

Trafiknämnden

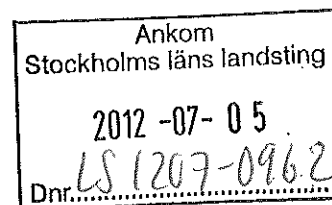
PROTOKOLLSUTDRAG

Nr 7/2012

Sammanträdesdatum  
2012-06-19

Datum för justering:

Christer G Wennerholm  
Erika Ullberg



---

§ 90

**Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län – slutlig version**  
(TN 1202-0032)

I ärendet förelåg skrivelse 2012-06-04 från förvaltningschefen.

I ärendet yttrade sig Erika Ullberg (S) och Yvonne Blombäck (MP).

BESLUT

*Trafiknämnden beslöt att uppdra åt SL*

att det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län godkänns för vidare beslutshandling i landstinget

UTTALANDEN

S-ledamöterna lät till protokollet anteckna särskilt uttalande enligt bilaga 1

MP-ledamoten lät till protokollet anteckna särskilt uttalande enligt bilaga 2

V-ledamoten lät till protokollet anteckna särskilt uttalande enligt bilaga 3

---

Vid protokollet

Sara Catoni

---

Utdragsbestyrkande  
Ingela Svanberg Ohlsson

### Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län – slutgiltig version

Istället för att ta fram ett program för hur kollektivtrafiken i vårt län kan utvecklas har stort fokus riktats på hur den nya kollektivtrafiklagstiftningen ska hanteras. Berörda tjänstemän har gjort ett förtjänstfullt arbete utifrån de nya, och i många fall sämre, villkor som den nya lagen innebär på många områden. Trots detta är det idag mycket svårt att veta hur trafiken kommer att utvecklas.

Hur omfattande de negativa konsekvenserna blir av den nya lagen i vårt län avgörs i hög grad av hur SL väljer att agera. För oss är det självklart att SL ska agera proaktivt i syfte att inte förlora marknadsandelar och intäkter. Möjligheten för alla länsinvånare att resa på ett sammanhållet kort ska värnas.

Frågan om hur den kommersiella trafiken ska få tillgång till befintlig infrastruktur som hållplatser och terminaler är problematisk utifrån dagens kapacitetsbrister. Det är därför positivt att programmet nu utgår ifrån att upphandlad linjetrafik ska ges prioritet när kapacitetsbrist föreligger.

De mål som sätts upp i planen är bara styrande för SL-trafiken. Vi kan hoppas att de är vägledande även för andra aktörer men i praktiken finns mycket som talar för att så inte blir fallet. Det får konsekvenser för de ambitioner som vi har för trafiken i vårt län vad gäller t.ex. tillgänglighet och miljömässiga drivmedel.

Utifrån dagens utbyggnadstakt och den relativt måttliga resandedökningen är de uppsatta målen i huvudsak rimliga. Ambitionerna hade egentligen behövt vara mycket högre. Det förutsätter dock att den upphandlade trafiken ges möjligheter att öka sin marknadsandel och att kapacitetsstark trafik i rätt lägen ges högre prioritet.

**MILJÖPARTIET DE GRÖNA****SÄRSKILT UTTALANDE**2012-06-19  
Ärende nr 5**Regionalt trafikförsörjningsprogram för Sthlms län-  
slutlig version**

Måltalen för kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna, är alldeles för låga. En ökning om 2,5%-enheter till 2020 och 5%-enheter till 2030, räcker inte långt om Stockholmsregionen ska vara med och bidra till fördubblingsmålet.

En omförhandling av Stockholmsöverenskommelsen, så att trängselavgifterna kunde gå till kollektivtrafiken, istället för att de närmaste 30 åren finansiera två mil lång, 80 m djup motorvägstunnel, skulle möjliggöra betydligt högre mål för kollektivtrafikens andel.

VÄNSTERPARTIET

## SÄRSKILT UTTALANDE

2012-06-19  
Ärende nr 5 (TN 1201-0032)

### Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län – slutlig version

Utifrån rådande förutsättningar har SL:s tjänstemän tagit fram ett digt och väl genomarbetat trafikförsörjningsprogram. Tyvärr har den nya kollektivtrafiklagen medfört att ett stort fokus läggs på hur lagstiftningen ska hanteras istället för på hur länets kollektivtrafik kan utvecklas de närmaste 10-20 åren. Det är än så länge oklart i hur stor omfattning den nya lagen kommer att påverka länets kollektivtrafik i ett kortare perspektiv. Däremot finns anledning att känna oro inför de effekter som den nya lagen kommer att få för trafikverksamheten på sikt.

Målen som anges i programmet avser visserligen den samlade kollektivtrafiken, men i praktiken finns små möjligheter att styra över den kommersiella delen av trafiken. Det fria marknadstillträdet riskerar därför att medföra såväl intäktsbortfall för SL, som försämrad måluppfyllelse avseende tillgänglighet och miljöpåverkan. Fler aktörer riskerar också att leda till en dåligt sammanhållen trafik med försämrad kontinuitet i trafikeringen. I värsta fall kan trafik avanmätas med kort varsel, vilket innebär utebliven trafik på vissa linjer.

I den upphandlade trafiken finns tydliga tillgänglighetskrav, bl.a. på att fordonen ska vara av låggolvtyp. Då dessa krav inte finns för de kommersiella aktörerna föreligger en risk att trafiken blir mindre tillgänglig för personer med funktionsnedsättning. Detta problematiseras i planen, men utan att någon lösning kan presenteras. Vi önskar en större tydlighet i tidsplanerna för tillgänglighet, där målen för tillgänglighet redovisas på linjenivå istället för som nu per trafikslag.

Trafikförsörjningsprogrammets mål för miljö- och hälsopåverkan är ambitiösa. Särskilt glädjande är att ett måltal för energianvändning arbetats in i programmet. För att nå målet om 35 procent energireduktion, och samtidigt öka andelen förnybar energi, måste eldrift för busstrafiken införas i stor skala. Detta bidrar också till att målen om minskade bullerstörningar kan nås.

Ambitionen i de nedbrutna målen räcker däremot inte för att nå de övergripande målsättningarna om attraktiva resor, tillgänglig och sammanhållen Stockholmsregion, samt effektivitet och låg hälso- och

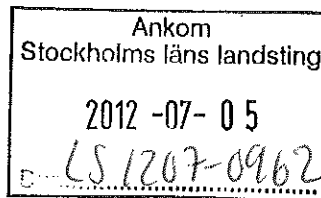


Datum  
2012-06-19

miljöpåverkan. Bland annat är måltalen för attraktiva resor alltför lågt satta, liksom målet om andelen kollektivtrafikresor 2020 och 2030, där ambitionen måste höjas väsentligt. För att nå dit krävs en sammanhållen strategi som innefattar såväl utbudsplanering, men även investeringar och trafikstyrande åtgärder. Det är därför en brist att investeringar inte berörs inom ramen för programmet.

Om andelen kollektivtrafikresor ska kunna öka måste kollektivtrafiken bli mer attraktiv. Här är korta resor och styv tidtabell med hög turtäthet viktiga faktorer för att öka kollektivtrafikens attraktivitet. Tyvärr saknas tydliga riktlinjer när det gäller vilken turtäthet som ska erbjudas i olika områden beroende på bebyggelsestruktur och typ av trafik (stom-, kommun-, dagtrafik etc). Bland annat behöver riktlinjerna för helgtrafiken ses över och turtätheten ökas på många linjer.

En annan viktig faktor för att öka kollektivtrafikens attraktivitet är att bytespunkterna utformas på ett ändamålsenligt och tilltalande sätt. Istället för att skriva om "olika sorters service" behöver de olika servicefunktionerna tydligare preciseras. Det är särskilt viktigt att mindre aktörer värnas, så att inte förmågan att betala hyra blir styrande för vilket serviceutbud som erbjuds.

Datum  
2012-06-04Identitet  
TN 1201-0032  
1202-0032Handläggare:  
Jens Plambeck  
08-686 1651

STYRELSESAMMANTRÄDE	ÄRENDE NR
2012-06-19	5

## Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län – slutgiltig version

### Bakgrund

Enligt den nya kollektivtrafiklagen ska det finnas en kollektivtrafikmyndighet i alla län med samlat ansvar för den regionala kollektivtrafiken från och med 2012. Denna myndighet har ansvar för att ta fram ett regionalt trafikförsörjningsprogram med långsiktiga mål, som ska ligga till grund för förslag till den kollektivtrafik som ska upphandlas. Från och med 1 januari 2012 öppnades även inomlänsmarknaden för kommersiell kollektivtrafik.

Föreliggande handling är Stockholms läns första regionala trafikförsörjningsprogram.

### Samråd, förankring och beslutsprocess

Arbetet med programmet började för ca ett och ett halvt år sedan. En första remissomgång skedde sommaren 2011 och en andra under november samma år. Kommunsamråd har skett två gånger i samband med samrådsomgångarna. Samrådsprocessen har även inneburit en dialog med trafikföretag, intresseorganisationer m fl. Ett förslag på regionalt trafikförsörjningsprogram var ute på remiss under mars – april. Nu har synpunkter, underlag och analyser sammanställts till denna slutgiltiga version av det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Beslut om det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska tas av trafiknämnden den 19 juni 2012 för vidare behandling av landstingsrådsberedningen och landstingsstyrelsen i augusti och slutligen av landstingsfullmäktige i september. Eftersom sista datum för beslut om regionala trafikförsörjningsprogram är reglerat enligt nya kollektivtrafiklagen till den 1 oktober är alla steg i beslutsprocessen tidskritiska.

Trafikförsörjningsprogrammet har förutom den externa förankringen som beskrivs ovan även haft en omfattande intern förankring inom den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Bland annat har viktiga strategiska inriktningar och mål i programmet stämts av kontinuerligt med en politisk referensgrupp med representanter från trafiknämnden.

### **Konsekvenser för personer med funktionsnedsättning**

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet innehåller mål på medellång och lång sikt samt förslag på åtgärder för att åstadkomma förbättrad kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning. Detta redovisas i kapitel 3 och kapitel 6 i det bilagda programmet. Målen säger att kollektivtrafiken ska erbjuda god tillgänglighet för alla som bor eller vistas i regionen och svara upp mot olika gruppers behov. Kollektivtrafiken ska utvecklas till att vara ett självklart val för äldre och resenärer med funktionsnedsättning, och därmed minska alla medborgares beroende av färdtjänst i regionen.

### **Konsekvenser för miljön**

Mål och åtgärder för att minska den negativa påverkan på miljön är en annan viktig del av programmet och redogörs för i kapitel 3 respektive kapitel 6. Målen innebär att buller, luftföroreningar och förbrukning av fossilt bränsle ska minska, samt att energieffektiviteten i kollektivtrafiken ska öka. All kollektivtrafik föreslås drivas på förnybar energi till år 2030. Det finns även ett långsiktigt mål om buller samt ett mål om att utsläpp av partiklar och kväveoxider från kollektivtrafiken ska reduceras med 75 % år 2030 (jämfört med år 2009).

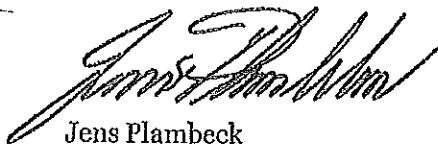
### Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta att uppdra åt SL

att det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län godkänns för vidare beslutshandtering i landstinget.



Anders Lindström  
Förvaltningschef  
Verkställande direktör



Jens Plambeck  
Chef Strategisk Utveckling

### Bilagor

1. Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län
2. Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län – bilagedel inklusive samrådsredogörelse (samrådsredogörelsen kompletteras vid andra utskicket)



Justerat: 2012-05-02  
Justeringen anslogs: 2012-05-03

Charlotte Broberg

Nanna Wikholm

---

**§ 20**

**6**

**Remiss av Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län**

**LS 1202-0337**

Tjänsteutlåtande 2012-04-03

Följande yrkanden framställdes

*dels* av ordföranden m fl att utskottet beslutar avge yttrande i enlighet med *bilaga 4*,

*dels* av tjänstgörande V-ersättaren att utskottet beslutar avge yttrande i enlighet med *bilaga 5*.

Propositioner om bifall till yrkandena ställdes.

Ordföranden fann propositionen om bifall till sitt m fls yrkande med övervägande ja besvarad.

Tillväxt- och regionplaneringsutskottet beslutade sålunda i enlighet med förvaltningens förslag

*att* avge yttrande över regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län i enlighet med *bilaga 4*.

Tjänstgörande V-ersättaren anmälde *reservation* till förmån för sitt yrkande.

S-ledamöterna anmälde *särskilt uttalande, bilaga 6*.

---

Vid protokollet

Börje Wredén

Exp till: AB Storstockholms Lokaltrafik

Utdragsbestyrkande: *Inger Jönsson*

## Remiss av Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län

Tillväxt- och regionplaneringsutskottet har tagit del av remiss av Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län. Tillväxt- och regionplaneringsutskottet anser att det är ett bra och genomarbetat program. Tillväxt- och regionplaneringsutskottet har dock några synpunkter på hur kollektivtrafikens roll presenteras, förhållandet mellan allmän och kommersiell trafik, vattenvägar samt mål och måltal.

### *Kollektivtrafikens roll*

Kollektivtrafiken har en viktig roll i hela regionens utveckling vilket bör framgå tydligare i programmet. Länets befolkning växer och enligt de senaste befolkningsframskrivningarna kan befolkningen öka med upp till en dryg miljon nya invånare fram till 2050. En attraktiv och kapacitetsstark kollektivtrafik är en nödvändig förutsättning för en fortsatt hög tillväxt och utveckling av regionen.

### *Förhållandet mellan allmän och kommersiell trafik*

Tillväxt- och regionplaneringsutskottet anser att det är av största vikt att hitta formerna för att få ihop den allmänna och den kommersiella trafiken till ett väl sammanhållet och samordnat system. Tillväxt- och regionplaneringsutskottet ser mycket positivt på att utgångspunkten i det fortsatta arbetet är att resenärerna även fortsättningsvis ska erbjudas ett sammanhållet kollektivtrafiksystem som är attraktivt, tillgängligt och överblickbart för alla.

### *Vattenvägar*

Inget sägs i trafikförsörjningsprogrammet om vattenvägar. Vattenvägar har betydelse som en del av kollektivtrafiken, inte minst under ombyggnaden av Slussen och det stora antal trafikinvesteringar som genomförs de närmaste 10 åren. Vattenvägarna är även av stor betydelse för besöksnäringen i skärgården. Vattenvägar kan även underlätta/öka möjligheten till cykeltrafik, något som både den regionala cykelstrategin i SATSA II liksom Stockholms Stads cykelprogram syftar till.

*Mål och måltal*

Tillväxt- och regionplaneringsutskottet anser att några av målen och måltalen kan utvecklas. För att mäta kollektivtrafikandel bör man utveckla ett mer geografiskt nedbrutet mål och också mål för de viktigaste resrelationerna.

Målen när det gäller trängsel i tunnelbana och pendeltåg är lägre än vad som är uppmätt i nuläget. Tillväxt- och regionplaneringsutskottet anser att det är problematiskt med tanke på att vi ska öka kollektivtrafikandelen. Sättet att mäta ståplatsutnyttjande bör utvecklas. Med de metoder som används är noll procent av ståplatserna idag utnyttjade under maxtimmen i pendeltågen vilket inte stämmer med den upplevda situationen i pendeltågstrafiken under rusningstiden. Trängselmått bör också avspegla den tid resenärerna får stå i fordonen.

Inget måltal har tagits fram för lokalbanor då bedömningen är att de inte har samma kapacitetsproblem som övriga trafikslag. De trafikanalyser som gjordes i samband med att RUFSS 2010 togs fram pekade dock på att det blir stora kapacitetsproblem på tvärbanorna år 2030. Tillväxt- och regionplaneringsutskottet anser därför att måltal också bör utvecklas för lokalbanor.

Det är positivt att programmet innehåller mål för restider mellan de regionala stadskärnorna. För att spegla hela regionens tillgänglighet till kärnorna bör målet kompletteras med hur stor andel av regionens befolkning som når kärnorna inom en viss restid med kollektivtrafik.

Tillväxt- och regionplaneringsutskottet ser mycket positivt på att programmet lyfter frågan om en hållbar regionförstoring och att måltal för resor över länsgränsen ska tas fram.

När det gäller måltal för effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan förefaller andel förnybar energi för bussar i nuläget vara för lågt redovisat. Arbetsfordon i spårtrafiken bör drivas med förnybart flytande bränsle.

Målet om antal färdtjänstberättigade i förhållande till länets totalbefolkning bör ändras så att det kopplas till trafiken i stället för individer. Regionens kollektivtrafik ska vara så tillgänglig att en mindre andel av de äldre och av de personer som har funktionsnedsättningar ska behöva utnyttja färdtjänst.

Tillväxt- och regionplaneringsutskottet anser att det är bra att en metod för hur målen ska vägas mot varandra utvecklas.

Det är viktigt att det framgår att det är den regionala trafikmyndigheten som ansvarar för att mätmetoderna utvecklas och att målen följs upp årligen.

## Remiss av Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län

Tillväxt- och regionplaneringsutskottet föreslås besluta

att avge yttrande över Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län i enlighet med denna skrivelse.

Kollektivtrafiken spelar en avgörande roll för utvecklingen i Stockholms län. Om länet ska kunna utvecklas i riktning mot ökad social och miljömässig hållbarhet måste kollektivtrafiken både byggas ut och i högre grad samordnas med övrig fysisk planering, såsom etableringen av nya bostäder eller förtätningsprojekt. Även andra beslut som ger återverkningar på transportarbetet, såsom lokalisering av handelsplatser eller samhällsservice, måste bättre samplaneras med kollektivtrafiken.

Det är av yttersta vikt att ett sammanhållet trafik- och taxesystem i Stockholms län vidmakthålls, samt att arbetet med att bygga ut och förbättra trafikutbudet görs med hänsyn tagen till såväl sociala som miljömässiga faktorer. Vänsterpartiet ser därför med stor oro på de konsekvenser som den nya lagens fria marknadstillträde kommer att innebära för kollektivtrafiken i Stockholms län. Det kan inte överlåtas åt privata aktörer att med kort varsel ansvara för trafikeringen av viktiga linjer. Särskilt oroade är vi över de konsekvenser som kan följa av den kommersiella trafikens eventuella tillträde till trafikinfrastrukturen. Här måste SL värna sitt företräde till bussterminaler, depåer och hållplatser.

Om kollektivtrafikandelarna ska kunna öka måste kollektivtrafiken fungera som ett sammanhållet system, där såväl arbets- som fritidsresor fungerar smidigt för alla. Det föreligger en uppenbar risk att nya direktlinjer med en högre nivå på biljettpriserna etableras i vissa reserelationer, vilket kommer att bidra till en ökad segregation i länet. Särskilt kan detta drabba personer med funktionsnedsättning. Det är inte acceptabelt att kommersiella aktörer bereds möjlighet att bedriva linjetrafik med fordon som inte når upp till SL:s tillgänglighetsnivå och därför exkluderar vissa befolkningsgrupper.

## **Remiss av Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län**

Socialdemokraterna anser att de punkter som nämns i yttrandet behöver fördjupas i det fortsatta arbetet med trafikförsörjningsprogrammet. Det är problematiskt att TRU från sidan behöver påtala för Trafiknämnden om kollektivtrafikens roll i hela regionens utveckling och att vattenvägarna är av stor betydelse för besöksnäringen i skärgården.

Ett grundläggande problem med det föreslagna trafikförsörjningsprogrammet är den nya kollektivtrafiklagen. I stället för att ta fram ett dokument om hur kollektivtrafiken i länet kan utvecklas är programmet helt fokuserat på hur vi ska hantera den nya lagstiftningen. Det hade varit mer intressant med ett trafikförsörjningsprogram som utgått ifrån hur vi vill möta framtidens och stockholmarnas behov. Nu blir det mer att fundera kring lagstiftningen och kommersiella aktörers eventuella behov och tankar.

Hur omfattande de negativa konsekvenserna av den nya lagen blir i vårt län avgörs dock i hög grad av hur SL väljer att agera. För oss är det självklart att SL ska agera proaktivt i syfte för att inte förlora marknadsandelar och intäkter. Möjligheten för alla länsinvånare att resa på ett sammanhållet kort ska värnas.

De mål som sätts upp i planen är bara styrande för SL-trafiken. Vi kan hoppas att de är vägledande även för andra aktörer men i praktiken finns mycket som talar för att så inte blir fallet. Det får konsekvenser för de ambitioner som vi har för trafiken i vårt län vad gäller t.ex. tillgänglighet och miljömässiga drivmedel.

Landstingsstyrelsens förvaltning  
Tillväxt, miljö och regionplanering

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2012-04-03

LS 1202-0337

Handläggare: Gunilla Rosenqvist

Landstingsstyrelsen  
Tillväxt och  
regionplaneringsutskottet

## **Remiss av Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län**

### **Ärendebeskrivning**

Trafiknämnden, Stockholms läns landsting har skickat Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län på remiss.

### **Beslutsunderlag**

Förvaltningens tjänsteutlåtande 2012-04-03

Förslag till yttrande 2012-04-03

Länk till Regionalt trafikförsörjningsprogram med bilagor

<http://www.sll.se/Handlingar/Trafiknämnden/2012/febr/Ärende%206%20TN%201202-0032%20Regionalt%20trafikförsörjningsprogramm%20Sthlms%20län%20remiss.pdf>

### **Förslag till beslut**

Tillväxt och regionplaneringsutskotten föreslås besluta

att avge yttrande över Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län i enlighet med bilaga 1.

### **Förvaltningens förslag och motivering**

#### *Sammanfattning*

Trafiknämnden har ansvar för att ta fram ett regionalt trafikförsörjningsprogram med långsiktiga mål, som ska ligga till grund för den kollektivtrafik som ska upphandlas – den allmänna trafiken. Den nya lagen som ligger bakom detta innebär även att marknaden öppnas för kommersiell kollektivtrafik. Trafiknämnden föreslår följande långsiktiga mål för kollektivtrafiken i Stockholms län.



- Attraktiva resor.
- Tillgänglig och sammanhållen region.
- Effektiva resor med låg hälso- och miljöpåverkan.

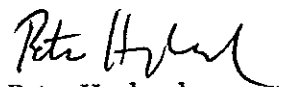
Trafiknämnden bedömer att målen för kollektivtrafiken under de närmaste åren främst måste mötas med ett ökat och förbättrat utbud av den allmänna trafiken och att kommersiella aktörer kan bidra med mindre kompletteringar.

#### *Bakgrund*

Den nya kollektivtrafiklagen trädde ikraft den 1 januari 2012. Lagen innebär att det ska finnas en regional kollektivtrafikmyndighet i varje län; i Stockholm är det landstinget. En av myndighetens viktigaste uppgifter är att besluta om trafikförsörjningsprogrammet, som är det nya strategiska dokumentet om regionens framtida kollektivtrafikförsörjning. Lagen innebär också att kollektivtrafikföretag fritt och inom alla geografiska delar av marknaden får etablera kommersiell kollektivtrafik.

#### *Överväganden*

TMR anser att det är ett bra och genomarbetat program. TMR har dock några synpunkter på mål och måltal. TMR anser också att kollektivtrafikens roll för regionens fortsatta tillväxt och utveckling bör lyftas i programmet. TMR vill också understryka vikten av att få ihop den allmänna trafiken och den kommersiella trafiken till ett väl sammanhållet och samordnat system.



Peter Haglund  
Tf direktör SLL Tillväxt, miljö och  
regionplanering

  
Gunilla Rosenqvist  
Regionplanerare

## **Remiss av Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län**

Tillväxt- och regionplaneringsutskottet har tagit del av remiss av Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län. Tillväxt- och regionplaneringsutskottet anser att det är ett bra och genomarbetat program. Tillväxt- och regionplaneringsutskottet har dock några synpunkter på hur kollektivtrafikens roll presenteras, förhållandet mellan allmän och kommersiell trafik, vattenvägar samt mål och måltal.

### *Kollektivtrafikens roll*

Kollektivtrafiken har en viktig roll i hela regionens utveckling vilket bör framgå tydligare i programmet. Länets befolkning växer och enligt de senaste befolkningsframskrivningarna kan befolkningen öka med upp till en dryg miljon nya invånare fram till 2050. En attraktiv och kapacitetsstark kollektivtrafik är en nödvändig förutsättning för en fortsatt hög tillväxt och utveckling av regionen.

### *Förhållandet mellan allmän och kommersiell trafik*

Tillväxt- och regionplaneringsutskottet anser att det är av största vikt att hitta formerna för att få ihop den allmänna och den kommersiella trafiken till ett väl sammanhållet och samordnat system. Tillväxt- och regionplaneringsutskottet ser mycket positivt på att utgångspunkten i det fortsatta arbetet är att resenärerna även fortsättningsvis ska erbjudas ett sammanhållet kollektivtrafiksystem som är attraktivt, tillgängligt och överblickbart för alla.

### *Vattenvägar*

Inget sågs i trafikförsörjningsprogrammet om vattenvägar. Vattenvägar har betydelse som en del av kollektivtrafiken, inte minst under ombyggnaden av Slussen och det stora antal trafikinvesteringar som genomförs de närmaste 10 åren. Vattenvägarna är även av stor betydelse för besöksnäringen i skärgården. Vattenvägar kan även underlätta/öka möjligheten till cykeltrafik, något som både den regionala cykelstrategin i SATSA II liksom Stockholms Stads cykelprogram syftar till.

### *Mål och måltal*

Tillväxt- och regionplaneringsutskottet anser att några av målen och måltalen kan utvecklas. För att mäta kollektivtrafikandel bör man utveckla ett mer geografiskt nedbrutet mål och också mål för de viktigaste resrelationerna.

Målen när det gäller trängsel i tunnelbana och pendeltåg är lägre än vad som är uppmätt i nuläget. Tillväxt- och regionplaneringsutskottet anser att det är problematiskt med tanke på att vi ska öka kollektivtrafikandelen. Sättet att mäta ståplatsutnyttjande bör utvecklas. Med de metoder som används är noll procent av ståplatserna idag utnyttjade under maxtimmen i pendeltågen vilket inte stämmer med den upplevda situationen i pendeltågstrafiken under rusningstiden. Trängselmåttan bör också avspegla den tid resenärerna får stå i fordonen.

Inget måltal har tagits fram för lokalbanor då bedömningen är att de inte har samma kapacitetsproblem som övriga trafikslag. De trafikanalyser som gjordes i samband med att RUFSS 2010 togs fram pekade dock på att det blir stora kapacitetsproblem på tvärbanorna år 2030. Tillväxt- och regionplaneringsutskottet anser därför att måltal också bör utvecklas för lokalbanor.

Det är positivt att programmet innehåller mål för restider mellan de regionala stadskärnorna. För att spegla hela regionens tillgänglighet till kärnorna bör målet kompletteras med hur stor andel av regionens befolkning som når kärnorna inom en viss restid med kollektivtrafik.

Tillväxt- och regionplaneringsutskottet ser mycket positivt på att programmet lyfter frågan om en hållbar regionförstoring och att måltal för resor över länsgränsen ska tas fram.

När det gäller måltal för effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan förefaller andel förnybar energi för bussar i nuläget vara för lågt redovisat. Arbetsfordon i spårtrafiken bör drivas med förnybart flytande bränsle.

Målet om antal färdtjänstberättigade i förhållande till länets totalbefolkning bör ändras så att det kopplas till trafiken i stället för individer. Regionens kollektivtrafik ska vara så tillgänglig att en mindre andel av de äldre och av de personer som har funktionsnedsättningar ska behöva utnyttja färdtjänst.

Tillväxt- och regionplaneringsutskottet anser att det är bra att en metod för hur målen ska vägas mot varandra utvecklas.

Det är viktigt att det framgår att det är den regionala trafikmyndigheten som ansvarar för att mätmetoderna utvecklas och att målen följs upp årligen.