÄLLNING
2023-09-06

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0554

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Järfälla kommun för fram att trafikförsörjningsprogrammet även skulle kunna lyfta operatörernas roll i det gemensamma arbetet.

Sjöfartsverket anser att det är positivt att Trafikverket lyfts fram som en viktig infrastrukturägare även för bryggor. De menar att också Stockholms Hamnar AB bör lyftas som en viktig samverkanspart, i synnerhet kring innerstadskajer i de centrala delarna av Stockholm.

Nobina lyfter även att det idag ligger ett stort ansvar och frihetsgrader på operatören att utveckla trafiken, vilket *Nobina* anser är bra då de har god kunskap om lokala förutsättningar. Men för att utveckla trafiken ytterligare anser de att det krävs ett gemensamt ansvar med fördelad risk och ett helhetstänk från huvudmannens sida.

Trafikförvaltningens utlåtande

Trafikförsörjningsprogrammets uppgift är i huvudsak att beskriva behovet av kollektivtrafik och mål för kollektivtrafikens utveckling. Med det sagt har trafikförvaltningen stor förståelse för att det efterfrågas tydlighet kring Region Stockholms ansvarsområden och konstaterar att det framförs många önskemål om ett utökat ansvar och/eller engagemang i olika frågor, från regionens sida. Trafikförvaltningen noterar dessa.

Trafikförvaltningen konstaterar att mål och inriktning rör de inblandade aktörerna i olika utsträckning och att det samtidigt är svårt att göra en strikt uppdelning i rådighet och ansvarsområden. Trafikförvaltningen instämmer i vikten av god dialog med kommuner och infrastrukturägare och välkomnar en fortsatt och delvis utvecklad sådan.

Trafikförvaltningen delar kommunernas syn om vikten av kunskap kring medborgarnas resandebehov för planering och uppföljning av regionens mobilitetslösningar. Samtidigt är trafikförvaltningen medveten om att traditionella resvaneundersökningar som genomförs med hjälp av enkäter har substantiella brister som låg svarsbenägenhet och de underskattar multimodala resor som påverkar hur representativt resultatet är för att beskriva de faktiska resandebeteendet. I kombination med den höga kostnaden för datainsamlingen har trafikförvaltningen kommit fram till att det behövs mer pålitliga källor.

Gällande trafikförvaltningens/Regions Stockholms roll inom kombinerad mobilitet anser trafikförvaltningen att det är relevanta frågor som lyfts.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

REMISSAMMANSTÄLLNING
2023-09-06

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0554

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Trafikförvaltningen arbetar inom nuvarande uppdrag med att möjliggöra för kombinerande mobilitetstjänster i en roll som producent av kollektivtrafik. Det innefattar att verka för att relevanta mobilitetstjänster etableras i sammanhang där kollektivtrafik kan vara en deljänst. Det omfattar också t ex att stötta kommuner i utforskandet om vilka tjänster som behöver ingå i erbjudandet och som ska tillåtas att etableras.

Programmet har kompletterats med att operatörer, både upphandlade och kommersiella, är viktiga samverkansparter. Trafikförvaltningen ser positivt på att trafikutövarna ser möjligheter till att utveckla trafikförändringsprocessen för en mer ändamålsenlig trafik i riktning mot målen.

3.3 Ekonomiska förutsättningar

Botkyrka kommun, Huddinge kommun och Södertälje kommun önskar att Region Stockholm utarbetar finansieringslösningar för objekt med storregional nytta, där medel avsätts i länsplan genom exempelvis särskilda pottor. Kommunerna menar att man på så sätt kan åstadkomma kostnadseffektiva satsningar med stor samhällsnytta, utan att väghållaransvaret eller kommungränser utgör begränsningar. Även *Stockholm Nordost* framför att trafikförsörjningsprogrammet bör förtydliga kopplingen till länsplanens pottor för investeringar där kommuner står för medel.

Danderyds kommun pekar också på att finansiering behöver lyftas i ett större sammanhang för att nå största möjliga regionala effekt och anser att Region Stockholm måste skapa särskilda insatser i kommande länsplan för att säkerställa att det finns medel för infrastrukturinvesteringar. *Sundbybergs stad* menar att programmet riskerar begränsad styrverkan om inte säkerställandet av nödvändig finansiering tydliggörs.

Trafikverket anser att genomförandeperspektivet kan stärkas ytterligare i programmet. De menar att frågan om det framtida begränsade utrymmet för statliga investeringar och infrastrukturplaner som till stora delar är upplåsta av tidigare förhandlingar hanteras i programmet. Trafikverket ställer frågan hur detta exempelvis påverkar möjligheterna att nå målen och det framtida behovet av utvecklad kollektivtrafik. Trafikverket framhåller att ett utvecklat resonemang kring detta kan underlätta kommande revidering av exempelvis infrastrukturplaner och menar att programmet då skulle kunna utgöra ett tydligare stöd i det kommande arbetet.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

REMISSAMMANSTÄLLNING
2023-09-06

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0554

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Trafikverket föreslår även att vikten av att utveckla kollektivtrafiken inom befintlig infrastruktur tydligare lyfts som centralt. *TIM-pendlare* anser att prioritet bör ges åt att säkerställa kvaliteten i den befintliga trafiken och menar att utökningar av trafiken inte får leda till kvalitativa försämringar i befintlig trafik.

Järfälla kommun och *Sundbybergs stad* ser en risk med att förväntade ökade investerings-, underhålls- och driftskostnader kommer påverka utbudet av kollektivtrafik och därmed måluppfyllnaden. *Sundbybergs stad* föreslår att Region Stockholm, i sin roll som såväl kollektivtrafikmyndighet som ansvarig för länsplanen för transportinfrastruktur, tar initiativ till nya (med-) finansieringslösningar.

Keolis anser att införandet av eldrivna bussar förändrar de ekonomiska förutsättningarna. De menar dels att den totala livslängden/avskrivningstiden för dessa är längre än för andra bussar, dels att investeringskostnaden är avsevärt högre för operatören. Det innebär att den ekonomiska risken för operatörerna ökar betydligt givet dagens upphandlingsmodell. En annan aspekt de lyfter är om man kommer att investera i likadan/kompatibel laddinfrastruktur på alla håll.

Trafikförvaltningens utlåtande

Trafikförvaltningen noterar att många synpunkter rör de ekonomiska förutsättningarna framgent. Programmet hanterar behov och strategisk inriktning på en övergripande nivå och sedan tar andra styrdokument och processer vid för att realisera inriktningen. Detta framgår också i programmets inledande kapitel. Frågan är självklart central, varför programmet också berör frågan på översiktlig nivå. I viss mån har trafikförvaltningen också tillfört förtydliganden exempelvis gällande koppling till länstransportplanen samt om vikten av vidmakthållande av det befintliga systemet.

Gällande synpunkt om förändrade ekonomiska förutsättningar vid införande av eldrift i busstrafiken: Trafikförvaltningen är medveten om hur förutsättningarna påverkas och har löpande dialog med potentiella anbudsgivare under studie- och upphandlingsprocess inför trafikaffärer. Införandet av eldriven busstrafik hanteras inom dessa forum.

4 Övriga ämnesområden

4.1 Fysisk planering

Botkyrka, Haninge, Huddinge, Nynäshamn, Sigtuna, Salem, Tyresö och Vallentuna kommuner önskar förtydligande av vikten av att kollektivtrafikens utbud följer bebyggelseutvecklingen och att trafiken utvecklas i takt med större exploateringar.

Även *Exploateringskontoret, Stockholms stad* och *Naturskyddsföreningen Stockholms län* ser fördelarna med att bebyggelseutvecklingen i huvudsak sker i lägen med goda förutsättningar för människor att gå eller cykla och där en attraktiv och kapacitetsstark kollektivtrafik finns att tillgå.

Exploateringskontoret, Stockholms stad betonar behovet av en lösningsorienterad dialog i frågorna. *Naturskyddsföreningen Stockholms län* betonar att detta inte får innebära att värdefulla grönytor byggs bort eller att det byggs så tätt att invånarna måste resa långa sträckor för att komma till grönområden - vilket i sig genererar mer resor.

Järfälla kommun konstaterar att en transporteffektiv bebyggelseplanering och god framkomlighet för busstrafiken är en viktig förutsättning som påverkar kostnaderna för kollektivtrafikförsörjningen. En svårighet de för fram är att hitta ytor för utökad kapacitet i depåer och terminaler och komplexiteten att prioritera bussarnas framkomlighet i gaturum med många olika funktioner. *Vallentuna kommun* instämmer i trafikförsörjningsprogrammet beskrivning av kollektivtrafikens behov av plats som ett av problemen.

Några kommuner framför kritik mot trafikförvaltningens riktlinjer för utformning av infrastruktur med hänsyn till busstrafik (RiGata-buss). De menar att skarpa krav som ställs på bland annat på vägbredd försvårar en konstruktiv dialog.

Stockholm Nordost pekar på att det är en utmaning för kommunerna att utveckla bytespunkter som är lokaliserade i en redan tät stadsstruktur. De lyfter att trafikförvaltningen behöver ta hänsyn till detta och vara öppna för att finna alternativa vägar framåt som fungerar.

Svenska kraftnät anser att programmet behöver förtydligas med att det krävs tillgång till el för att en upprustnings- och utbyggnad av kollektivtrafiken ska kunna vara möjlig, för att vidare kunna nå uppsatta miljömål enligt RUF5 2050.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

REMISSAMMANSTÄLLNING
2023-09-06

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0554

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

De pekar på att det finns begränsad effekt i Stockholms län och att det därför kan behövas investeringar för att möjliggöra ytterligare uttag av el från transmissionsnätet. Svenska kraftnät betonar vikten av tidig dialog med regionnäsägaren och att region Stockholm lämnar tidiga prognoser på önskat effektbehov eftersom det är långa ledtider vid förstärkning av transmissionsnätet som i sin tur i så fall kräver både yta och nya markanspråk.

Även *Exploateringskontoret Stockholms stad* lyfter vikten av att säkerställa effektbehovet för laddningsbara fordon.

Exploateringskontoret, Stockholms stad anser att laddningsstruktur för bilar bör etableras på infartsparkeringar och att laddningsinfrastrukturen för kollektivtrafikens bussar med fördel kan samordnas med laddningsbehovet för annan tung trafik.

Kulturnämnden Region Stockholm vill övergripande peka på vikten av kultur och kulturmiljöer som en integrerad del av samhällsplaneringen. De betonar vikten av att omnämna offentlig konst, kulturmiljöer och kulturarv i underlaget. De anser att dessa värden med sannolikhet kan komma att påverkas i utbyggnaden av regional trafikförsörjning.

Kulturnämnden Region Stockholm föreslår att en relation till politikområdet Gestaltad livsmiljö upprättas med syfte att lyfta fram de stora värden som utgörs av den offentliga konsten i kollektivtrafiken och av de många kulturmiljöer som båda förtjänar att synliggöras.

Stadsbyggnadskontoret Stockholms stad saknar innehåll som rör hur kollektivtrafiken fysiskt tar plats i stadsrummet och lyfter kopplat till det att inriktningen bör vara att kollektivtrafiken ska vara en naturlig del av stadsrummet.

Candela framhåller att ett program för Stockholm borde understryka sådant som märker ut staden i förutsättningar. De menar att en viktig sådan faktor är de relativt outnyttjade vattenvägarna.

Sjöfartsverket betonar vikten av att kommuner inte bygger bort bryggor och kajer, i synnerhet sådana som har koppling till andra trafikslag, då dessa kan utgöra viktiga noder i för nya kollektivstråk över vatten.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

REMISSAMMANSTÄLLNING
2023-09-06

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0554

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Skärgårdens Trafikantförening framhåller behovet av att säkerställa erforderlig fysisk infrastruktur för sjöfarten i form av kajer i centrala lägen, depåer i strategiska lägen samt varvskapacitet för underhåll, översyn och reparationer.

Föreningen TIM-pendlare tycker att det är positivt att programmet även inkluderar tillgänglighet på andra sätt än att behöva genomföra en resa.

Södertälje kommun anser att programmet bör omfatta nödvändigheten av utvecklad infrastruktur för att kunna klara framtidens behov av effektiv och attraktiv kollektivtrafik.

Sigtuna kommun framhåller att en kraftfull satsning på och utveckling av det statliga vägnätet är en förutsättning för effektiva kollektivtrafikförbindelser.

Trafikförvaltningens utlåtande

Trafikförvaltningen noterar och instämmer i synpunkter som understryker vikten av kollektivtrafikutveckling i samklang med bebyggelseutveckling. Trafikförvaltningen hänvisar till att detta hanteras bland annat i Kollektivtrafikplan 2050 som med utgångspunkt i utvecklingen av bebyggelse i regionen (enligt RUFSS) presenterar åtgärder för kollektivtrafikens utveckling.

Gällande synpunkter som rör kollektivtrafikens markanspråk med mera har trafikförvaltningen förståelse för den komplexitet som stadsbebyggelse medför och välkomnar fortsatta konstruktiva dialoger i de olika projekt som berörs. Trafikförvaltningen vill också hänvisa till senare skeden i planeringsprocessen, där enskilda intressen såsom kulturmiljöer och grönytor hanteras. Trafikförvaltningen hänvisar också till RUFSS som övergripande hanterar markanvändningens utveckling.

Gällande synpunkter på Region Stockholms riktlinjer för utformning av infrastruktur med hänsyn till busstrafik (RiGata-Buss): Riktlinjen redovisar förutsättningar för kunna trafikera en gata med busstrafik. Syftet med RiGata-Buss är välfungerande busstrafik. Bussar kan i vissa fall köra med sämre villkor, men konsekvenserna är sämre komfort, längre restid och högre kostnader som leder till sämre konkurrenskraft för kollektivtrafiken. Genom tidig dialog och nära samarbete kan vägutformning diskuteras och anpassas utifrån platsens behov och utifrån de olika aktörernas ansvarsområde.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

REMISSAMMANSTÄLLNING
2023-09-06

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0554

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Trafikförvaltningen noterar önskemål om laddinfrastruktur och hänvisar till att det är en fråga som hanteras i förvaltningen kontinuerliga arbete, snarare än i trafikförsörjningsprogrammet.

Trafikförvaltningen noterar synpunkter som rör kraftförsörjning och har kompletterat med skrivning om behovet av utbyggnad eller uppgradering av elnätet för att klara av den ökade belastning som eldriften medför.

4.2 Framkomlighet

Svenska Taxiförbundet anser att taxi i större utsträckning bör få använda kollektivkörfälten i länet. De framhåller att varje insats för bättre framkomlighet bidrar till ett bättre konkurrensläge med privatbilismen. Vidare menar de att bättre framkomlighet för välfärdstjänster som färdtjänst, skolskjutsar och omsorgsresor är angeläget.

Vallentuna kommun anser att en generell förbättrad framkomlighet är att föredra och behöver tillskapas i systemet i stort, för att öka framkomligheten för kollektivtrafiken.

Nobina anser att det krävs ett övergripande ansvar, där Region Stockholm kan fungera som en sammanhållande kraft för att samordna åtgärder tillsammans med kommunerna och väghållare över hela Stockholmsregionen, för att förbättra framkomligheten. Nobina menar att idag läggs mycket av ansvaret, arbetet och risken på operatören som inte har samma kontaktnät och auktoritet som en huvudman har i relationen till väghållaren. Vidare för de fram att det krävs ett mer gemensamt ägarskap för framkomligheten och en fördelad risk.

Keolis framför att även trafikoperatörerna behöver involveras i arbetet med framkomlighet för busstrafiken, för att säkerställa de bästa gemensamma lösningarna.

Trafikförvaltningens utlåtande

Trafikförvaltningen noterar synpunkt om kollektivkörfältens användning samt synpunkt om att generell framkomlighet är att föredra (framför framkomlighet för kollektivtrafiken).

Trafikförvaltningen tillsammans med våra trafikutövare har ett samarbete med väghållarna som fungerar mycket väl i vissa kommuner men kan förbättras i andra. Trafikförvaltningen delar uppfattningen om att regionen bäst håller i den

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

REMISSAMMANSTÄLLNING
2023-09-06

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0554

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

övergripande dialogen med väghållarna om den långsiktiga utvecklingen av framkomligheten. Den löpande, dagliga, kontakten och förändringar som uppstår med kort varsel hanteras dock bäst av trafikutövaren i dialog med väghållarna.

4.3 Mobilitet/hela resan

Stockholm Nordost menar att trafikförsörjningsprogrammet saknar hela resan perspektivet och hur ett pussel med övriga mobilitetstjänster såsom mikromobilitet och bil- och båtresor kan läggas.

Keolis framför att en avgörande del för kollektivtrafikens attraktivitet, handlar om att ha hela-resan-perspektivet i alla skeden av planering, genomförande och marknadsföring av trafiken. Dvs från det att man lämnar hemmet och till dess man är framme vid målpunkten. Då är smidiga övergångar mellan olika trafikslag och väl fungerande bytespunkter viktigt. Gärna med bra service och en trevlig miljö som skapar trygghet och minskar den upplevda väntetiden.

Funktionsrätt Stockholm län konstaterar att "Mobility as a service" ställer höga krav på samarbete och att det är extra viktigt att tillgängligheten utgår från de behov och utmaningar som personer med olika funktionsnedsättningar har.

Skärgårdens Trafikantförening lyfter att planeringen behöver styras utifrån ett hela resan-perspektiv när det gäller tidspassning mellan sjö- och landtrafik.

Svenska Taxiförbundet vill understryka behovet av att kollektivtrafikknutpunkterna är utformade för att resenärerna enkelt ska kunna byta mellan olika färdmedel och fordonslag, även taxi.

Trafikförvaltningens utlåtande

Synpunkter om ett alltför svagt hela resan-perspektiv återfinns också i samband med andra ämnesområden. Trafikförvaltningen har valt att utveckla delar av kapitel 3 för att stärka hela resan-perspektivet som trafikförvaltningen anser är centralt för utvecklingen mot målen. Det har också skett ett utbyte av begreppet/temat "hållbart resande" mot "hållbar mobilitet" bland annat i syfte att signalera fokus på mer än själva resan ombord.

Trafikförvaltningen instämmer i att en utveckling mot kombinerad mobilitet kan komma med nya utmaningar att hantera vad gäller tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Trafikförvaltningen hänvisar till att

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

REMISSAMMANSTÄLLNING
2023-09-06

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0554

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

riktlinje Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning (RiTill) alltid ska följas.

Skrivning om vikten av väl fungerande bytespunkter och att underlätta byten mellan trafikslag och färdmedel har kompletterats programmet efter remissen.

4.4 Kollektivtrafikens funktion och utbud

Keolis och *Kista limitless* framför att remissen innehåller bra ansatser när det gäller utveckling av trafiken och dess funktion. *Botkyrka*, *Haninge*, *Nynäshamn*, *Salem* och *Södertälje* kommuner ställer sig positiva till att programmet tydliggör kollektivtrafikens roll att tillgängliggöra regionen för människor och att möjliggöra för den planerade bostadsbebyggelsen.

Bland andra *Stockholm Nordost*, *Botkyrka*, *Huddinge*, *Nacka*, *Nykvarn*, *Vallentuna*, *Nynäshamn*, *Haninge*, *Salem*, *Tyresö* och *Järfälla kommuner*, *Stockholms stad stadsbyggnadskontoret* samt *Föreningen TIM-pendlare* nämner att det är positivt att remissen styr mot ett ökat fokus på kollektivtrafikens roll för fritidsresande. Några av dessa önskar dock att programmet tydliggör detta som en befintlig utmaning och inte bara som ett framtida behov.

Södertälje kommun önskar att kollektivtrafikens roll för att underlätta och stödja näringslivets tillväxt och kompetensförsörjning lyfts tydligare.

Botkyrka, *Huddinge*, *Södertälje*, *Tyresö* och *Upplands-Bro kommuner* efterfrågar förtydligande och nyansering av resonemang i remissens kapitel 3.4 "Varierande behov av lösningar". Det gäller bland annat den geografiska indelning som används i texten och de generella utvecklingsbehov som tas upp för olika delar av länet.

Stockholm Nordost saknar en tydlig strategi för direkttrafik, matartrafik och annan lokal trafik och menar att det behövs en mer samlad syn kring hur den lokala och den regionala trafiken samordnas och betraktas som ett system. De lyfter att den lokala trafiken behöver förbättras i både stads- och landsbygdsdelar samt skärgården. De för även fram att landsbygdslinjerna behöver kopplas samman med stomnätet och skapa förutsättningar för både skolresor, fritidsresor men även arbetspendling, att anropsstyrd trafik och områdestrafik behöver utvecklas över hela dagen, samt att förutsättningar skapas för att den ska användas och bli mer attraktiv som komplement till andra

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

REMISSAMMANSTÄLLNING
2023-09-06

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0554

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

resor. *Vallentuna kommun* framhåller på detta tema också bland annat att matartrafiken behöver utvecklas för att få större nytta av de satsningar som görs i stomnätet.

Apropå skrivningar kring vikten av att trafikförsörja även mer glesbefolkade områden framför *Nobina* att de idag upplever att områden med lågt resande ofta innebär en stor ekonomisk risk för operatören. Där efterlyser *Nobina* en dialog om avtalsmodellen.

Att programmet tar upp fortsatt utveckling av anropsstyrd trafik och flexibla lösningar nämns som positivt av bland annat *Sjöfartsverket*, *Candela*, *Svenska Taxiförbundet* och *Sigtuna kommun*. *Värmdö kommun* tar upp anropsstyrd trafik som ett exempel på hur kollektivtrafiken kan bli mer använd i kommunen. *Vallentuna kommun* efterfrågar en mer anpassad fordonsflotta, där det även ingår mindre fordon, i kommande trafikavtal.

Gällande sjötrafik tycker *Skärgårdens intresseorganisationers kontaktorganisation (SIKO)* att programmet fokuserar helt övervägande på landtrafik och påpekar att sjötrafiken och dess samspel med landtrafiken är central för boende på länets öar och i kustsamhällen. De anser att särskilt busstrafiken till replipunkterna behöver utvecklas. *Sjöfartsverket* delar uppfattningen i remissen att det kan finnas potential i nya/utvecklade relationer över vatten i syfte att uppnå en ökad marknadsandel.

Trafikverket hänvisar till trafikförvaltningens genomförda sjötrafikutredning och framför att det för framtida planering skulle finnas ett värde i att i programmet utveckla ett övergripande resonemang kring sjötrafikens utveckling och roll i framtidens kollektivtrafiksystem.

Värmdö kommun instämmer inte i remissens beskrivning av att det inte längre går att ta större kliv mot hållbart resande enbart genom att fokusera på kollektivtrafikutbudet. Kommunen anser att det finns goda möjligheter att utveckla kollektivtrafiken för att göra den mer attraktiv. Exempel på åtgärder som kommunen nämner är utökad turtäthet och att införa bussar som kan transportera bagage och cykel.

Region Sörmland framför att programmet behöver förtydligas gällande att länsgränsöverskridande busstrafik bedrivs i enlighet med samverkansavtal med kollektivtrafikmyndigheter i angränsande län.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

REMISSAMMANSTÄLLNING
2023-09-06

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0554

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Trafikförvaltningens utlåtande

Trafikförvaltningen noterar positiv återkoppling vad gäller inriktning för trafikens utveckling och funktion. Gällande fritidsresande har trafikförvaltningen förtydligat det som en utmaning som finns också i nuläget. Kollektivtrafikens roll att stödja näringslivets tillväxt och kompetensförsörjning lyfts bland annat i kapitel 3.1 och har inte förtydligats ytterligare.

Kapitel 3.4 "Varierande behov av lösningar" har setts över och tillförts vissa förtydliganden. Trafikförvaltningen har förståelse för att ytterligare nyansering och fördjupning efterfrågas kring kollektivtrafikens utveckling och hänvisar till angränsande planer (Kollektivtrafikplan 2050) och riktlinjer för trafikens utveckling.

Gällande synpunkt om riskfördelning i avtal hanteras detta inte i trafikförsörjningsprogrammet, men trafikförvaltningen noterar synpunkten och ser positivt på en dialog med trafikutövarna kring hur avtal och koncept kan utvecklas för att bättre försörja och utveckla trafiken i regionens mer glesbefolkade delar.

Trafikförvaltningen noterar synpunkt om för stort fokus på landtrafiken. Trafikförsörjningsprogrammet hanterar inte enskilda trafikslags utveckling och trafikförvaltningen understryker att programmet med dess inriktning och mål omfattar alla kollektivtrafikslag, vilket också framgår inledningsvis. Trafikförvaltningen har också förtydligat att sjötrafik omfattas, i begreppsdefinition för allmän kollektivtrafik. Vad gäller anslutningar mellan land- och sjötrafik har det förtydligats generellt kring vikten av smidiga byteslösningar vid bytespunkter, i stycke 3.2.

Utveckling av framtidens kollektivtrafik på vatten hanteras som Trafikverket hänvisar till i Sjötrafikutredning del 1, Kollektivtrafikplan 2050 samt pågående utredning gällande framtidens tonnage. Vidare har Trafikförvaltningen i uppdrag att se över exempelvis behov av natthamnar, samt anropsstyrd trafik för möjlighet till förbättrad tillgänglighet mellan sjö och landburen kollektivtrafik.

Trafikförvaltningen noterar de konkreta åtgärdsförslag som lyfts vad gäller trafikens utveckling och tar med sig dessa. Trafikförvaltningen instämmer i att det finns goda möjligheter att utveckla kollektivtrafiken för att göra den mer

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

REMISSAMMANSTÄLLNING
2023-09-06

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0554

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

attraktiv men vidhåller att det behövs mer än utveckling av kollektivtrafiken för att genomgående förändra resmönster och färdmedelsval.

Trafikförvaltningen tackar för Region Sörmlands påpekande och har kompletterat kapitel 2.1 med förekomsten av länsgränsöverskridande busstrafik i enlighet med samverkansavtal.

4.5 Bil, cykel, gång, taxi

Ett antal remissinstanser lyfter bilens roll för landsbygden och bilens roll i kombination med kollektivtrafiken. *Upplands-Bro kommun* menar att bil, infartsparkering och kollektivt färdmedel är mer hållbart än bilresa hela vägen även om bilen inte går på förnybart drivmedel och hänvisar till att programmet nämner det som en förutsättning för en hållbar bilresa.

Region Uppsala anser att infartsparkering med bil bör kunna erbjudas på landsbygden på strategiska platser. *Skärgårdens intresseorganisationers kontaktorganisation (SIKO)* tycker att det är viktigt att fortsatt säkerställa viss omfattning av bilpendlande till replipunkter och betonar vikten av infrastruktur såsom parkeringsplatser och laddmöjligheter vid knutpunkter för kollektivtrafik, inklusive replipunkterna.

SPF Seniorerna pekar på en stor skillnad mellan tätorter med god kollektivtrafikförsörjning och den övriga regionen. De menar att det är viktigt att boende utanför tätorten i fortsättningen också kan bo kvar och använda sina bilar för att enkelt och säkert kan nå samhällsfunktionerna i tätorterna, och också kunna parkera. Även *Nacka kommun* och *Mobility Sweden* framför att bilen behövs för att grupper inte ska bli exkluderade. *Täby kommun* kommenterar att trafikförsörjningsprogrammet bör beskriva hur olika trafikslag kan komplettera varandra istället för att utmana och menar att kollektivtrafiken behöver vara attraktiv för att utgöra ett alternativ till bilen.

Sundbybergs stad instämmer i att olika färdmedel behöver hanteras utifrån sina respektive för- och nackdelar. Därför menar de att det är bra att bilens roll uppmärksammas och att diskussionen kring just denna breddas från att bara gälla vilken typ av drivmedel som används till att det finns andra aspekter så som att gång-, cykel- och kollektivtrafik är mer yteffektiva.

Flera remissinstanser, bland annat *Upplands-Bro*, *Nacka* och *Vallentuna kommuner*, *Skärgårdens trafikantförening*, *TIM-pendlare*, *Swedavia* och

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

REMISSAMMANSTÄLLNING
2023-09-06

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0554

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Gröna mobilister ser ett behov av att utveckla möjligheterna att ta med cykel på kollektivtrafikens färdmedel och önskar att detta lyfts ytterligare i programmet. *Nacka kommun* föreslår att regionen skulle kunna agera huvudpart vid upphandling av lånecykelsystem för hela regionen, så att lånecyklarna kan integreras på ett naturligt sätt i kollektivtrafiken.

Fotgängarnas förening (FOT) anser att det saknas en diskussion om gångtrafikens betydelse för kollektivtrafiken och menar att det finns en lång rad faktorer i fotgängarnas infrastruktur som direkt eller indirekt påverkar kollektivtrafikens attraktivitet och tillgänglighet. FOT efterlyser följaktligen en analys av faktorer i fotgängarnas infrastruktur som har betydelse för kollektivtrafiken sedd i ett "hela-resan-perspektiv".

Svenska Taxiförbundet vill understryka att framtidsdiskussionen om "delad mobilitet" också kan omfatta taxi som ett komplement och klimatsmart alternativ till privatbilism, i städer som präglas av tilltagande trängsel.

Swedavia ser fram emot att regionen fortsatt understödjer taxiaktörer eftersom taxi är en väsentlig delmängd av det intermodala resandet till flygplatserna.

Trafikförvaltningens utlåtande

Trafikförvaltningen har utvecklat texten om bilens roll med hänsyn till inkomna synpunkter. Förvaltningen instämmer i att bilen fyller en viktig funktion i vissa områden och för vissa målgrupper. Trafikförvaltningen välkomnar fortsatt dialog kring hur olika färdmedel, inklusive gångtrafik och taxi, på bästa sätt kan komplettera varandra och framhåller samtidigt att kollektivtrafiken behöver utgöra stommen i framtidens hållbara mobilitet. Trafikförvaltningen anser att frågorna behandlas på rimlig nivå i kapitel 3.2, som också har utvecklats något efter remissen.

Vad gäller cykel ombord har trafikförvaltningen tagit fram en kunskapssammanställning om cykel ombord kollektivtrafiken i Stockholms län. Den berör de tidigare studier och pilotprojekt som har genomförts samt identifierar behov av kompletterande studier. Sammanställningen ska ligga till grund för det fortsatta arbetet med kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik och presenterades för trafiknämnden tidigare i år. Gällande lånecykelsystem noterar trafikförvaltningen förslaget om att agera huvudman för upphandling och konstaterar att detta idag inte omfattas i Region

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

REMISSAMMANSTÄLLNING
2023-09-06

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0554

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Stockholms uppdrag. Dock har regionen haft en samordnande roll i frågor som rör låncykelsystem och kan så ha även framöver.

4.6 Jämlikhet och inkludering

Botkyrka, Huddinge, Nykvarn, Södertälje, Nynäshamn och Tyresö kommuner är positiva till att jämlika förutsättningar tas upp i högre utsträckning än i gällande program.

Hälso- och sjukvårdsnämnden Region Stockholm och Primärvårdsnämnden Region Stockholm lyfter att kollektivtrafiken har stor påverkan på befolkningens möjlighet till en god och jämlik hälsa. De anser att remissen lyfter hur programmet på olika sätt kommer att påverka och bidra till stärkandet av jämlika förutsättningar och ökad social hållbarhet, och därigenom en stärkt folkhälsa.

Botkyrka kommun och Tyresö kommun betonar att det är en förutsättning att tillgängligheten till kollektivtrafik inkluderar alla för att kunna skapa socialt hållbara samhällen. De framhåller att behovet av en tillgänglig kollektivtrafik i regionen är stort både för arbets-, skol- och fritidsresor samt att behovet framför allt är stort för de som bor i socioekonomiskt utsatta bostadsområden samt för kvinnor, barn och ungdomar. Även *Haninge kommun* lyfter särskilt att behovet av en tillgänglig kollektivtrafik på Södertörn är stort både för arbets- och skolresor samt för fritidsresor. De menar att detta behöver lyftas i den framtida behovsbilden.

Trafikverket delar bilden att kollektivtrafiken bidrar till jämlika förutsättningar för regionens invånare och vill understryka detta som en av kollektivtrafikens viktigaste uppgifter. Trafikverket delar uppfattningen om behov av ett ökat fritidsresande med kollektivtrafik och anser att det skulle bidra till måluppfyllelse på många plan och öka jämlikheten i transportsystemet.

Exploateringskontoret Stockholms stad menar att förslaget beskriver hur kollektivtrafiken bidrar till ökad jämställdhet men anser att förslaget behöver utveckla och förtydliga på vilket vis den gör det.

Länsstyrelsen Stockholm pekar på att programmet saknar en jämställdhetsanalys med utgångspunkt från kvinnors och mäns resande i olika ålderskategorier och menar att en sådan analys kan påverka möjligheterna att uppfylla mål 4.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

REMISSAMMANSTÄLLNING
2023-09-06

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0554

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Länsstyrelsen Stockholm anser att det behöver bli tydligare att kollektivtrafiken är till för alla, med tonvikt på socioekonomiskt utsatta grupper. De för fram att det även är viktigt med ett medvetet utjämning och anpassningar utifrån behov, när det kommer till social balans och en välfungerad kollektivtrafik. Länsstyrelsen Stockholm vill särskilt understryka att stärkta och jämlika livsvillkor för länets medborgare även bidrar till ekonomisk tillväxt.

Länsstyrelsen Stockholm framför också att i samband med att kollektivtrafiken byggs ut eller byggs om behöver trygghetsskapande åtgärder planeras och utformas tidigt. I det arbetet är det värdefullt att involvera utsatta grupper, som kan bidra med viktig erfarenhet från sina resor med kollektivtrafiken.

Funktionsrätt Stockholms län anser att mänskliga rättigheter och funktionsrättsperspektivet inte lyfts tillräckligt.

SPF Seniorerna anser att förslaget speglar den framtida utvecklingen för regionens trafikförsörjning väl. De menar att det är viktigt att kollektivtrafiken möjliggör för invånare i alla regionens geografiska delar att delta i samhällets utbud utan att begränsas av tillgänglighet vare sig fysiskt eller ekonomiskt. Prissättning och olika biljettyper nämns som utvecklingsområden för att möjliggöra för fler.

Upplands-Bro kommun anser att behoven för yrkesverksamma i yrken som kräver närvaro på plats och som inte har körkort eller tillgång till bil även skulle kunna nämnas, då många arbeten kan inte genomföras på distans.

Trafikförvaltningens utlåtande

Trafikförvaltningen noterar glatt att många remissinstanser också sett behovet av ett ökat fokus på kollektivtrafikens bidrag till jämlika förutsättningar i regionen och behovet att lyfta fram skillnader i förutsättningar socioekonomiskt. Det är också glädjande att flera instämmer i att möjligheterna till ett ökat fritidsresande med kollektivtrafiken är en viktig pusselbit för ökad jämlikhet.

Trafikförvaltningen noterar önskemål om ytterligare förtydligande kring *hur* kollektivtrafiken bidrar till jämställdhet samt behov av tillgänglig kollektivtrafik för såväl arbets- och skolresor som för fritidsresor. Förvaltningen anser dock att förslaget adresserar detta på lämplig nivå.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

REMISSAMMANSTÄLLNING
2023-09-06

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0554

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Vad gäller avsaknad av analys av resande bland kvinnor och män samt för olika ålderskategorier menar trafikförvaltningen att det snarare behövs i det fortsatta arbetet, för att välja rätt åtgärder i riktning mot mål 4. Vad gäller detta samt vad gäller att involvera utsatta grupper i utformning av trygghetsskapande åtgärder så följer trafikförvaltningen Regions Stockholms avtal och modell för dialog med olika resurs- och minoritetsgrupper. Utöver detta ställer trafikförvaltningen genom Riktlinjer social hållbarhet krav på sina egna byggprojekt att vid samråd genomföra uppsökande insatser för att säkerställa jämn representation i samrådsprocessen av olika marginaliserade grupper. Trafikförvaltningen försöker även påverka att kommuner i sin planering av bebyggelse runtomkring kollektivtrafiken involverar utsatta grupper, tar hänsyn till socioekonomi och blandade boendeformer för en mer socialt hållbar region.

Vad gäller mänskliga rättigheter och funktionsrättsperspektiv vill trafikförvaltningen mena att dessa perspektiv varit viktiga i arbetet med förslaget, vilket också framgår i kapitel 4.1. Behoven för yrkesverksamma som inte kan arbeta på distans anser trafikförvaltningen adresseras i samband med text om jämlika förutsättningar.

4.7 Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

Funktionsrätt Stockholms län noterar att begrepp som tillgänglighetsanpassningar, pålitlighet och trygghet är återkommande i förslaget och efterfrågar hur tillgängligheten ser ut och hur tryggheten ska skapas. Även *Riksförbundet för Rörelsehindrade Barn och Ungdomar (RBU)* efterlyser svar på hur visionerna ska genomföras.

Funktionsrätt Stockholm saknar en funktionsrättskonsekvensbeskrivning (FKB) och nämner att bland annat mål 9 som rör resurseffektivitet kan ha en negativ inverkan på kvalitet och tillgänglighet om detta påverkas av sparbetning.

Trafikverket påpekar att programmet saknar en tydlig redovisning av de bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer, vilket lag (2010:1065) om kollektivtrafik preciserar att ett trafikförsörjningsprogram ska innehålla.

Funktionsrätt Stockholms län lyfter att avstånd och trappor kan utgöra ett hinder för personer med funktionsnedsättningar, vilket behöver beaktas bland annat när det gäller infartsparkeringar och generellt vid bytespunkter.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

REMISSAMMANSTÄLLNING
2023-09-06

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0554

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Funktionsrätt Stockholms län tar också upp behovet av anpassningar för allergiker och önskar att det nämns i samband med mål 4.

Svenska Taxiförbundet tycker att det är märkligt att begreppet "rullstol" inte finns med eftersom trafik måste anpassas. De tycker också att programmet för att bli trovärdigt behöver benämna specifika funktionsnedsättningar och ger exempel som "blind" och "synskadad".

Projektgrupp vid K2 framför att de ser mycket positivt på hur frågor som rör funktionshinder behandlas i programmet. De framför dock att kollektivtrafiken behöver utformas på ett sätt som inte kräver anpassning eller speciellutformning (så kallad universell utformning). De föreslår att formuleringar som fokuserar allt för mycket på möjligheterna att "leva självständigt" formuleras om och fokuserar mer på att individers möjligheter att få stöd för att kunna "leva som alla andra".

Trafikförvaltningens utlåtande

Trafikförvaltningen noterar synpunkter om att det behöver framgå hur inriktning och målsättningar kring tillgänglighet med mera ska nås. Trafikförsörjningsprogrammet är dock ett regionalt inriktningsdokument med fokus på just mål och inriktning, vad som ska uppnås på sikt. Genomförande behandlas närmare i andra planer och processer, inte minst i förvaltningens verksamhetsplan och budget.

Vad gäller avsaknad av funktionsrättskonsekvensbeskrivning så ingår funktionshinderperspektivet (tillgänglighet för personer med funktionshinder) i den samlade hållbarhetsbedömningen. Analysen utifrån funktionshinderperspektivet detaljeras på samma sätt som de övriga perspektiven i den samlade hållbarhetsbedömningen i samband med att programförslaget färdigställs. Samlad hållbarhetsbedömning fokuserar liksom trafikförsörjningsprogrammet på den långsiktiga strategiska inriktningen för utvecklingen och inte praktisk tillämpning av olika åtgärder i enskilda trafikslag eller linjer.

Trafikförvaltningen är medveten om att förslaget inte redovisar någon fullständig lista över vilka bytespunkter och linjer som ska vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning. Programmet har dock en indikator som rör detta och kommer att publicera information på hemsidan om vilka bytespunkter

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

REMISSAMMANSTÄLLNING
2023-09-06

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0554

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

och linjer som avses. Det framgår också bland annat i programmets försättsblad att ytterligare information finns på hemsidan.

Gällande önskemål om fler exempel på åtgärder så vill trafikförvaltningen betona att de åtgärder som tas upp i förslaget är just exempel och att det av utrymmesskäl inte är lämpligt att ta med alltför många sådana.

Trafikförvaltningen instämmer i att hänsyn till allergiker är viktigt samt att avstånd och trappor ska undvikas för att underlätta för personer med funktionsnedsättning. I dessa frågor hänvisas också till trafikförvaltningens riktlinje Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning (RiTill).

Vad gäller önskemål om att specifikt nämna olika funktionsnedsättningar så har trafikförvaltningen medvetet valt att använda generella begrepp som inte utesluter någon grupp.

Slutligen noterar trafikförvaltningen önskemål om alternativa formuleringar för att understryka fokus på tillgänglighet som inte kräver särskilda anpassningar eller specialutformning. Trafikförvaltningen förstår vad som avses och instämmer i synpunktens syfte, men väljer att stå kvar vid förslaget formuleringar. Detta bland annat för att undvika uttryck som signalerar att det finns skulle finnas ett normativt sätt att leva.

4.8 Allmän trafikplikt/kommersiell trafik

Sjöfartsverket är positiva till att det betonas att kollektivtrafiken ska erbjuda förbindelser till kärnöar i skärgården samt att regionen lyfter den kommersiella sjötrafiken som ett viktigt komplement i kollektiv- och skärgårdstrafiken.

Swedavia vill understryka vikten av att regionen gör väl avvägda bedömningar vid beslut om allmän trafikplikt. De lyfter att den kommersiella kollektivtrafiken spelar en stor roll i trafikförsörjningen av framför allt Arlanda och att detta också framgår i trafikförsörjningsprogrammet. De anser att det är centralt att säkerställa att kommersiellt fungerande marknader inte snedvrids av regionens trafikupphandlingar. Swedavias bedömning är att Arlanda är en så pass stor nod i kollektivtrafiksystemet att både upphandlad och kommersiell kollektivtrafik kan samexistera och bidra till kollektivtrafikförsörjningen.

Trafikverket lyfter att det sammanhållna trafiksystemet har en stor betydelse för tillgängligheten i regionen och för de resmöjligheter som erbjuds

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

REMISSAMMANSTÄLLNING
2023-09-06

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0554

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

medborgarna. Betydelsen av detta menar de skulle kunna framhållas tydligare som grund för den omfattande upphandling av kollektivtrafik som görs i regionen.

Trafikförvaltningens utlåtande

Trafikförvaltningen noterar synpunkterna och instämmer i vikten att ha goda grunder för den allmänna trafikplikten. Vad gäller synpunkt om ytterligare betoning av behovet av ett sammanhållet trafiksystem anser trafikförvaltningen att detta redan framgår i texten.

4.9 Ansvarsfull kollektivtrafik

Naturskyddsföreningen Stockholms län tycker att trafikförsörjningsprogrammet inte nämner att klimatmålen är svåra att nå eller förslaget på en ny huvudstadsförhandling. För att rätt åtgärder ska föreslås måste problemen beskrivas som de är, så att åtgärderna blir på rätt nivå och om det inte är möjligt måste krav lyftas till andra instanser.

Vad gäller att minska utsläpp och spara resurser framför *Candela* att det finns lågt hängande frukter att plocka inom sjötrafiken, med hjälp av ny teknik. De menar att förslaget inget fångar detta fullt ut.

Miljöförvaltningen Stockholm stad 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 tycker också att det är positivt att den vattenburna trafiken omfattas.

Keolis lyfter att det i ett läge med kris eller krig kommer att behövas fordon så att nödvändiga transporter fungerar. Med tanke på att elnätet kan slås ut är frågan hur drivmedelsfrågan löser sig om hela flottan är elektrifierad.

Svenska Taxiförbundet lyfter, kopplat till kollektivtrafikens samhällsviktiga funktion och del i totalförsvaret, att Färdtjänstens leverantörer har specialfordon som i ett krisläge kan anpassas till bårfordon.

Skärgårdens Trafikantförening anser att den pågående planeringen inför förnyelsen av stora delar av skärgårdstrafikens tonnage behöver ske i ljuset av programmets målsättning för en hållbart växande region. De menar att den pågående snabba teknikutvecklingen gör att det kan finnas anledning att i någon mån skynda långsamt och bygga in flexibilitet i transportkapaciteten. De

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

REMISSAMMANSTÄLLNING
2023-09-06

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0554

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

påpekar även att investeringar som görs i fartyg måste vara långsiktiga, då en ny buss kanske nyttjas under ett tiotal år medan ett nybyggt fartyg kan vara i trafik ännu under seklets sista decennier, kanske efter flera konverteringar.

SPES i Stockholm och Suicide Zero efterfrågar att olycksproblematiken inom den spårburna kollektivtrafiken ges ett större och sakligare utrymme i det föreliggande förslaget till trafikförsörjningsprogram.

Keolis lyfter cirkularitet och att dagens bussar normalt har en avskrivningstid på omkring 15 år, medan trafikavtalen ofta är på ca 8 år, vilket gör att det finns en återstående livslängd på bussarna efter att trafikavtalet löpt ut. *Keolis* menar att denna resurs inte normalt kommer skattebetalarna till del, eftersom upphandlande myndighet ofta ställer krav på nya bussar, snittålder, särskild design och annat. *Keolis* för fram att faktorer som skulle kunna underlätta att nyttja fordonsresurserna fullt ut och skapa andra förutsättningar, är dels att fordonens ålder inte regleras i avtalen, men också att fordon lätt kan flyttas mellan kontrakt, det vill säga att man tar bort krav på specifik design och inredning på fordon och sätter en standard som alla regioner har som utgångspunkt.

Trafikförvaltningens utlåtande

Trafikförvaltningen noterar ovanstående synpunkter från Candela och Naturskyddsföreningen men har inte funnit att de föranleder några ändringar i programförslaget. Vad gäller krisberedskapsfrågor så hanterar trafikförvaltningen dessa i dialog med berörda myndigheter. Gällande utveckling av sjötrafikens tonnage hänvisas till att det inom trafikförvaltningen pågår utredning om framtidens tonnage för att säkerställa en långsiktig och hållbar fartygsflotta. Trafikförvaltningen har även pågående innovationsarbete för kontinuerlig utveckling av trafiksystemet, inklusive sjötrafik.

Programförslaget har kompletterats med skrivningar kring behovet av suicidpreventiva åtgärder. Trafikförvaltningen hänvisar också till att Region Stockholm har vägledande dokument som rör suicidprevention inom Region Stockholms verksamheter.

Trafikförvaltningen ser positivt på *Keolis* synpunkt om förbättrad cirkularitet och om användning av fordonen under en större del av sin livslängd. Trafikförvaltningen ställer i nya avtal inte längre krav på en högsta medelålder hos fordonen och har en maxålder som överstiger trafikavtalens längd. Utöver

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

REMISSAMMANSTÄLLNING
2023-09-06

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0554

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

det deltar trafikförvaltningen i branschsamarbetet Bus Nordic som bidrar till att förenkla flytt av fordon mellan avtal och geografiska områden.

4.10 Branschens kompetensförsörjning

Funktionsrätt Stockholms län lyfter, kopplat till remissens text om bristen på bussförare och lokförare, att det efter pandemin också råder brist på både förare och fordon vilket påverkar den särskilda kollektivtrafiken (Färdtjänst och sjuktransporter). Även *Svenska Taxiförbundet* vill peka på att taxi upplever en tydlig förarbrist, i synnerhet sedan pandemin. De påminner om att taxibranschen begärt att minimiåldern för att ta taxiförarlegitimation borde jämnställas med reglerna för bussbranschen.

Skärgårdens Trafikantförening för fram att bristen på yrkesfolk inom sjöfarten kan förväntas vara väl så stor som för kollektivtrafiken på land.

TIM-pendlare lyfter att problemet med lokförarbristen är medialt uppmärksammat, men att andra personalkategorier som behövs i samband med den spårbundna trafiken även omfattas av personalbrist liksom även bussbranschen.

Projektgrupp vid K2 lyfter att i deras intervjuer med olika aktörer inom kollektivtrafiken har det framkommit att arbetstiderna är en barriär för dem som inte söker sig till föraryrken i kollektivtrafiken. De bedömer inte att en ändring av regelverket, så att yngre förare kan anställas, är första och största lösningen på problemet med branschens kompetensförsörjning. De anser att kollektivtrafiken behöver förbättra arbetsvillkoren för sin personal och att här behöver anges konkret hur man tänker arbeta med arbetsmiljöfrågor och avtal.

Trafikförvaltningens utlåtande

Trafikförvaltningen noterar att frågan om branschens kompetensförsörjning engagerar flera remissinstanser och har kompletterat programförslaget med skrivningar om personalbrist även inom taxi och sjöfart. Trafikförvaltningen noterar synpunkten från projektgruppen vid K2 vad gäller behovet av förbättrade arbetsvillkor och hänvisar till att detta redan omnämns i texten på en nivå som är lämplig i denna typ av styrdokument.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

REMISSAMMANSTÄLLNING
2023-09-06

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0554

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

5 Sändlista och svarsförteckning

Länets kommuner	Svar
Botkyrka kommun	Ja
Danderyds kommun	Ja
Ekerö kommun	Ja
Haninge kommun	Ja
Huddinge kommun	Ja
Järfälla kommun	Ja
Lidingö stad	Nej
Nacka kommun	Ja
Norrtälje kommun	Ja, via Stockholm Nordost
Nykvarns kommun	Ja
Nynäshamns kommun	Ja
Salems kommun	Ja
Sigtuna kommun	Ja
Sollentuna kommun	Ja
Solna stad	Nej
Stockholms stad	Ja
Sundbybergs stad	Ja
Södertälje kommun	Ja
Tyresö kommun	Ja
Täby kommun	Ja
Upplands Väsby kommun	Ja
Upplands-Bro kommun	Ja
Vallentuna kommun	Ja
Vaxholms stad	Ja
Värmdö kommun	Ja
Österåkers kommun	Ja
Stockholm Nordost, STONO ¹	Ja

¹ Kommunerna Danderyd, Norrtälje, Täby, Vallentuna, Vaxholm och Österåker har även inkommit med ett gemensamt yttrande via kommunsamarbetet Stockholm Nordost (STONO)

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

REMISSAMMANSTÄLLNING
2023-09-06

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0554

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Kommuner i angränsande län	Svar
Gnesta kommun	Nej
Håbo kommun	Nej
Knivsta kommun	Nej
Uppsala kommun	Nej
Regionala kollektivtrafikmyndigheter	Svar
Region Gävleborg	Nej
Region Sörmland	Ja
Region Uppsala	Ja
Region Västmanland	Ja
Region Örebro län	Ja
Region Östergötland	Ja

Trafikföretag	Svar
AB Stockholms Spårvägar	Nej
Arlanda Express (A-train AB)	Nej
Bergkvarabuss AB	Nej
Blidösundsbolaget AB	Nej
Buss i väst, Bivab	Nej
Cabonline Group (Taxi Kurir, Sverige taxi)	Nej
Dalarö sjötransporter AB	Nej
Djurgårdens färjetrafik	Nej
EkmanBuss Flexibussitet AB	Nej
FlixBus (FlixBus/FlixBus)	Nej
Haninge Nynäs Taxi AB	Nej
Ingmarsö Sjöfart AB	Nej
Interbus AB	Nej
Keolis Sverige AB	Ja
Krokholmens sjötrafik AB	Nej
Landsortstrafiken AB	Nej
Madam Rederi AB	Nej
MTR Express AB (MTRX)	Nej
MTR Nordic AB	Nej
Mälardalstrafik AB	Nej
Netbuss AB	Nej
Nobina AB	Ja
Nynäs sjötrafik AB	Nej

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

REMISSAMMANSTÄLLNING
2023-09-06

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0554

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Trafikföretag	Svar
Rederi AB Runmarö kanal	Nej
Refsnäs Sjötransport AB	Nej
Ressel rederi AB	Nej
Roslagstaxi AB	Nej
Samres AB	Nej
Samtrans AB	Nej
SeaCab Möja AB	Nej
Sirius Omsorg Holding AB	Nej
SJ AB	Nej
Stavsnäs båttaxi	Nej
Strömma kanalbolaget/Strömma turism och sjöfart AB	Nej
Snälltåget AB	Nej
Svenska Tågkompaniet AB	Nej
SvischAir Svartsö	Nej
Södertälje Taxi AB	Nej
Taxi Stockholm	Nej
Transdev Sverige AB	Nej
VR Sverige AB	Nej
Vy Flygbussarna	Nej
Vånö skärgårdsliv AB	Nej

Pensionärsorganisationer	Svar
PRO Stockholm (Pensionärernas riksorganisation)	Nej
RPG (Riksförbundet Pensionärs Gemenskap)	Nej
SKPF (Svenska Kommunal Pensionärernas Förbund)	Nej
SPF Seniorerna	Ja

Organisationer för funktionshinderfrågor	Svar
DHR, Stockholms läns distrikt	Nej
Funktionsrätt Stockholms län	Ja
SRF (Synskadades riksförbund)	Nej

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

REMISSAMMANSTÄLLNING
2023-09-06

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0554

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Resenärsorganisationer	Svar
Föreningen Gnestapendlarna	Nej
Kollektivtrafikant Stockholm	Nej
Resenärsforum	Nej
Skärgårdens trafikantförening	Ja
TIM-pendlare	Ja

Näringslivets representanter	Svar
Företagarna i Stockholms län	Nej
Stockholms handelskammare	Nej
Svenskt Näringsliv	Nej

Myndigheter och statliga bolag	Svar
Försvarsmakten	Ja, avstår att lämna synpunkter
Jernhusen AB	Nej
Landsbygds- och infrastrukturdepartementet	Nej
Länsstyrelsen Stockholms län	Ja
MSB (Myndigheten för samhällsskydd och beredskap)	Ja
Polisregion Stockholm	Ja, avstår att lämna synpunkter
Sjöfartsverket	Ja
Svenska kraftnät	Ja
Swedavia	Ja
Trafikanalys	Nej
Trafikverket	Ja
Transportstyrelsen	Nej

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

REMISSAMMANSTÄLLNING
2023-09-06

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0554

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Bransch- och intresseorganisationer	Svar
Mobility Sweden (f.d. Bil Sweden)	Ja
Cykelfrämjandet	Nej
Fotgängarnas förening	Ja
Gröna mobilister	Ja
Maritimt forum	Nej
Naturskyddsföreningen i Stockholms län	Ja
Samtrafiken	Nej
SIKO (Skärgårdens intresseföreningars kontaktorganisation)	Ja
Sjöräddningssällskapet, SSRS	Nej
SKR (Sveriges kommuner och regioner)	Ja, avstår att lämna synpunkter
Skärgårdsredarna	Nej
Skärgårdsstiftelsen	Nej
SMC (Sveriges motorcyklister), Stockholm	Nej
Spårvagnsstäderna	Nej
Storstockholms brandförsvaret	Ja, avstår att lämna synpunkter
Svensk kollektivtrafik	Nej
Svensk Sjöfart	Ja, avstår att lämna synpunkter
Svenska Bussbranschens Riksförbund	Nej
Svenska Taxiförbundet	Ja
Transportföretagen	Nej
Tåg företagen	Nej
Vattenbussen	Nej
Yimby Stockholm	Nej

Universitet och högskola	Svar
Kungliga tekniska högskolan, KTH	Nej
Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik, K2	Ja (svar från projektgrupp med fokus på tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning)
Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI	Nej

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

REMISSAMMANSTÄLLNING
2023-09-06

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0554

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Följande organisationer har svarat på remissen, men ej varit med på sändlistan:

- SPES i Stockholm och Suicide Zero
- Candela
- Kista limitless
- Riksförbundet för Rörelsehindrade Barn och Ungdomar, RBU

5.1 Region Stockholm

Inom Region Stockholm har remissen sänts ut till samtliga nämnder och bolag.

Svar med synpunkter har inkommit från:

- Fastighets- och servicenämnden (Locum)
- Hälso- och sjukvårdsnämnden
- Klimat- och regionutvecklingsnämnden
- Kulturnämnden
- Nämnden för Stockholms läns sjukvårdsområde SLSO
- Patientnämnden
- Primärvårdsnämnden

Följande har svarat att de avstår från att lämna synpunkter:

- Danderyds sjukhus
- MediCarrier AB
- Regionrevisorerna
- S:t Eriks Ögonsjukhus
- Södertälje sjukhus
- Tobiasregistret AB
- Karolinska universitetssjukhuset