Stockholms läns landsting

FÖRSLAG 2017:86

LS 2017-0540

Landstingsstyrelsens förslag till beslut

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län

Landstingsstyrelsen

PROTOKOLL LS 2017-0084
2017-09-26

Kl. 10:00-10:15

§§189-212

§ 212
Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län
LS 2017-0540

Ärendebeskrivning
Fastställande av reviderat regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län.

Beslutsunderlag
Arbetsutskottets protokollsutdrag den 29 augusti 2017
Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 17 juli 2017
Landstingsdirektörens förslag till regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län
Trafiknämndens protokollsutdrag den 18 april 2017
med S-, MP- och V-ledamöternas reservationer
Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande den 20 mars 2017

Yrkanden
På sammanträdet föreligger landstingsrådsberedningens förslag i skrivelse den 20 september 2017.
Följande yrkande framförs:
Bifall från ordföranden Irene Svenonius (M) till landstingsrådsberedningens förslag (bilaga).
Bifall från Erika Ullberg (S) till Socialdemokraternas förslag (bilaga).
Bifall från Susanne Nordling (MP) till Miljöpartiets förslag (bilaga).
Bifall från Gunilla Roxby Cromvall (V) till Vänsterpartiets förslag (bilaga).

Propositionsordning
Ordföranden frågar på vart och ett av de framförda yrkandena och finner att landstingsstyrelsens bifaller landstingsrådsberedningens förslag.

Beslut

Landstingsstyrelsen beslutar enligt landstingsrådsberedningens förslag att föreslå landstingsfullmäktige besluta

att fastställa regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län i enlighet med landstingsdirektörens förslag

att uppdra åt trafiknämnden att i förekommande fall besluta om mindre revideringar av det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län

att uppdra åt trafiknämnden att utvärdera måluppfyllelsen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet, inklusive de regionala aktörernas bidrag, samt att under 2021 återrapportera detta till landstingsfullmäktige.

Reservation

Erika Ullberg (S), Dag Larsson (S), Jens Sjöström (S), Talla Alkurdi (S) och Anders Lönnberg (S) samt Susanne Nordling (MP), Tomas Eriksson (MP) och Malin Karlsson (MP) och Gunilla Roxby Cromvall (V) reserverar sig mot beslutet till förmån för sina egna yrkanden.

Expedieras till

Landstingsfullmäktige
Akten

Landstingsrådsberedningen

SKRIVELSE
2017-09-20

LS 2017-0540

Landstingsstyrelsen

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län

Föredragande landstingsråd: Kristoffer Tamsons

Ärendebeskrivning

Fastställande av reviderat regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län.

Förslag till beslut

Landstingsrådsberedningen föreslår landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta

att fastställa regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län i enlighet med landstingsdirektörens förslag

att uppdra åt trafiknämnden att i förekommande fall besluta om mindre revideringar av det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län

att uppdra åt trafiknämnden att utvärdera måluppfyllelsen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet, inklusive de regionala aktörernas bidrag, samt att under 2021 återrapportera detta till landstingsfullmäktige.

Landstingsrådsberedningens motivering

Enligt kollektivtrafiklagen åligger det Stockholms läns landsting att upprätta, fastställa och vid behov uppdatera ett regionalt trafikförsörjningsprogram. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska upprättas efter samråd med motsvarande myndigheter i angränsande län. Samråd ska även ske med övriga berörda myndigheter, organisationer, kollektivtrafikföretag samt företrädare för näringsliv och resenärer. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet är brett förankrat och styr mot den

landstingsövergripande visionen att Stockholmsregionen ska vara Europas mest attraktiva storstadsregion.

Kollektivtrafiken utgör navet i en växande Stockholmsregion. I dag utgör kollektivtrafiken 49 procent av de motoriserade resorna i länet. Denna siffra är bland de högsta i riket.

I takt med att regionen växer, arbetstillfällen skapas och bostäder byggs behöver kollektivtrafiken riktlinjer och vägmärken som slår fast hur mycket den ska växa för att hålla jämna steg med utvecklingen i regionen. Trafikförsörjningsprogrammet tar höjd för utbyggd kollektivtrafik, bland annat i form av att kollektivtrafikandelen av de motoriserade resorna ska öka till 54 procent till 2030.

I resenärsiffror innebär det att resenärerna med kollektivtrafiken ska öka från 2,8 miljoner per vardag till omkring 4 miljoner per vardag till 2030. Om fler personer ska välja kollektivtrafiken istället för bilen måste de både kunna och vilja resa kollektivt. För landstingets del handlar det bland annat om att tillföra möjligheter för resenärerna att tillgodose och utföra olika behov och lösa vardagliga problem som ger positiv effekt på kundnöjdhet, ökat resande och trygghet. Vi ser framför oss att en ökad kollektivtrafikandel med 5 procent, tillsammans med åtgärder för ökad cykelandel, nya bostäder och arbetsplatser i dessa lägen kommer innebära att länets ökande befolkning i mindre utsträckning blir beroende av bilen för sina resor.

Investeringstakten för kollektivtrafiken är hög. Tunnelbaneutbyggnaderna till Nacka, Barkarby och Arenastaden är högt prioriterat av Stockholms läns landsting, liksom utbyggnaden av Mälarbanan till fyra spår, Roslagsbanans modernisering och förlängning till City, Spårväg syd och en ny Tvärbanegren till Kista. Tillsammans med ökade krav på mobilitet för resenärer och smartare trafiklösningar möjliggör dessa investeringar fortsatt tillväxt och utveckling i Stockholms län.

Trafikförsörjningsprogrammet slår fast just detta. Målbilden i trafikförsörjningsprogrammet är att 70 procent av nya bostäder ska uppföras inom gångavstånd från kollektivtrafiken. Med detta följer ökat, och smartare, resande.

Stockholmsregionen växer och är Europas snabbast växande storstadsregion. För att kollektivtrafiken fortsatt ska vara navet i regionen behövs ett trafikförsörjningsprogram som säkerställer rätt kollektivtrafik på rätt plats.

Beslutsunderlag

Arbetsutskottets protokollsutdrag den 29 augusti 2017
Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 17 juli 2017
Landstingsdirektörens förslag till regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län
Trafiknämndens protokollsutdrag den 18 april 2017
med S-, MP- och V-ledamöternas reservationer
Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande den 20 mars 2017

Irene Svenonius

Kristoffer Tamsons

Gustaf Drougge

LANDSTINGSSTYRELSEN

FÖRSLAG TILL BESLUT
2017-09-26

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Ärende 24
LS 2017-0540

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län

Socialdemokraterna föreslår landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige

att godkänna reviderat regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län enligt bilagt förslag, med nedanstående ändringar,

att målet för kollektivtrafikens marknadsandel ska motsvara det som krävs för att de nationella miljömålen vad avser Stockholms län ska uppnås,

att trafikförsörjningsprogrammet tydliggör ansvaret för god trafikplanering vid nybyggnation,

att trafikförsörjningsprogrammet tydliggör hur trafikplaneringen ska bidra till social hållbarhet och ökad jämlikhet, samt

att ge trafikförvaltningen i uppdrag att utarbeta en plan som beskriver landstingets bidrag till att uppfylla målen i reviderat Regionalt trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län.

Socialdemokraterna står i stort bakom förslaget till nytt trafikförsörjningsprogram och ser med glädje att en del av de synpunkter vi tidigare lämnat arbetats in i föreslaget. Även det reviderade förslaget ger emellertid anledning till ett antal påpekanden.

Målet för kollektivtrafikens marknadsandel sätts till 54 procent till 2030. Vi vill självklart att andelen ska öka, men vi ställer oss frågande till vad som ligger bakom den föreslagna ökningen på 5 procentenheter. Enligt Trafikverket måste biltrafiken i Stockholms län minska med 14 procent för att vår region ska klara de nationella miljömålen. Det framstår som

osannolikt att målet för kollektivtrafikandelen är tillräckligt i det ljuset. Vi vill se en tydligare koppling mellan landstingets ambitioner för kollektivtrafikandelen och de nationella miljömålen.

Vi vill också se en tydligare koppling mellan kollektivtrafikplaneringen, bostadsplaneringen och regionplaneringen i övrigt. Bakom oss ligger flera fall av nya bostadsområden med otillräcklig kollektivtrafikförsörjning. Om kollektivtrafikandelen ska öka och bilberoendet minska är det viktigt att tidigt etablera kollektiva resvanor och göra kollektivtrafiken till det självklara valet från dag ett för den som flyttar till ett nytt område. Det innebär att åtminstone viss trafik måste vara i drift när de första börjar flytta in och att trafiken utökas i takt med att fler flyttar in. Det borde således finnas tydliga skrivningar i trafikförsörjningsprogrammet om hur vi som region säkerställer att nybyggda områden har en god kollektivtrafikförsörjning redan vid första inflyttning. I detta ligger också att trafikplaneringen borde vara tätare sammankopplad med RUFS 2050 och till en ny trafikplan som håller jämna steg med RUFS 2050.

Utöver detta anser vi att programmet på ett tydligare sätt bör koppla till frågor om social hållbarhet och ökad jämlikhet. Klyftorna i länet ökar och den utvecklingen vill vi vända. Kollektivtrafiken är en oskiljbar del av Storstockholm och har en direkt påverkan på länets utveckling. I trafiken finns en av många nycklar för att nå en socialt hållbar och jämlik region.

I det reviderade förslaget har målet för andel trygga resenärer i den särskilda kollektivtrafiken tagits bort. Vi anser att målet måste vara att resenärerna i den särskilda kollektivtrafiken är lika trygga som resenärerna i den allmänna kollektivtrafiken. Det är bra att förslaget beskriver att landstinget ska arbeta med tryggheten. Vi ser dock en risk med att inte sätta något mål, nämligen att ambitionsnivån och takten i arbetet blir lägre än vad den annars skulle vara. Vi socialdemokrater kan inte se att målet till 2030 skulle vara något annat än att tryggheten ska vara lika stor i allmän och särskild kollektivtrafik.

LANDSTINGSSTYRELSEN

FÖRSLAG TILL BESLUT
2017-09-26

miljöpartiet de gröna

LS 2017-0540
Ärende 24

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län

Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta

1. *att* godkänna reviderat regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län med följande ändringar:

    a. *att* höja målet för kollektivtrafikens andel, till att öka med minst fem procentenheter till år 2020 jämfört med 2015,

    b. *att* höja målet för kollektivtrafikens andel, till att öka med minst tio procentenheter till år 2030 jämfört med 2015,

2. *att* lägga till en indikator, under miljöanpassat, med målet att minska mängden miljö- och hälsofarliga kemikalier för drift och underhåll av kollektivtrafiken med åttio procent till 2030,

3. *att* ge trafiknämnden i uppdrag

    a. *att* utarbeta en plan för forskning, innovation och ny teknik,

    b. *att* utarbeta en plan för klimatanpassning, ekosystemtjänster och biologisk mångfald,

    c. *att* utreda vilka funktionella mål som behövs för att få en adekvat mätning av kvaliteten,

    d. *att* utarbeta en plan som beskriver landstingets bidrag till att uppfylla målen i reviderat Regionalt trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län.

Miljöpartiet ställer sig generellt positiva till förslaget till reviderat regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län. Vi anser att flera viktiga aspekter lyfts, bland annat en tydligare koppling till kommande RUFS och en noggrant genomförd hållbarhetsbedömning. Utöver förvaltningens förslag vill vi påpeka följande:

Det allra viktigaste övergripande målet, är det om kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna. Ökad kollektivtrafikandel är en förutsättning för att vi ska nå både klimatmålen och framkomlighetsmålen för trafiken i Stockholmsregionen. I det förslag som presenteras är detta mål baserat på

en annan metod än tidigare, och nuläget och målen är därför inte direkt jämförbart med tidigare undersökningar och mål. Miljöpartiet har under arbetets gång lyft att detta är ytterst problematiskt. För att kunna följa, utvärdera och styra, så krävs kontinuitet i mätbara underlag.

Vi vill se betydligt högre ambitioner för ökad kollektivtrafikandel. Miljöpartiet vill höja målet för år 2020 i trafikförsörjningsprogrammet till att kollektivtrafikens andel ska öka med minst 5 procentenheter jämfört med 2015. Vi vill höja målet för år 2030 i trafikförsörjningsprogrammet till att kollektivtrafikens andel ska öka med minst 10 procentenheter jämfört med 2015. Trafiknämnden ska ges i uppdrag att inom ramen av trafikförsörjningsprogrammet, och i förhållande till de nationella klimatmålen, analysera hur målen ska uppnås. En mycket viktig faktor för att målen om kollektivtrafikandelarna ska nås, är restidskvoten. Miljöpartiet har länge ansett att målet ska vara 1,5 och det är glädjande att se ett mål om mindre än 1,5 för restidskvoten.

Det är även välkommet att det görs en ansats i människan genom ett fokus på resan från dörr till dörr. Samt att resurseffektivitet ses till genom fyrstegsprincipen. Dessa synsätt ser till resenärens bästa och bidrar till att vi uppnår en hållbar region.

Tyvärr finns det mer att önska gällande målen för fokusområdet Miljöanpassat. För det första saknar vi målet om att minska mängden miljö- och hälsofarliga kemikalier för drift och underhåll i kollektivtrafik, som finns i Miljöprogrammet för Stockholms läns landsting 2017-2021. Miljöpartiet har tidigare lyft att målet bör kompletteras med en målsättning om åttio procent till 2030. Detta för att ge förutsättningar för ett uthålligt och ambitiöst arbete. För det andra är energieffektiviseringen i fastigheter i allmän kollektivtrafik mycket lågt satt (10 % till 2020 och 30 % till 2030). Ambitionsnivån bör höjas utifrån avvägningar där mest klimatnytta för pengarna behöver beaktas. För det tredje saknar Miljöpartiet tydliga mål kring forskning, innovation och ny teknik i det reviderade trafikförsörjningsprogrammet.

Vidare finns en uppenbar avsaknad av mål kopplat till klimatanpassning som Hållbarhetsbedömningen påpekar: "Även om TFP målet miljöanpassat bidrar mest till de globala målen skulle mål kopplat till klimatanpassning samt tillägg om exempelvis ekosystemtjänster och biologisk mångfald behöva införas i TFP för att täcka in den miljömässiga/ekologiska hållbarheten."

Vi är även oroliga över att funktionella mål har tagits bort för att helt ersättas med rent upplevda kvalitetsmål. Kvalitet består av både upplevda (subjektiva) och mätbara (objektiva) faktorer och är inte ömsesidigt utbytbara. Målet om upplevd kvalitet behöver kompletteras med funktionella mål såsom till exempel trängsel.

Stockholms läns landsting

FÖRSLAG TILL BESLUT

LANDSTINGSSTYRELSEN

2017-09-26

Vänsterpartiet

Ärende 24
LS 2017-0540

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län

Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta

att godkänna reviderat regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län enligt bilagt förslag, med nedanstående ändringar

att målet för kollektivtrafikens marknadsandel ska vara en ökning med 10 procentenheter till 2030

att jämställdhet ska ingå som ett nedbrutet mål inom *ökat kollektivt resande*

att måltalet för andel trygga resenärer i särskild kollektivtrafik sätts till 84 procent 2030

Vänsterpartiet tackar för en bra arbetsprocess och ett i stort bra trafikförsörjningsprogram med flera viktiga perspektiv, till exempel "hela resan-perspektivet" och mer fokus på hållbarhetsbedömningar och mål för att minska antalet döda och skadade i kollektivtrafiken. Vi har dock några invändningar som framgår nedan.

Den största åtgärden Stockholms läns landsting kan göra för att minska klimatpåverkan är att arbeta för att fler ska resa med kollektivtrafiken och färre med egen bil. Att fler reser kollektivt är en förutsättning för att Stockholmsregionen ska nå mål om tillgänglighet, bostadsbyggande och minskad miljöpåverkan. Potentialen att öka det kollektiva resandet är mycket stor och vi föreslår att målet, istället för 5 procentenheter, ska vara att öka kollektivtrafikens marknadsandel med 10 procentenheter till 2030. För detta krävs dialog med länets kommuner, staten och beslut om kraftfulla och nödvändiga styrmedel.

När det gäller jämställdhet vill vi se det som ett nedbrutet mål inom det övergripande målet *ökat kollektivt resande*. Det är viktigt av flera skäl, inte minst utifrån att förmå män att i större utsträckning ta del vår gemensamt finansierade kollektivtrafik. Det behövs analyser kring varför män i lägre utsträckning än kvinnor reser med kollektivtrafiken.

Vi föreslår att måltalet för andel trygga resenärer i särskild kollektivtrafik sätts till 84 procent 2030, likt måltalet för övrig landtrafik. Detta sänder en tydlig signal inför framtida upphandlingar av särskild kollektivtrafik.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Stockholms läns landsting

LANDSTINGSSTYRELSEN

Vänsterpartiet

2017-09-26

Ärende nr 23
LS 2017-0968

Yttrande över betänkandet En ny kamerabevakningslag (SOU 2017:55)

Landstingsstyrelsen föreslås besluta

att avge yttrande till Justitiedepartementet över betänkandet En ny kamerabevakningslag (SOU 2017:55) i enlighet med landstingsdirektörens förslag till yttrande

§ 64
Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län
LS 2017-0540

Ärendebeskrivning

Fastställande av reviderat regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län.

Beslutsunderlag

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 17 juli 2017
Landstingsdirektörens förslag till regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län
Trafiknämndens protokollsutdrag den 18 april 2017
med S-, MP- och V-ledamöternas reservationer
Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande den 20 mars 2017

Förslag och yrkande

Bifall från ordföranden Irene Svenonius (M) till landstingsdirektörens tjänsteutlåtande
Bifall från Susanne Nordling (MP) till Miljöpartiets förslag (bilaga) samt tilläggsyrkande (bilaga)

Proposition

Ordföranden ställer först landstingsdirektörens tjänsteutlåtande mot Miljöpartiets förslag till beslut och finner att arbetsutskottet bifaller landstingsdirektörens tjänsteutlåtande.
Därefter frågar ordföranden om bifall eller avslag till Miljöpartiets tilläggsyrkande och finner att arbetsutskottet avslagit tilläggsyrkandet.

Arbetsutskottets beslut

Arbetsutskottet beslutar föreslå landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta

att fastställa regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län i enlighet med landstingsdirektörens förslag

att uppdra åt trafiknämnden att i förekommande fall besluta om mindre revideringar av det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län

att uppdra åt trafiknämnden att utvärdera måluppfyllelsen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet, inklusive de regionala aktörernas bidrag, samt att under 2021 återrapportera detta till landstingsfullmäktige.

Reservation
Susanne Nordling (MP) reserverar sig mot beslutet till förmån för sina egna yrkanden.

Beslutsexpediering:
Landstingsstyrelsen
Akt

LANDSTINGSSTYRELSENS
ARBETSUTSKOTT

FÖRSLAG TILL BESLUT
2017-08-29

miljöpartiet de gröna

LS 2017-0540
Ärende 4

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län

Arbetsutskottet föreslår landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta

att godkänna reviderat regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län med följande ändringsyrkanden:

att höja målet för år 2020 till att kollektivtrafikens andel ska öka med minst 5 procentenheter jämfört med 2015

att höja målet för år 2030 till att kollektivtrafikens andel ska öka med minst 10 procentenheter jämfört med 2015

samt därutöver

att ge trafiknämnden i uppdrag att utarbeta en plan som beskriver landstingets bidrag till att uppfylla målen i reviderat Regionalt trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län.

Det allra viktigaste övergripande målet, är det om kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna. Ökad kollektivtrafikandel är en förutsättning för att vi ska nå både klimatmålen och framkomlighetsmålen för trafiken i Stockholmsregionen.

Vi vill se betydligt högre ambitioner för ökad kollektivtrafikandel. Vi vill höja målet för år 2020 i trafikförsörjningsprogrammet till att kollektivtrafikens andel ska öka med minst 5 procentenheter jämfört med 2015. Vi vill höja målet för år 2030 i trafikförsörjningsprogrammet till att kollektivtrafikens andel ska öka med minst 10 procentenheter jämfört med 2015.

Trafiknämnden ska ges i uppdrag att inom ramen av trafikförsörjningsprogrammet, och i förhållande till de nationella klimatmålen, analysera hur målen ska uppnås.

LANDSTINGSSTYRELSENS
ARBETSUTSKOTT

FÖRSLAG TILL TILLÄGGSBESLUT
2017-08-29

miljöpartiet de gröna

LS 2017-0540
Ärende 4

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län

Arbetsutskottet föreslår landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta

att godkänna reviderat regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län med följande tilläggsbeslut:

att tillägga en indikator under miljöanpassat om minskning av mängden miljö- och hälsofarliga kemikalier för drift och underhåll i kollektivtrafik med åttio procent till 2030.

att ge trafiknämnden i uppdrag att utarbeta en plan för forskning, innovation och ny teknik

att ge trafiknämnden i uppdrag att utarbeta en plan för klimatanpassning, ekosystemtjänster och biologisk mångfald

att ge trafiknämnden i uppdrag att utreda vilka funktionella mål som behövs för att få en adekvat mätning av kvaliteten samt därutöver

att ge trafiknämnden i uppdrag att utarbeta en plan som beskriver landstingets bidrag till att uppfylla målen i reviderat Regionalt trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län.

Miljöpartiet ställer sig generellt positiva till förslaget till reviderat regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län. Vi anser att flera viktiga aspekter lyfts, bland annat en tydligare koppling till kommande RUFS och en noggrant genomförd hållbarhetsbedömning. Utöver förvaltningens förslag vill vi påpeka följande:

Det allra viktigaste övergripande målet, är det om kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna. Ökad kollektivtrafikandel är en förutsättning för att vi ska nå både klimatmålen och framkomlighetsmålen för trafiken i Stockholmsregionen. I det förslag som presenteras är detta mål baserat på en annan metod än tidigare, och nuläget och målen är därför inte direkt jämförbart med tidigare undersökningar och mål. Miljöpartiet har under arbetets gång lyft att detta är ytterst problematiskt. För att kunna följa, utvärdera och styra, så krävs kontinuitet i mätbara underlag.

Vi vill se betydligt högre ambitioner för ökad kollektivtrafikandel. Miljöpartiet vill höja målet för år 2020 i trafikförsörjningsprogrammet till att kollektivtrafikens andel ska öka med minst 5 procentenheter jämfört med 2015. Vi vill höja målet för år 2030 i trafikförsörjningsprogrammet till att kollektivtrafikens andel ska öka med minst 10 procentenheter jämfört med 2015. Trafiknämnden ska ges i uppdrag att inom ramen av trafikförsörjningsprogrammet, och i förhållande till de nationella klimatmålen, analysera hur målen ska uppnås.

En mycket viktig faktor för att målen om kollektivtrafikandelarna ska nås, är restidskvoten. Miljöpartiet har länge ansett att målet ska vara 1,5 och det är glädjande att se ett mål om mindre än 1,5 för restidskvoten.

Det är även välkommet att det görs en ansats i människan genom ett fokus på resan från dörr till dörr. Samt att resurseffektivitet ses till genom fyrstegsprincipen. Dessa synsätt ser till resenärens bästa och bidrar till att vi uppnår en hållbar region.

Tyvärr finns det mer att önska gällande målen för fokusområdet Miljöanpassat. För det första saknar vi målet om att minska mängden miljö- och hälsofarliga kemikalier för drift och underhåll i kollektivtrafik, som finns i Miljöprogrammet för Stockholms läns landsting 2017-2021. Miljöpartiet har tidigare lyft att målet bör kompletteras med en målsättning om åttio procent till 2030. Detta för att ge förutsättningar för ett uthålligt och ambitiöst arbete.

För det andra är energieffektiviseringen i fastigheter i allmän kollektivtrafik mycket lågt satt (10 % till 2020 och 30 % till 2030). Ambitionsnivån bör höjas utifrån avvägningar där mest klimatnytta för pengarna behöver beaktas.

För det tredje saknar Miljöpartiet tydliga mål kring forskning, innovation och ny teknik i det reviderade trafikförsörjningsprogrammet.

Vidare finns en uppenbar avsaknad av mål kopplat till klimatanpassning som Hållbarhetsbedömningen påpekar: "Även om TFP målet miljöanpassat bidrar mest till de globala målen skulle mål kopplat till klimatanpassning samt tillägg om exempelvis ekosystemtjänster och biologisk mångfald behöva införas i TFP för att täcka in den miljömässiga/ekologiska hållbarheten."

Vi är även oroliga över att funktionella mål har tagits bort för att helt ersättas med rent upplevda kvalitetsmål. Kvalitet består av både upplevda (subjektiva) och mätbara (objektiva) faktorer och är inte ömsesidigt utbytbara. Målet om upplevd kvalitet behöver kompletteras med funktionella mål såsom till exempel trängsel.

Stockholms läns landsting

2017-07-17
LS 2017-0540

Landstingsstyrelsen
Landstingsstyrelsens förvaltning
Landstingsdirektörens stab
Fredrik Åstedt

Landstingsstyrelsens
arbetsutskott

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län

Ärendebeskrivning
Fastställande av reviderat regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län.

Beslutsunderlag
Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 17 juli 2017
Landstingsdirektörens förslag till regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län
Trafiknämndens protokollsutdrag den 18 april 2017
med S-, MP- och V-ledamöternas reservationer
Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande den 20 mars 2017

Förslag till beslut
Arbetsutskottet föreslår landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta

att fastställa regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län i enlighet med landstingsdirektörens förslag

att uppdra åt trafiknämnden att i förekommande fall besluta om mindre revideringar av det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län

att uppdra åt trafiknämnden att utvärdera måluppfyllelsen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet, inklusive de regionala aktörernas bidrag, samt att under 2021 återrapportera detta till landstingsfullmäktige.

Förvaltningens förslag och motivering

Sammanfattning
Som regional kollektivtrafikmyndighet i Stockholms län ska Stockholms läns landsting enligt kollektivtrafiklagen fastställa och vid behov uppdatera

ett regionalt trafikförsörjningsprogram. Trafikförsörjningsprogrammet ska bl.a. innehålla en redovisning av regional kollektivtrafik i länet samt mål för kollektivtrafikförsörjningen.

Förvaltningen föreslår landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta att fastställa reviderat regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län i enlighet med landstingsdirektörens förslag. Vissa mindre justeringar föreslås jämfört med trafiknämndens förslag till reviderat regionalt trafikförsörjningsprogram.

Bakgrund
Enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik, kallad kollektivtrafiklagen, ska det finnas en regional kollektivtrafikmyndighet i varje län. I Stockholms län är landstinget regional kollektivtrafikmyndighet. Kollektivtrafiklagen fastslår att den regionala kollektivtrafikmyndigheten i ett trafikförsörjningsprogram ska fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. Programmet ska vid behov uppdateras. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska upprättas efter samråd med motsvarande myndigheter i angränsande län. Samråd ska även ske med övriga berörda myndigheter, organisationer, kollektivtrafikföretag samt företrädare för näringsliv och resenärer. I de fall ett landsting ensamt är regional kollektivtrafikmyndighet, som i Stockholms län, ska samråd även ske med kommunerna i länet.

Ett regionalt trafikförsörjningsprogram ska enligt kollektivtrafiklagen innehålla en redovisning av:

1. behovet av regional kollektivtrafik i länet samt mål för kollektivtrafikförsörjningen,
2. alla former av regional kollektivtrafik i länet, både trafik som bedöms kunna utföras på kommersiell grund och trafik som myndigheten avser att ombesörja på grundval av allmän trafikplikt,
3. åtgärder för att skydda miljön,
4. tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning,
5. de bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer, samt
6. omfattningen av trafik enligt lagen (1997:736) om färdtjänst och lagen (1997:735) om riksfärdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik, i den mån uppgifter enligt dessa lagar har överlåtits till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Landstingsfullmäktige fastställde den 18 september 2012 det första regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län, LS 1207-0962. Trafiknämnden beslutade den 18 april 2017 föreslå landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige att godkänna ett reviderat regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län.

Överväganden
Det regionala trafikförsörjningsprogrammet är en av landstingets och länets viktigare strategiska planer. Fastställandet av ett reviderat trafikförsörjningsprogram är således av stor strategisk betydelse för landstinget, inte minst för att nå landstingsfullmäktiges övergripande mål Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem. Programmet bidrar även till att landstinget kan nå visionen om en attraktiv, hållbar och växande Stockholmsregion med frihet för invånarna att själva forma sina liv och fatta avgörande beslut.

Förvaltningen föreslår vissa språkliga och redaktionella korrigeringar av i trafiknämndens förslag till regionalt trafikförsörjningsprogram.

Trafiknämnden bör under 2018 fastställa måltal för indikatorerna Andel trygga resenärer i särskild kollektivtrafik och Fullt tillgänglig linje eller bytespunkt i dialog med landstingsstyrelsen. Måltal saknas i föreliggande förslag till reviderat program då trafiknämnden i dagsläget saknar erforderligt faktaunderlag för att kunna föreslå relevanta måltal. För att effektivisera beslutsfattandet i landstinget föreslås trafiknämnden få mandat att i förekommande fall besluta om mindre revideringar av trafikförsörjnings-programmet. Slutligen föreslås trafiknämnden få i uppdrag att utvärdera måluppfyllelsen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet, inklusive de regionala aktörernas bidrag, samt att under 2021 återrapportera detta till landstingsfullmäktige.

Ekonomiska konsekvenser
Stockholms läns landsting står under kommande år inför stora utmaningar såväl verksamhetsmässigt som ekonomiskt. För ett framgångsrikt genomförande av landstingets åtaganden utifrån det regionala trafik-försörjningsprogrammet förutsätts att trafiknämnden arbetar systematiskt med att stärka kopplingen mellan den strategiska planeringen av nämndens verksamhet och den kortsiktiga planeringen och implementeringen av åtgärder. Trafiknämnden måste också, liksom övriga nämnder och styrelser, arbeta systematiskt med att ytterligare stärka förmågan till analys och utvärdering av åtgärder. Alternativa åtgärder ska prövas i enlighet med den s.k. fyrstegsprincipen. Vid val av handlingsalternativ ska de åtgärder prioriteras som bedöms ge störst måluppfyllelse till lägsta möjliga kostnad, med hänsyn tagen till investerings- och driftkostnader på kort och lång sikt. Eventuella konflikter, synergier och risker i förhållande till landstings-fullmäktiges mål i SLL Mål och budget bör tydliggöras. Målet om en ekonomi i balans ska särskilt beaktas.

För flera av det regionala trafikförsörjningsprogrammets mål, fokus-områden och indikatorer gäller att genomförandeansvaret är delat, då

måluppfyllelsen påverkas av såväl Stockholms läns landstings beslut som av åtgärder och styrmedel för vilka ansvaret ligger på kommunal eller statlig nivå. Detta gäller bland annat indikatorn om kollektivtrafikens marknadsandel och indikatorn om trygghet på väg till och från kollektivtrafiken, som båda ska mäta uppfyllelse av målet Ökat kollektivt resande. I planeringen av hur landstinget ska bidra till att uppfylla målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet behöver explicit hänsyn tas till detta delade ansvar. Hänsyn behöver även tas i genomförandearbetet så att landstingets och regionens resurser används effektivt. I respektive projekt ska ansvarsfördelningen mellan aktörer definieras och beslutas. Stockholms läns landstings åtaganden ska vara tydligt avgränsade till landstingets uppdrag, ekonomiska förutsättningar och möjlighet att påverka måluppfyllelse. Synergieffekter, målkonflikter och risker ska identifieras och dokumenteras.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammets mål mäts genom indikatorer och måltal specificerade för åren 2020 och/eller 2030. Indikatorer som är nya i det reviderade regionala trafikförsörjningsprogrammet saknar måltal för 2020, då tidsspannet av trafiknämnden bedömts vara för kort för att hinna utveckla och vidta nödvändiga åtgärder för att nå måltal som är högre än nuläget. Enligt trafiknämnden är måltalen i de flesta fall valda för att vara kostnadsneutrala för Stockholms läns landsting, alternativt inarbetade i budgeten för kommande år. Vissa måltal anges dock kunna innebära kostnader som i nuläget inte är kända eller budgeterade. Det handlar i huvudsak om indikatorerna avseende kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna och trygghet i den allmänna kollektivtrafiken på land. Enligt trafiknämnden är det i nuläget inte möjligt att göra en kostnadsbedömning för dessa indikatorer eftersom utfallet beror dels på respektive indikators utveckling, dels på vilka åtgärder som vidtas.

Malin Frenning
Landstingsdirektör

Carl Rydingstam
Chef ledningsstaben

Beslutsexpediering:
Akt
Landstingsfullmäktige
Trafiknämnden
Landstingsdirektörens stab

Godkänd av Malin Frenning, 2017-08-17

Stockholms läns landsting

Diarienummer
LS 2017-0540

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län

Dokumenttyp	Fastställd	Giltig till och med
Dokumentnummer	Fastställd av	Upprättad av
Informationssäkerhetsklass	Verksamhetstyp	

Förord

Kollektivtrafiklagen innebär att det ska finnas en regional kollektivtrafikmyndighet i varje län; i Stockholm är det Stockholms läns landsting. En av landstingets viktigaste uppgifter som kollektivtrafikmyndighet är att ta fram och besluta om det regionala trafikförsörjningsprogrammet med långsiktiga mål för den regionala kollektivtrafiken. I Stockholms län har delaktiga aktörer gemensamt kommit fram till att programmet ska revideras en gång per mandatperiod.

Stockholms läns första regionala trafikförsörjningsprogram antogs av landstingsfullmäktige 2012. Den handling som du nu läser är den andra versionen av trafikförsörjningsprogrammet. Programmet är brett förankrat med länets kommuner, andra myndigheter, aktörer i angränsande län, trafikföretag och intresseorganisationer genom samråd, en skriftlig remiss och en remisskonferens. En beskrivning av samrådsprocessen och en redogörelse för alla remissinstanser och synpunkter återfinns på landstingets webbplats: www.sll.se.

Ett framgångsrikt genomförande av programmet förutsätter fortsatt dialog och ett aktivt analys- och åtgärdsarbete av såväl landstinget som många andra aktörer.

Jag vill tacka alla som deltagit i framtagandet av det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län och ser fram emot ett fortsatt gott samarbete för en attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem.

Kristoffer Tamsons
Trafiklandstingsråd

Innehållsförteckning

1. Det här är trafikförsörjningsprogrammet 5

2. Behovet av kollektivtrafik i Stockholms län 6
2.1 Dagens kollektivtrafik och resande 6
2.1.1 Stomtrafiken 8
2.1.2 Kompletterande trafik 9
2.1.3 Den storregionala tågtrafiken 9
2.2 Dagens system för information, biljetter och betalning 10
2.2.1 Informationssystem 10
2.2.2 Biljett- och betalsystem 10
2.2.3 Prissättning av färdtjänstresor 11
2.3 Kollektivtrafiken i Stockholmsregionen år 2030 11
2.3.1 Stockholmsregionen år 2030 11
2.3.2 Långsiktig planering för kollektivtrafiken 12
2.3.3 Kollektivtrafiken i Stockholmsregionen 2030 13

3. Mål för kollektivtrafiken 2030 14
3.1 Trafikförsörjningsprogrammets målmodell 14
3.2 Mål och fokusområden 15
3.2.1 Ökat kollektivt resande 16
3.2.2 Smart kollektivtrafiksystem 19
3.2.3 Attraktiv region 21
3.3 Mål för den storregionala tågtrafiken 23

4. Genomförandet av trafikförsörjningsprogrammet 24
4.1 Strategiska förhållningssätt 24
4.1.1 Samverkan 24
4.1.2 Människan i fokus 25
4.1.3 Effektiv resursanvändning 26
4.1.4 Anpassningsförmåga 26
4.2 Åtgärder för att anpassa kollektivtrafiken till personer med funktionsnedsättning, barn och äldre 27
4.2.1 Bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer 28
4.3 Åtgärder för att skydda miljön 28
4.3.1 Upphandlad kollektivtrafik 28
4.3.2 Miljöåtgärder inom sjötrafiken 28

4.3.3 Miljöåtgärder inom Färdtjänsten 29
4.3.4 Den kommersiella trafikens miljöarbete 29

5. Kollektivtrafikens förutsättningar och ramverk 29
5.1 Kollektivtrafiklagen 29
5.2 Allmän trafikplikt 30
5.2.1 Vad baseras den allmänna trafikplikten på? 31
5.2.2 Trafik som bedöms kunna bedrivas kommersiellt 32
5.3 Spelregler för kommersiell trafik på kort sikt 32
5.4 Konkurrensneutralt tillträde till infrastrukturen 33
5.4.1 Konkurrensneutralt tillträde 34

1. Det här är trafikförsörjningsprogrammet

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län är regionens viktigaste styrdokument för kollektivtrafikens utveckling. Syftet med programmet är att fastställa långsiktiga mål för den regionala kollektivtrafiken. Målen pekar ut den strategiska inriktningen för landstingets och andra aktörers arbete inom området, och styr mot den gemensamma visionen enligt den regionala utvecklingsplanen (RUFS), det vill säga att Stockholmsregionen ska vara *Europas mest attraktiva storstadsregion*.

Målen i trafikförsörjningsprogrammet utgår från de nationella transportpolitiska målen samt från målen i RUFS. Målen är styrande för den upphandlade trafiken och vägledande för den kommersiella trafiken.

Trafikförsörjningsprogrammet omfattar både upphandlad och kommersiell kollektivtrafik och rör alla trafikslag, såväl buss- och spårtrafik som kollektivtrafik på vatten. Även taxi omfattas av programmet då taxibolag ges möjlighet att enligt kollektivtrafiklagen bedriva kollektiv linjetrafik- eller anropsstyrd trafik. Landstinget har dessutom ett ansvar för att länet har en tillfredsställande taxiförsörjning. Inom ramen för den särskilda kollektivtrafiken omfattas såväl färdtjänsten som sjukresor.

Stockholms läns landsting är regional kollektivtrafikmyndighet i länet och ansvarar för att ta fram trafikförsörjningsprogrammet. Innehållet bygger på kollektivtrafiklagens krav och på dialog med berörda kommuner, myndigheter, kollektivtrafikentreprenörer och intresseorganisationer i länet, liksom med kommuner och regionala kollektivtrafikmyndigheter i angränsande län. Enligt kollektivtrafiklagen ska programmet innehålla en redovisning av behovet av regional kollektivtrafik i länet samt mål för kollektivtrafikförsörjningen inom länet och över länets gränser som huvudsakligen består av vardagsresande. Berörd trafik över länsgräns består av trafik med buss, regionaltåg och pendeltåg. Programmet ska också redovisa åtgärder för att skydda miljön samt mål och åtgärder för att anpassa kollektivtrafiken till behov hos personer med funktionsnedsättning. Därtill ska programmet redovisa färdtjänsttrafikens omfattning och de bytespunkter och linjer som är fullt tillgängliga för alla resenärer. Riksfärdtjänsten omfattas inte då den är ett kommunalt ansvar.

Landstinget har en avgörande roll för genomförandet, bland annat genom att upphandla trafik och genomföra investeringar, men har inte ensamt rådighet över alla de beslut och åtgärder som krävs för att programmets mål ska uppnås. Kommuner och berörda myndigheter har direkt utpekade ansvarsområden medan andra kan bidra genom egna initiativ och åtgärder. I många fall är det avgörande att aktörerna samverkar och söker

helhetsperspektiv. Ett exempel på en uppgift där flera av länets aktörer behöver hjälpas åt är utmaningen att få fler att välja kollektivtrafik istället för egen bil. Förutsättningarna för måluppfyllelse påverkas även av beslut som fattas på nationell och internationell nivå. Det gäller inte minst utformningen av skatter och andra styrmedel som direkt eller indirekt påverkar resande och transporter.

Tidsperspektivet för trafikförsörjningsprogrammet är år 2030. I programmet beskrivs vad som ska uppnås med kollektivtrafiken i länet fram till år 2030. Hur detta ska uppnås återstår för länets aktörer att lösa.

2. Behovet av kollektivtrafik i Stockholms län

Enligt kollektivtrafiklagen ska behovet av regional kollektivtrafik i länet beskrivas i trafikförsörjningsprogrammet. Kollektivtrafiken utgör en avgörande del av transportsystemet i Stockholms län och är mycket viktig för länets funktion och utveckling. Detta kapitel beskriver dagens kollektivtrafikresande på en övergripande nivå och gör en utblick mot år 2030.

2.1 Dagens kollektivtrafik och resande

Stockholms län har för närvarande en befolkningsökning som ligger på omkring 35 000 – 40 000 invånare per år. Befolkningstillväxten innebär en generellt ökad belastning på trafiksystemet. Redan nu är det trångt på vägar och spår, särskilt i de centrala delarna och under rusningstrafik.

I Stockholms län reser varje dag cirka 800 000 resenärer med allmänna kollektiva transportmedel som tunnelbana, buss, pendeltåg, lokalbana och fartyg eller med den särskilda kollektivtrafiken. Enligt resvaneundersökning, RVU 2015, står kollektivtrafiken under vardagar för ungefär hälften av alla motoriserade resor som görs i länet.

Undersökningen visade också att kvinnor i högre grad reser kollektivt än män, 40 procent jämfört med 30 procent. Resandet med kollektivtrafiken skiljer sig också åt beroende på ålder. Yngre reser mer kollektivt än äldre, vilket illustreras av diagrammet på nästa sida.

Färdmedelsvalet beror till stor del på var i länet man bor. I Stockholms stad, Solna stad och Sundbybergs stad är andelen kollektivtrafikresor betydligt högre än i andra delar av länet, 38 procent jämfört med 29 procent i Danderyds kommun, Järfälla kommun, Lidingö stad, Sollentuna kommun, Täby kommun, Huddinge kommun, Nacka kommun och Tyresö kommun och 24 procent i Ekerö kommun, Norrtälje kommun, Sigtuna kommun, Upplands-Bro kommun, Upplands Väsby kommun, Vallentuna kommun, Vaxholms stad, Österåkers kommun, Botkyrka kommun,

Haninge kommun, Nykvarns kommun, Nynäshamns kommun, Salems kommun, Södertälje kommun och Värmdö kommun).

Varje vardag görs det i länet cirka 2,8 miljoner påstigningar i tunnelbana, buss, pendeltåg, lokalbana och fartyg. Det dagliga kollektivtrafikresandet är starkt riktat in mot och inom de centrala delarna av länet. Endast en procent av länets invånare pendlar ut från länet.

Sett till antalet påstigande står tunnelbana och buss för det största resandet med 43 procentrespektive 39 procent av alla påstigningar. Andelen påstigande i pendeltågstrafiken uppgår till elva procent och på lokalbanorna till sex procent.

Resandet med skärgårdstrafiken är i huvudsak koncentrerat till sommarhalvåret med cirka 11 000 påstigande per vardag och upp emot 20 000påstigande per dag under vissa veckoslut. En vardag under vinterhalvåret är antalet påstigande i skärgårdstrafiken cirka 2 000.

Vid sidan av skärgårdstrafiken bedrivs även SL:s pendelbåtstrafik, vilken i princip omfattar den sjötrafik som når Stockholms innerstad inom 60 minuter. SL:s pendelbåtstrafik består både av trafiken från skärgården och på Mälaren. Antalet påstigande med pendelbåtstrafiken en vardag under vinterhalvåret uppgår till cirka 5 000, varav hälften på Djurgårdsfärjan. Sommartid kan passagerarantalet på Djurgårdsfärjan uppgå till 25 000 per dag.

I Stockholms län har drygt tre procent av invånarna tillstånd att resa med Färdtjänsten. Det motsvarar cirka 70 000 personer. Färdtjänstorganisationen utför också landstingets sjukresor i samma resesystem som Färdtjänsten. Varje dag genomför färdtjänstverksamheten, inklusive sjukresor, omkring 10 000 – 13 000 resor med taxi och rullstolstaxi.

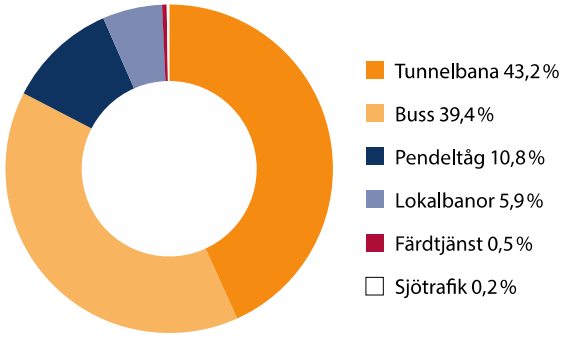
Omkring 100 000 personer pendlar med kollektivtrafiken intill Stockholms län från andra län. Det motsvarar drygt åtta procent av dem som arbetar i länet och inpendlingen är en viktig del av kompetensförsörjningen i regionen. Den i särklass största pendlingsströmmen över länsgräns sker mellan Stockholms län och Uppsala län.

Kommersiell kollektivtrafik är kollektivtrafik som bedrivs på marknadsmässiga villkor och som inte upphandlas av den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Den kommersiella kollektivtrafiken i Stockholms län utgörs till största delen av tågtrafik (till exempel Arlanda Express och delar av SJ:s regionaltågstrafik), busstrafik till flygplatser och

hamnar, express- och turistbusstrafik samt sjötrafik i skärgården och i innerstaden.

Påstigande år 2015 en vintervardag

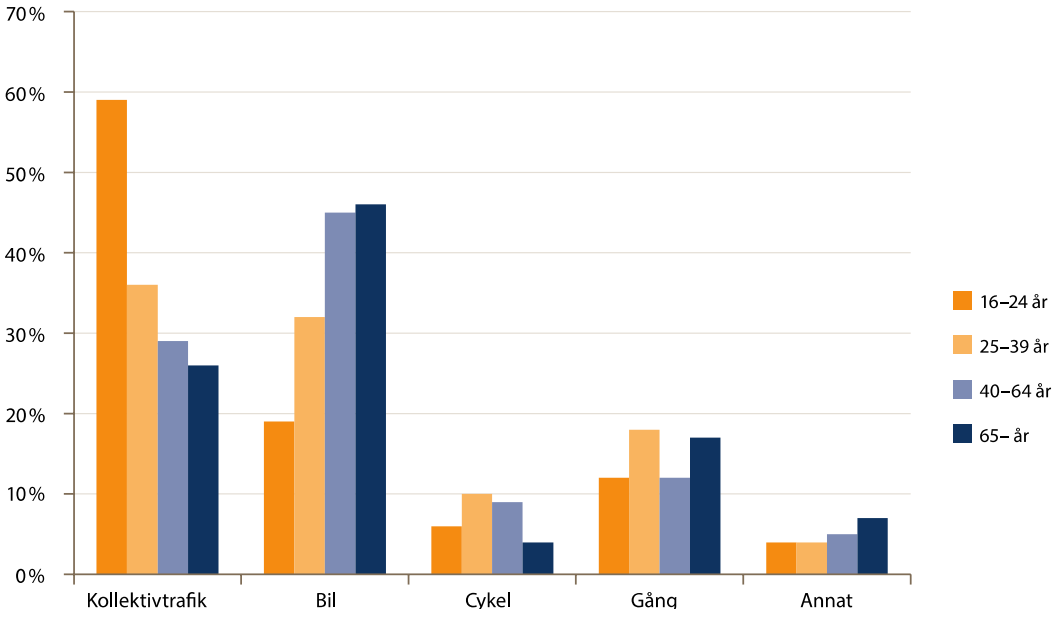
Källa: Fakta om SL och länet 2015



Resultat Resvaneundersökning

Resandet med kollektivtrafiken skiljer sig åt beroende på ålder. Yngre reser mer kollektivt än äldre.

Källa: RVU 2015



2.1.1 Stomtrafiken

Med stomtrafik menas spårtrafik och stombusslinjer, dvs. de busslinjer som trafikeras med blå bussar. Stomnätets grundförutsättning är att linjesträckningar inte ändras mer än i undantagsfall.

Stomtrafiken står för 75 procent av kollektivtrafikresandet och är nödvändig för att länet ska fungera. Den är dessutom viktig för att

marknadsföra kollektivtrafiken. För resenärerna ska stomnätet möjliggöra snabba resor och smidiga byten. Linjerna ska ha en hög tillförlitlighet, vara tydliga och lätta att känna igen.
För regionen innebär stomnätet tvärgående och radiella linjer som förbinder kommuncentra med länets centrala delar utan byten. Nätet kopplar också samman de regionala stadskärnorna.

Stomnätet innebär stabilitet och pålitlighet över tid för bebyggelseplaneringen. Det ger hög geografisk tillgänglighet till attraktiv kollektivtrafik. I befintlig bebyggelse innebär stomnätet en potential för förtätning kring stomnätshållplatser och en potential för ökad turtäthet.

2.1.2 Kompletterande trafik

Stomtrafiken kompletteras idag med lokala linjer och med linjer som ska ge snabba direktförbindelser. Denna trafik är av olika karaktär men syftar i huvudsak till att tillgodose resandet inom respektive kommuns tätbebyggda delar med kommuncentrum. Därifrån nås den övriga regionen via stomtrafiken.

På sträckor med stor andel kollektivtrafikresande som i dag inte ingår i stomnätet verkar landstinget för att skapa tydliga kollektivtrafikstråk. Dessa strategiskt viktiga stråk kan ligga i tätbebyggda områden som närförorterna eller i de regionala stadskärnorna där nya bebyggelsetillskott planeras tillkomma. Genom att peka ut tydliga kollektivtrafikstråk i dessa områden skapas förutsättningar för en bättre anpassning mellan bebyggelseutveckling och kollektivtrafik.

Det ger även förutsättningar för att öka kollektivtrafikens strukturerande effekt. Med andra ord att kollektivtrafiken skapar tillgänglighet som ger långsiktig påverkan på tillväxt, arbetsmarknad, varumarknad, bostadsmarknad och markanvändning.

2.1.3 Den storregionala tågtrafiken

Den storregionala tågtrafiken är en viktig pusselbit för att förverkliga de storregionala målen för transportsystemet. Denna trafik knyter samman kommuner, städer och regionala kärnor i ett regionsammanbindande transportsystem och skapar förutsättningar för en fortsatt regionförstoring och regionförtätning. Den möjliggör ett hållbart ökande arbets-, studie- och övrigt vardagsresande i en expanderande region. Den storregionala tågtrafiken kan också främja samhälls- och stadsutveckling i stationsnära lägen och den bidrar till att göra kollektivtrafiksystemet i sin helhet konkurrenskraftigt och attraktivt.

Med grund i de trafikförsörjningsprogram som fastställdes år 2012 ingick landstingen i Stockholm, Uppsala, Västmanland, Östergötland och Örebro län samt Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet en avsiktsförklaring om att efter Citybanans öppnande etablera ett nytt gemensamt regionaltågssystem för Mälardalsområdet. Målbilden för systemets trafikutbudbenämndes Trafikplan 2017. Avsiktsförklaringen följdes upp av ett trafikpliktsbeslut som närmare reglerar vilken trafik som till en början ska genomföras gemensamt och hur det praktiskt ska gå till.

2.2 Dagens system för information, biljetter och betalning

År 2016 trädde lagen (2015:953) om stärkta rättigheter för kollektivtrafikresenärer i kraft. Genom lagen stärktes resenärernas rättigheter. Lagen omfattar i huvudsak resor med tåg, spårväg, tunnelbana och buss. Bestämmelserna gäller lika oavsett vilket av trafikslagen som används.

Lagen ger resenärerna rätt till reseinformation, bland annat om de trafiktjänster som en transportör erbjuder och om störningar i trafiken. Lagen innehåller också bestämmelser om resenärers rätt till ersättning vid förseningar som är längre än 20 minuter. Vidare ger lagen en resenär som har köpt en biljett som gäller för en viss tidsperiod rätt att få pengarna tillbaka, om transportörens trafikutbud ändras efter köpet och ändringen är av väsentlig betydelse för resenären.

2.2.1 Informationssystem

Stockholms läns landsting samarbetar med ett stort antal andra offentliga och privata trafikaktörer för att tillhandahålla trafikinformation. Det gemensamt ägda bolaget Samtrafiken AB förvaltar en nationell databas för all kollektivtrafik i Sverige (Resrobot) som möjliggör för resenärer att få trafikinformation för resor mellan destinationer i hela Sverige. Informationen i databasen finns även tillgänglig för marknaden i form av öppna gränssnitt (se www.trafiklab.se).

2.2.2 Biljett- och betalsystem

Stockholms läns landsting samarbetar med andra kollektivtrafikoperatörer – däribland SJ AB, Upplands lokaltrafik, Tåg i Mälardalen och Länstrafiken i Sörmland – för att hantera länsgränsöverskridande biljetter. Genom samarbetet har en viss interoperabilitet mellan olika biljettsystem uppnåtts. Om utbudet av gränsöverskridande biljetter ökar och blir mer komplext behöver dock systemen anpassas bättre för att hantera detta.
Övriga trafikföretag inom länet har helt egna biljett- och betalsystem, det gäller till exempel Arlanda Express, Swebus och Flygbussarna.

2.2.3 Prissättning av färdtjänstresor

Det är landstinget som fastställer grunderna för prissättning av färdtjänstresor. Färdtjänstverksamhetens prissystem följer priset för periodkort i den allmänna kollektivtrafiken vad gäller högkostnadsskydd. En färdtjänstberättigad resenär reser utan ytterligare kostnad också i den allmänna kollektivtrafiken, själv eller med en ledsagare. Sjukresesystemet har ett eget högkostnadsskydd.

Utförlig information om Färdtjänsten finns på www.fardtjansten.sll.se

2.3 Kollektivtrafiken i Stockholmsregionen år 2030

2.3.1 Stockholmsregionen år 2030

År 2030 beräknas länets befolkning ha ökat från dagens drygt 2,2 miljoner invånare till knappt 2,9 miljoner, vilket innebär en ökning med omkring 32 procent. Antalet invånare över 65 år beräknas öka ännu mer än befolkningen som helhet, från 352 000 år 2015 till 497 000 år 2030, en ökning med 41 procent. Den stora ökningen av antalet äldre kommer att innebära en ökad belastning på färdtjänsten, även om äldre personer förblir friska allt högre upp i ålder och att behovet av färdtjänst sannolikt inträder senare i livet. Utvecklingen kommer att mötas genom fortsatt anpassning av trafikens tillgänglighet.

Befolkningstillväxten är i grunden positiv men den ställer också krav på samhället inklusive på transportsystemets kapacitet. Parallellt sker en mängd andra förändringar som både direkt och indirekt kan förväntas ha betydelse för transportsystemet genom att påverka Stockholmsregionens ekonomiska och sociala utveckling. Klimatförändringarna förväntas bl.a. öka frekvensen av extrema väderhändelser. Ekonomins strukturomvandling pågår kontinuerligt. Den tekniska utvecklingen möjliggör förbättrad information till resenärer och automatisering både av bilar och bussar. Digitala lösningar möjliggör också att privatpersoner hyr, lånar eller byter saker med varandra istället för att själva äga dem; den så kallade delningsekonomin. På längre sikt kan den tekniska utvecklingen möjliggöra kollektiva färdsätt som vi inte känner till i dag.

Det går mot denna bakgrund inte att med större säkerhet förutse var regionen befinner sig 2030 i termer av vare sig livskvalitet eller konkurrenskraft. Utfallet beror inte minst på Sveriges och Stockholmsregionens förmåga att framgångsrikt anpassa sig till det som sker.

Samhällets förändring påverkar direkt och indirekt transportsystemet och människors resmönster. Förutsatt att befolkningen och ekonomin utvecklas

ungefär enligt förväntan, har kollektivtrafikresandet i regionen ökat till år 2030 från dagens omkring 2,8 miljoner påstigande per vardag till 4 miljoner påstigande per vardag år 2030. Det motsvarar en ökning med 43 procent.

2.3.2 Långsiktig planering för kollektivtrafiken

Stockholms läns landsting är regionplaneorgan i Stockholms län och ansvarar för att ta fram den regionala utvecklingsplanen (RUFS). RUFS ska ligga till grund för landstingets och kommunernas långsiktiga utvecklingsarbete, mellankommunalt samarbete, statliga infrastrukturplaner och regionalt tillväxtarbete. Landstinget arbetar för närvarande med att ta fram en ny regionplan, RUFS 2050, som landstingsfullmäktige planeras anta under 2018.

Utmaningarna enligt RUFS 2050

När Stockholmsregionens vision och mål sätts i relation till förutsättningarna, omvärldens påverkan och bedömningar om framtiden, blir ett antal långsiktiga utmaningar tydliga. Dessa utmaningar är utgångspunkter för planeringen och är centrala för de strategier och åtaganden som presenteras i utvecklingsplanen RUFS 2050.

Utmaning 1 Att möjliggöra befolkningstillväxt och samtidigt förbättra regionens miljö och invånarnas hälsa.

Utmaning 2 Att vara en liten storstadsregion och samtidigt internationellt ledande.

Utmaning 3 Att öka tryggheten i regionen samtidigt som världen upplevs som osäker.

Utmaning 4 Att minska klimatpåverkan och samtidigt möjliggöra ökad tillgänglighet och ekonomisk tillväxt.

Utmaning 5 Att åtgärda kapacitetsbrister samtidigt som behoven fortsätter att växa.

Utmaning 6 Att ha en fortsatt öppen region och samtidigt stärka inkluderingen.

Källa: www.rufs.se

Den framtidsbild och de utmaningar som redovisas i RUFS ligger till grund för landstingets Stomnätsplan. Stomnätsplanen för Stockholms län utgår från resenärens behov och syftar till att ett attraktivt och konkurrenskraftigt stomnät för kollektivtrafiken skapas i den befintliga bebyggelsens gatunät och i samklang med planeringen för nya utbyggnadsområden. Planen redovisar principer för stomtrafikens utveckling och förslag till ett stomnät som innehåller fler tvärförbindelser än i dag. Stomnätsplanen beskriver både utbyggnader i spårtrafiken och utbyggnader av stombusstrafiken.

Planeringen för den transportinfrastruktur som staten ansvarar för beskrivs i Nationell plan för transportsystemet och i Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län.

2.3.3 Kollektivtrafiken i Stockholmsregionen 2030

Följande avsnitt beskriver översiktligt de investeringar och andra åtgärder som ingår i befintliga planer till år 2030.

År 2030 har kollektivtrafiksystemet stärkts och uppgraderats genom flera stora ersättningsinvesteringar. Röd tunnelbanelinje har eller är på väg att få ett nytt signalsystem som möjliggör automatisk trafikering och Hässelbygrenen på tunnelbanans Gröna linje har rustats upp. Ett antal bytespunkter är ombyggda, däribland Slussen, Brommaplan, Gullmarsplan, Haningeterassen och Södertälje centrum. Utöver detta är ett antal nya depåer för bussar och spårfordon färdigställda. Åretrunttrafiken mellan kärnöar och replipunkter i skärgårdstrafiken har successivt utvecklats.

Tack vare löpande underhåll och uppgraderingar är kollektivtrafikens fordon i gott skick, liksom stationsmiljöerna där såväl underhåll som mindre uppgraderingar och konstnärlig utsmyckning bidrar till att kollektivtrafiken upplevs tillgänglig och trygg. Även depåer har underhållits och uppgraderas successivt för att kollektivtrafikens fordon ska fungera.

År 2030 har kollektivtrafiksystemet också kompletterats med flera nya investeringar. Tunnelbanan är utbyggd till Nacka och Söderort, till Arenastaden och till Barkarby. Byggandet av tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö pågår. Tvärbanan har byggts ut till Kista. Byggandet av Spårväg Syd mellan Flemingsberg och Älvsjö. Roslagsbanan har förstärkts genom dubbelspår och arbete pågår med banans förlängning från Universitetet i tunnel via en ny station vid Odenplan och vidare till T-Centralen. I innerstaden kör Spårväg City till T-centralen. Utanför innerstaden har förstärkningar av stombusstrafiken förbättrat tvärförbindelserna. På vägsidan är Förbifart Stockholm och Tvärförbindelse Södertörn färdigställda och trafikeras med kollektivtrafik.

År 2030 är kollektivtrafiksystemets olika fordonsslag mer integrerade; bland annat är pendelbåtstrafiken fullt integrerad i den allmänna kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken är också mer integrerad i det övriga transportsystemet och en större andel av resorna görs sannolikt med flera transportslag (bland annat tack vare uppgraderade bytespunkter). Cykelparkeringar och infartsparkeringar i anslutning till kollektivtrafiken ger smidiga bytesmöjligheter, cyklar kan också tas ombord på pendelbåtarna.

År 2030 är det gemensamma regionaltågssystemet i Mälardalen sedan länge infört. Mälarbanans fyra spår mellan Stockholms centralstation och Kallhäll har möjliggjort utökad trafik med pendeltåg och regionaltåg i hela

Mälardalen och relationerna har stärkts mellan länets södra och norra delar liksom mot Arlanda och Uppsala.

3. Mål för kollektivtrafiken 2030

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet är regionens viktigaste styrdokument för kollektivtrafikens utveckling. En väsentlig del av programmet utgörs av de långsiktiga målen, som ska vara styrande för utformningen av den upphandlade trafiken och vägledande för den kommersiella trafiken.

Målen är brett förankrade genom samråd och remiss med berörda aktörer inom och utanför länet. Det här kapitlet beskriver målmodellen och hur den är uppbyggd med avseende på vision, mål, fokusområden och indikatorer.

3.1 Trafikförsörjningsprogrammets målmodell

Trafikförsörjningsprogrammets vision är *Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem bidrar till att Stockholm är Europas mest attraktiva storstadsregion*. Målen i programmet är formulerade för att bidra till uppfyllelsen av visionen, som i sin tur är formulerad för att peka mot visionen i den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län (RUFS).

Programmets mål bidrar också till de nationella transportpolitiska målen och till de storregionala målen som är gemensamt formulerade av länen i Stockholm-Mälarregionen.

Det övergripande transportpolitiska målet på nationell nivå är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Därutöver har riksdagen beslutat om ett funktionsmål – Tillgänglighet – och ett hänsynsmål – Säkerhet, miljö och hälsa.

Utgångspunkten för målmodellen är hållbar utveckling i tre dimensioner: social hållbarhet, ekologisk hållbarhet och ekonomisk hållbarhet. Kollektivtrafiken bidrar till social hållbarhet genom att göra samhället tillgängligt för människor i regionens alla delar. Den bidrar också till människors hälsa genom bland annat minskade utsläpp från kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken ger också förutsättningar för ökad fysisk aktivitet i form av kombinationsresor med cykel och gång samt knyter samman promenad- och motionsområden. Dessutom begränsar kollektivtrafiken antalet olyckor i transportsystemet. Kollektivtrafiken bidrar till ekologisk hållbarhet genom att möjliggöra människors tillgänglighet med förhållandevis liten miljöpåverkan. Kollektivtrafiken bidrar till ekonomisk hållbarhet genom att skapa tillgänglighet till arbete

och utbildning och genom att underlätta för företag att etablera sig och rekrytera. Den bidrar också till transportsystemets robusthet.

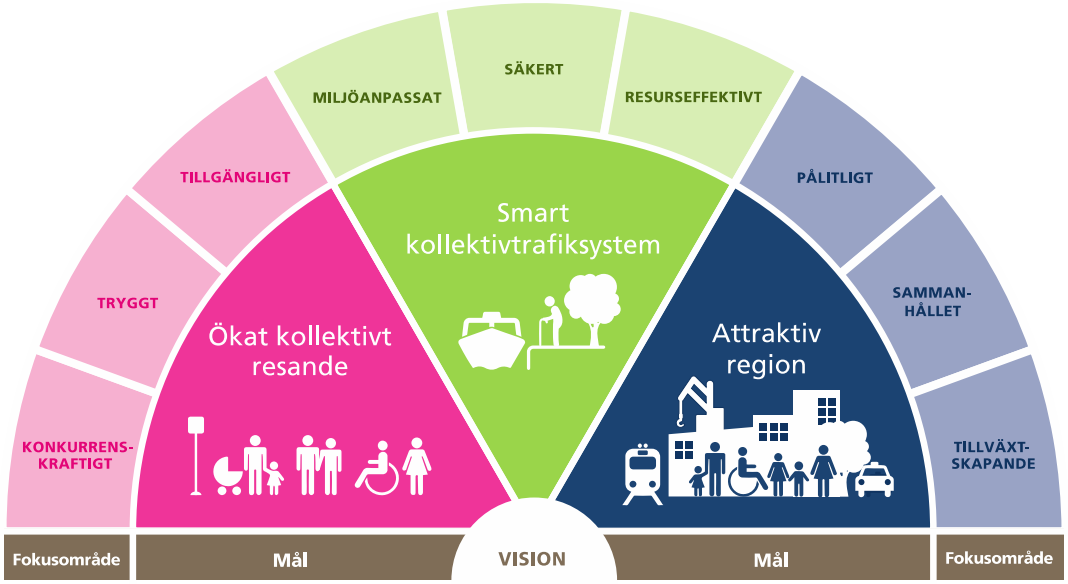
Trafikförsörjningsprogrammet följs upp en gång per mandatperiod inför revideringen. Uppföljningen görs av Stockholms läns landsting, men länets övriga aktörer behöver bidra i uppföljningsarbetet.

Hållbar utveckling
RUFS definition av hållbar utveckling är att säkerställa goda livsvillkor för alla människor nu och i framtiden. Människan är i centrum, ekologin sätter ramarna och ekonomin är en förutsättning och ett medel för hållbar utveckling.

3.2 Mål och fokusområden

Trafikförsörjningsprogrammet har tre mål: *Ökat kollektivt resande*, *Smart kollektivtrafiksystem* och *Attraktiv region*. Målen beskriver övergripande vad som ska kännetecknas kollektivtrafiken i Stockholms län år 2030. Varje mål preciseras i tre fokusområden. Varje fokusområde kompletteras av en eller flera uppföljningsbara indikatorer. Indikatorerna har måltal specificerade för 2020 och/eller 2030. Syftet med indikatorerna är att ge regionens aktörer en övergripande bild av om kollektivtrafiken i länet utvecklas i önskad riktning.

Trafikförsörjningsprogrammets vision:
Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem bidrar till att Stockholm är Europas mest attraktiva storstadsregion



3.2.1 Ökat kollektivt resande

Det är en stor utmaning och en avgörande framtidsfråga för Stockholmsregionen att kollektivtrafiken kan utvecklas i åtminstone samma takt som befolkningsutvecklingen och att hela transportsystemet planeras för att kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna på sikt ska kunna öka. Om fler personer ska välja kollektivtrafiken istället för bilen måste de både kunna och vilja resa kollektivt.

Målet *Ökat kollektivt resande* bryts ned i tre fokusområden: *Konkurrenskraftigt, Tryggt, Tillgängligt*. Till fokusområdena finns ett antal indikatorer som beskrivs nedan. Indikatorernas utveckling över tid kommer att ligga till grund för bedömning av om målet uppnås.

Fokusområdet *Konkurrenskraftigt* följs upp genom indikatorerna Kollektivtrafikens marknadsandel, Andelen nöjda resenärer i allmän kollektivtrafik, samt Andel nöjda resenärer i särskild kollektivtrafik. . Indikatorn Kollektivtrafikens marknadsandel mäts som det totala antalet resor med kollektivtrafik i förhållande till det totala antalet resor med motoriserade fordon i länet. Måltalet är ambitiöst och måluppfyllelse påverkas av åtgärder som vidtas såväl inom som utanför kollektivtrafiksystemet. Indikatorn innebär inte att kollektivtrafikens marknadsandel kan eller bör öka på samma sätt överallt i länet. Beroende på område, dagens marknadsandel, resrelation och syfte varierar potentialen och behovet av ökad marknadsandel. Vilka relationer som är viktigast och var kollektivtrafikens marknadsandel bör och kan öka mest kräver mer detaljerade utredningar och samhällsekonomiska bedömningar.

Det mest övergripande och heltäckande måttet på resenärernas upplevelse av kvaliteten i kollektivtrafiken är andelen nöjda resenärer. Måltalen för indikatorerna om nöjdhet utgår från att den redan höga nivån för andelen nöjda ska bibehållas, trots den utmaning som det innebär att befolkningen ökar kraftigt i regionen och att flera utbyggnadsprojekt kommer att pågå fram till år 2030.

Tabellen på nedan redovisar basår och måltal för 2020 respektive 2030 för indikatorer kopplade till fokusområdet *Konkurrenskraftigt*.

Fokusområde *Konkurrenskraftigt*			
Indikator	**Basår (2015)**	**Måltal 2020**	**Måltal 2030**
Kollektivtrafikens marknadsandel	49 %*	51,5 %	54 %
Andel nöjda resenärer i allmän kollektivtrafik:			

på land och pendelbåtar	78 %	78%	80%
i skärgårdstrafiken	96 %	96 %	96 %
Andel nöjda resenärer i särskild kollektivtrafik	86%	86%	86 %

*) Resvaneundersökning (RVU) 2015. Andelen följs upp vart fjärde år. Nästa undersökning genomförs 2019.

Allmän kollektivtrafik (både upphandlad och kommersiell trafik) är upplåten för allmänheten till skillnad från **särskild kollektivtrafik** som avser färdtjänst och sjukresor, det vill säga kollektivtrafik som kräver särskilt tillstånd för att kunna utnyttjas.

Det är viktigt att kollektivtrafiken upplevs som attraktiv och trygg så att människor vill och vågar åka kollektivt oavsett trafikslag och tid på dygnet. Faktorer som påverkar resenärernas trygghet är tillgänglighet i och utformning av den fysiska miljön, andra medresenärer, information och personalens närvaro samt oro att utsättas för brott. Dessutom påverkas tryggheten i kollektivtrafiken och i samhället som helhet av samhällsutvecklingen i stort.

Trygghet i kollektivtrafiken definieras av Stockholms läns landsting som resenärensupplevelse av sin egen säkerhet i och i anslutning till kollektivtrafik.

Tabellen på nästa sida visar nuläge och måltal för 2020 respektive 2030 för indikatorer kopplade till fokusområdet *Tryggt*. Tryggheten i den allmänna och särskilda kollektivtrafiken omfattar även vistelsen på hållplatser, stationer, bryggor eller på-/avstigning av färdtjänstfordon.

Fokusområde *Tryggt*			
Indikator	**Basår (2015)**	**Måltal 2020**	**Måltal 2030**
Andel trygga resenärer i allmän kollektivtrafik:			
på land och pendelbåtar	74 %	79 %	84 %
i skärgårdstrafiken	96 %	96 %	96 %
Andel trygga resenärer i särskild kollektivtrafik	71 %	Fastställs under 2018	Fastställs under 2018
Andel resenärer som känner sig trygga på väg till/från kollektivtrafiken	67 %	73 %	80 %

En förutsättning för att få fler personer att välja kollektivtrafiken istället för bilen är att de kan och vill resa kollektivt. God tillgänglighet för resenärer med funktionsnedsättning, äldre och barn bidrar till ökad rörelsefrihet och möjligheten att kunna leva självständigt. Det bidrar också till att uppfylla målen i FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning. Färdtjänsten är till för dem, som på grund av en funktionsnedsättning, har svårigheter att på egen hand förflytta sig eller använda den allmänna kollektivtrafiken. Den ska bidra till att personer med funktionsnedsättning, i likhet med andra i länet, fritt kan bosätta sig, arbeta, studera och ha en aktiv fritid.

Fokusområdet *Tillgängligt* följs upp genom en indikator som mäter utvecklingen av andelen linjer och bytespunkter med full tillgänglighet.

Fokusområde *Tillgängligt*			
Indikator	**Basår (2018)**	**Måltal 2020**	**Måltal 2030**
Fullt tillgänglig linje eller bytespunkt*	Nollmätning 2018	Fastställs under 2018 utifrån nollmätningen	100 %

*) Indikatorn är exklusive det kulturhistoriska tonnaget (Storskär, Norrskär och Västan).

FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning
Konventionen antogs av FN:s generalförsamling den 13 december 2006 och öppnades för undertecknande den 30 mars 2007. Den undertecknades då av 82 länder, däribland Sverige. Sedan dess har konventionen undertecknats av ytterligare ett stort antal länder.

Konventionens syfte är att stärka skyddet av de mänskliga rättigheter som personer med funktionsnedsättning har enligt de konventioner som redan finns. Den fokuserar på icke-diskriminering och listar nödvändiga åtgärder för att personer med funktionsnedsättning ska kunna åtnjuta såväl medborgerliga och politiska som ekonomiska, sociala och kulturella rättigheter. Läs mer på www.manskligarattigheter.se.

En fullt tillgänglig linje eller bytespunkt innebär, enligt Stockholms läns landsting, att följande moment är möjliga att genomföra för alla resenärer i den upphandlade kollektivtrafiken:
Planera resan. Det ska vara möjligt för resenärer med funktionsnedsättning att använda de verktyg som finns för att planera kollektivtrafikresan innan den genomförs.

Köpa och använda biljett. Grundläggande krav är att alla resenärer ska komma åt, uppfatta, kunna se, klara av och kunna förstå hur biljetten ska köpas. Spärrkiosker och andra försäljnings- och informationsplatser ska gå att hitta samt vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning.

Vistas, orientera sig på terminal, station, hållplats, kaj och brygga. Terminaler, stationer, hållplatser, kajer och bryggor ska vara tillgängliga och säkra för resenärer med funktionsnedsättning. Enkla, säkra och trygga byten ska eftersträvas på alla bytespunkter. All möblering och belysning samt vinterunderhåll ska anpassas så att vistelsen och orienteringen underlättas för personer med funktionsnedsättning. Samtliga resenärer ska kunna ta del av information samt eventuell service som erbjuds. Ledsagning ska erbjudas.

Ta del av information. Trafikinformationen ska anpassas så att det är möjligt att ta del av informationen, såväl före som under resan, oavsett funktionsnedsättning.

Ta sig ombord, hitta sittplats och ta sig av fordonet eller fartyget. Det ska vara möjligt för alla resenärer med funktionsnedsättning att ta sig ombord, hitta en sittplats och ta sig av fordonet eller fartyget på ett tryggt och säkert sätt. Samtliga resenärer ska kunna ta del av information samt eventuell service ombord på fartyg eller fordon. Tydligt utmärkta prioriterade sittplatser och rullstolsplatser ska finnas.

3.2.2 Smart kollektivtrafiksystem

Med ett smart kollektivtrafiksystem avses ett kollektivtrafiksystem som skapar stor nytta för resenärer och region på ett för samhället kostnadseffektivt sätt. Med kostnader avses såväl kostnader i termer av olyckor, utsläpp och andra negativa miljö- och hälsoeffekter som kostnader för att driva och utveckla kollektivtrafiken. Annorlunda uttryckt innebär smart kollektivtrafik att tillhandahålla kollektivtrafik på ett sätt som hushållar med naturens och samhällets resurser.

Målet *Smart kollektivtrafiksystem* bryts ned i tre fokusområden: *Miljöanpassat*, *Säkert* och *Resurseffektivt*. *Miljöanpassat* och *Säkert* fokuserar på att minska kollektivtrafikens negativa externa effekter. *Resurseffektivt* handlar om kostnaderna för att driva och utveckla kollektivtrafiken. Genom att begränsa dessa kostnader räcker kollektivtrafikens resurser till mer.

Fokusområdet *Miljöanpassat* följs upp genom sju indikatorer.

Fokusområde *Miljöanpassat*

Indikator	Basår (2015)	Måltal 2020	Måltal 2030
Andel förnybar energi i allmän kollektivtrafik på land och vatten samt i särskild kollektivtrafik	82 %	95 %*	100 %
Andel förnybar energi i fastigheter i allmän kollektivtrafik	93 %	95 %*	100 %
Energieffektivisering i allmän kollektivtrafik på land och vatten samt särskild kollektivtrafik	+ 5 % **	10 %*	15 %
Energieffektivisering i fastigheter i allmän kollektivtrafik	9 %	10 %*	30 %
Minskat buller från tunnelbana och lokalbanor	Utredning pågår***	-	Alla boende i Stockholms län ska ha bullernivåer på högst 70 dB (A) max på minst en uteplats invid fasad samt maximalt 45 dB (A) inomhus nattetid från den kollektiva spårtrafiken
Minskning i utsläpp (basår 2011) av partiklar från allmän kollektivtrafik på väg och vatten samt särskild kollektivtrafik	31 %	50 %	75 %
Minskning i utsläpp (basår 2011) av kväveoxider från allmän kollektivtrafik på väg och vatten samt särskild kollektivtrafik	35 %	50 %	75 %

*) För indikatorerna om andel förnybar energi och energieffektivisering gäller måltalen år 2021, i enlighet med Stockholms läns landstings miljöprogram 2017–2021.

**) Mellan 2011–2015 har energianvändning per personkilometer ökat. Personkilometer är ett mått på trafikarbetet – antal resenärer multiplicerat med resornas längd.

***) Kontakta Stockholms läns landstings trafikförvaltning för ytterligare information.

Säkert är ett nytt fokusområde i trafikförsörjningsprogrammet och följs upp genom en indikator som mäter antalet omkomna och allvarligt skadade i spårtrafiken. Att indikatorn i nuläget enbart omfattar spårtrafiken beror på att det saknas tillförlitliga uppgifter för buss, sjötrafik och särskild kollektivtrafik. Under den kommande programperioden kommer indikatorn att utvecklas så att den omfattar all upphandlad kollektivtrafik.

Fokusområde *Säkert*

Indikator	Basår (2015**)	Måltal 2020	Måltal 2030
Antalet omkomna och allvarligt skadade i den upphandlade spårtrafiken ska minska*	1,53	-	0,765***

*) Rapporterat allvarligt skadade – skadade som transporteras till sjukhus efter olycka.

**) Antal händelser per miljon tågkilometer.

***) Dvs. minskning av 2015 års värde med 50 %.

I en växande region med stora behov och begränsade resurser är god ekonomisk hushållning nödvändig. Resurseffektiva åtgärder behöver prioriteras och det befintliga utbudet behöver kontinuerligt ses över och balanseras i förhållande till efterfrågan och tillgängliga resurser. Både kostnader och intäkter ska beaktas inför trafikförändringar. Till exempel kan regionala och lokala satsningar tillsammans öka attraktiviteten i kollektivtrafiken och därmed öka kollektivtrafikens intäkter. Ambitionen är att skattesubventioneringsgraden ska vara omkring 50 procent.

Resurseffektivt är ett nytt fokusområde i trafikförsörjningsprogrammet och följs upp genom två indikatorer som mäter årlig kostnadsutveckling och beläggningsgrad. Den årliga kostnadsutvecklingen ska inte överstiga ökning av index och resandeutveckling tillsammans. Beläggningsgraden är ett mått på i hur stor utsträckning kollektivtrafiksystemet används i förhållande till dess kapacitet. Idag är beläggningsgraden i genomsnitt över dygnet 30 procent i kollektivtrafiken, men varierar kraftigt beroende på tidpunkt, veckodag och geografi.

Fokusområde *Resurseffektivt*		
Indikator	**Basår (2015)**	**Måltal 2030**
Årlig kostnadsutveckling*	+ 4 %	< (index + resandeutveckling)**
Beläggningsgrad	30 %	≥ 30 %

*) Avser utvecklingen 2011–2015 för köpt trafik i den allmänna kollektivtrafiken på land.

**) Årlig kostnadsutveckling ska inte överstiga ökningen av index och resandeutveckling tillsammans.

3.2.3 Attraktiv region

Kollektivtrafiken ska bidra till ökad jämlikhet och jämställdhet genom att skapa tillgänglighet till arbete, service och rekreation för regionens invånare utifrån deras olika behov och förutsättningar. Därmed är

kollektivtrafiken en grundläggande del i en attraktiv region och i en hållbar samhällsutveckling.

Målet *Attraktiv region* bryts ned i de tre fokusområdena *Pålitligt, Sammanhållet* och *Tillväxtskapande*. Fokusområdet *Pålitligt* handlar om transparens, förutsägbarhet och samsyn i planering och drift av kollektivtrafiken och bygger på samverkan mellan länets aktörer. *Pålitligt* följs upp av indikatorn Andel länsinvånare som är nöjda med kollektivtrafiken. Denna indikator speglar invånarnas samlade uppfattning av kollektivtrafiken, till skillnad mot indikatorn till fokusområdet *Konkurrenskraftigt* som följer andelen nöjda resenärer.

Tabellen nedan redovisar nuläge och måltal för 2030 för indikatorn kopplad till fokusområde *Pålitligt*.

Fokusområde *Pålitligt*		
Indikator	**Basår (2015)**	**Måltal 2030**
Andel länsinvånare som är nöjda med kollektivtrafiken	71 %	75 %

Ett sammanhållet kollektivtrafiksystem stödjer integrationen genom att knyta ihop olika delar av länet. Fokusområdet *Sammanhållet* följs upp av indikatorn Restidskvot mellan stadskärnor i samma regionhalva. I RUFS identifieras åtta regionala stadskärnor: Täby C-Arninge, Kista-Sollentuna-Häggvik, Barkarby-Jakobsberg, Kungens Kurva-Skärholmen, Flemingsberg, Haninge, Södertälje och Arlanda-Märsta.

Fokusområdet *Sammanhållet* följs även upp av en indikator som mäter den andel av bebyggelsetillskottet i länet som tillkommer inom gångavstånd från stomnätet. Denna indikator används dessutom för att följa upp fokusområdet Tillväxtskapande, då ett tillväxtskapande kollektivtrafiksystem möjliggör exploatering i kollektivtrafiknära lägen. Nya bostäder och arbetsplatser i sådana lägen innebär att länets befolkning i mindre utsträckning blir beroende av bilen för sina resor.

Vid sidan av den regionala tillgängligheten som följs upp inom fokusområdet *Sammanhållet* är den internationella tillgängligheten också tillväxtskapande. Fokusområdet *Tillväxtskapande* följs därför även upp av en indikator som följer utvecklingen av restidskvoten till Arlanda från de regionala stadskärnorna.

Tabellen nedan redovisar nuläge och måltal för 2030 för indikatorer kopplade till fokusområdena *Sammanhållet* och *Tillväxtskapande*.

Fokusområde *Sammanhållet* och *Tillväxtskapande*		
Indikator	**Basår (2015)**	**Måltal 2030**
Bebyggelsetillskottet som tillkommer inom gångavstånd från stomnätet	50 %	70 %
Restidkvot mellan stadskärnor på samma regionhalva	mindre än 2,2	mindre än 1,5
Restidskvot mellan regionala stadskärnor och Arlanda	mindre än 1,9	mindre än 1,5

Vad är restidskvot?
Restidskvoten definieras som förhållandet mellan restid för kollektivtrafik jämfört med bil i en bestämd resrelation. Restid med kollektivtrafiken är åktid i fordonet plus eventuell bytestid (gångtid och första väntetid är inte inkluderade) medan restiden med bil är hela resan från dörr till dörr.

Restider beräknas mellan centrumpunkterna i respektive regional stadskärna. Centrumpunkterna är följande:

- Centrala regionkärnan: Stockholms central
- Arlanda-Märsta: Märsta station (förutom för restidskvoten till Arlanda då det är Arlanda C)
- Barkarby-Jakobsberg: Barkarby station
- Flemingsberg: Flemingsbergs station
- Haninge: Handens station
- Täby C-Arninge: Täby centrum
- Södertälje: Södertälje centrum
- Kista-Sollentuna-Häggvik: Kista centrum/tunnelbanestation
- Kungens kurva-Skärholmen: Skärholmens centrum/tunnelbanestation

Som regel har den mest tillgängliga platsen i respektive kärna valts ut. Beräkningarna är gjorda för förmiddagens maxtimme, vilket betyder att restiderna (främst med bil) är olika i olika riktningar vilket medför att restidskvoterna också blir olika. Beräkningar har gjorts för ett nuläge (trafiknät enligt 2016) och för år 2030.

3.3 Mål för den storregionala tågtrafiken

Inom ramen för det regionala samverkansprojektet *En Bättre Sits* har aktörer i de sju länen Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Södermanland, Östergötland och Gotland enats om övergripande och

gemensamma storregionala mål för transportsystemet i Stockholm-Mälarregionen, vilka stämmer väl överens med målen i trafikförsörjningsprogrammet. Målen antogs politiskt i regionen 2006 och reviderades 2012. År 2016 fastställdes även en storregional systemanalys med gemensamma prioriteringar för transportinfrastrukturen.

Mål ur En Bättre Sits
Målet är att skapa ett transportsystem …
… där regionens och nationens internationella konkurrenskraft utvecklas och bidrar till
attraktivitet för de samverkande länen i Stockholm-Mälarregionen.
… där utvecklingen är långsiktigt hållbar – ekonomiskt, socialt och ekologiskt.
… där samverkan, helhetssyn och utnyttjande av alla fyra trafikslagen leder till effektivitet.
… där flerkärnighet och en förstorad arbetsmarknad främjar regional utveckling.
Källa: www.malardalsradet.se

4. Genomförandet av trafikförsörjningsprogrammet

Trafikförsörjningsprogrammet har tre mål: *Ökat kollektivt resande, Smart kollektivtrafiksystem* och *Attraktiv region*. För att målen ska nås förutsätts aktivt åtgärdsarbete av många aktörer, inte minst av landstinget och länets kommuner men också av statliga myndigheter, liksom av privata operatörer. I detta arbete behöver varje enskild aktör analysera och väga åtgärder mot varandra utifrån bedömda effekter och kostnader. Åtgärder behöver prioriteras med hänsyn till andra mål och eventuella målkonflikter inom respektive verksamhet. Följande avsnitt beskriver genomförandet av trafikförsörjningsprogrammet genom ett antal strategiska förhållningssätt och åtgärder.

4.1 Strategiska förhållningssätt

Samtidigt som genomförandearbetet i hög grad påverkas av förutsättningar, mål och styrning hos respektive aktör behöver ett antal förhållningssätt följas av samtliga aktörer för att programmets mål ska kunna nås:

- Samverkan
- Människan i fokus
- Effektiv resursanvändning
- Anpassningsförmåga

4.1.1 Samverkan

Samverkan mellan länets aktörer är den absolut viktigaste förutsättningen för måluppfyllelse. Ingen aktör har ensam rådighet över de åtgärder som krävs för att målen i trafikförsörjningsprogrammet ska kunna nås och vissa

mål förutsätter att flera aktörer samordnar sina åtgärder. Ansvarsfördelningen mellan aktörer ska därför definieras och beslutas i respektive projekt.

Samverkan är exempelvis en förutsättning för att nå resultat i de fall där nyttor eller kostnader tillfaller någon annan än den som genomför en åtgärd, som i utvecklingen av stombussnätet och vid tillgänglighetsanpassningar av infrastruktur. Samverkan behöver ske såväl inom regionen som med övriga aktörer i Östra Mellansverige och med aktörer på den nationella nivån för att åstadkomma enkla resor över länsgräns.

Landstinget är regional kollektivtrafikmyndighet i Stockholms län och har stort ansvar för att bidra till trafikförsörjningsprogrammets måluppfyllelse, bland annat genom att kontinuerligt optimera och tillgänglighetsanpassa det befintliga systemet samt genomföra stomnätsplanen och andra planerade satsningar. Landstinget ska arbeta aktivt för att planeringen av kollektivtrafiken sker samordnat med planeringen av markanvändning och bebyggelse.

Kommuner och övriga aktörer ska samtidigt aktivt verka för att kollektivtrafiken utgör utgångspunkten för bebyggelse- och stadsutvecklingen.

4.1.2 Människan i fokus

Planeringen, utvecklingen och driften av kollektivtrafiksystemet ska alltid ske med människan i fokus. Det handlar om ett arbetssätt vid planering och genomförande av åtgärder som tar hänsyn till både befintliga och potentiella resenärer utifrån ett jämlikhets- och jämställdhetsperspektiv. Detta ska leda till att kollektivtrafiken ska erbjuda god tillgänglighet till viktiga målpunkter på lika villkor för alla som bor och vistas i regionen.

Landstinget och de övriga aktörerna inom länet ska säkerställa jämlikhet mellan olika grupper i samhället vid planering, utveckling och drift av kollektivtrafiksystemet. Det handlar bland annat om att aktivt arbeta för att alla grupper, inte minst barn, äldre, resenärer med funktionsnedsättning och invånare med olika bakgrund kommer till tals i planeringsprocessen. Det finns stora sociala och ekonomiska skillnader i länet och en förbättrad och väl utbyggd kollektivtrafik kan bidra till ökad jämlikhet genom att den erbjuder ökad tillgänglighet till utbildning, arbetsplatser och service för olika grupper och geografiska områden.

Planeringen och driften av kollektivtrafiken ska ske med hänsyn till att resan från dörr till dörr – *hela resan* – ska fungera och upplevas enkel,

oavsett byten på vägen och oavsett hur resenären kombinerar färdmedel. Graden av samplanering av kollektivtrafik och bebyggelse påverkar hur resan upplevs, liksom samordning av tidtabeller, biljettsystem och information såväl före som under och efter resan. Även utformning av fordon och fartyg, samt gestaltningen av hållplatser och stationsmiljöer har stor betydelse.

4.1.3 Effektiv resursanvändning

Behoven av kollektivtrafik i länet är avsevärt större än de resurser som ansvariga aktörer har tillgång till. Därtill ska resurserna fördelas på många angelägna områden, inklusive bostadsförsörjning, skola, sjukvård och omsorg. Av goda skäl ställs krav på offentlig verksamhet att ha en ekonomi i balans och att använda resurser effektivt. Effektivitet är dock ett komplext begrepp som är utmanande att nå i praktiken. Resurseffektivitet kan beskrivas som att måluppfyllelse ska nås utan att mer resurser än nödvändigt förbrukas. Resurser avser kostnader i budget, men också samhällsekonomiska kostnader som tidsåtgång och miljöpåverkan.

Hög resurseffektivitet i kollektivtrafiken förutsätter att insatta resurser används till produktion av kollektivtrafik av hög kvalitet, mätt exempelvis i nöjdhet, på så sätt att trafikförsörjningsprogrammets mål uppnås så långt som möjligt. För att uppnå det är det nödvändigt att arbeta systematiskt med att identifiera vilken åtgärd som är mest resurseffektiv i termer av nyttor och kostnader för att möta det aktuella behovet. Som grundprincip bör det befintliga systemet kontinuerligt optimeras i förhållande till efterfrågan och tillgängliga resurser. Det görs i ett första steg genom underhåll och åtgärder som påverkar när och hur människor väljer att resa, exempelvis genom information och justeringar i trafikering. I ett andra steg väljs trimningsåtgärder och reinvesteringar som ger ett effektivare utnyttjande och möter förändrade krav på systemet. När det inte räcker genomförs begränsade ombyggnadsåtgärder. Först då andra möjligheter är uttömda tillförs ny kapacitet i termer av ny infrastruktur eller nya linjesträckningar. I många situationer kan det vara resurseffektivt att genomföra flera typer av åtgärder, men ombyggnad och ny kapacitet ska inte vara förstahandsvalet. Detta kallas fyrstegsprincipen.

Fyrstegsprincipen för resurseffektivitet vid åtgärdsval



4.1.4 Anpassningsförmåga

I ett system med god anpassningsförmåga, det vill säga ett system som klarar påfrestningar och har god förmåga till återhämtning, kan justeringar

göras resurseffektivt i takt med att efterfrågan eller tillgängliga resurser förändras, även om det sker snabbt. Det kan exempelvis handla om klimatanpassning av anläggningar och kollektivtrafiksystemet. Där så är möjligt bör kollektivtrafikens aktörer därför välja flexibla lösningar som går att skala upp och ned utifrån behov. Kollektivtrafikens aktörer bör också sträva efter, att uppnå innovativa lösningar men på så sätt att teknikinlåsning undviks.

Kollektivtrafikens aktörer behöver kontinuerligt arbeta riskförebyggande i såväl planering som utveckling och drift av kollektivtrafiken. Det handlar bland annat om riskförebyggande förhållningssätt vid upphandling av tjänster och varor och ett ansvarstagande förhållningssätt i leverantörsled. Landstinget och berörda aktörer i länet ska samarbeta för att uppnå förbättrad säkerhet och ha förmåga att hantera kritiska situationer ändamålsenligt och effektivt.

4.2 Åtgärder för att anpassa kollektivtrafiken till personer med funktionsnedsättning, barn och äldre

Enligt kollektivtrafiklagen ska trafikförsörjningsprogrammet innehålla åtgärder för att anpassa kollektivtrafiken med hänsyn till personer med funktionsnedsättning. I landstingets Riktlinjer för tillgänglighet för barn, äldre och resenärer med funktionsnedsättning (RiTill) fastställs tillgänglighetskrav för samtliga miljöer inom land- och sjötrafik. Riktlinjerna innehåller minst lagkrav men många krav är starkare. En viktig förutsättning för att kollektivtrafiken ska bli tillgänglig och användbar för alla resenärer är att de aktörer som är ansvariga för resans olika delar samverkar och agerar.

För personer med funktionsnedsättning, barn och äldre är det särskilt viktigt att hela resekedjan från dörr till dörr fungerar; en helhetssyn måste därför prägla åtgärder inom transportsystemets olika delar. Det måste finnas tillgänglig väg till brygga, hållplats eller station och resenären ska kunna nå viktiga målpunkter på ett tryggt och enkelt sätt.

För att resenärer ska vilja, kunna och känna sig trygga med att resa i kollektivtrafiken krävs förutom fysiska anpassningar även åtgärder och anpassningar av biljett- och informationssystem, störningsinformation, information om var det finns mest plats i fordonen tillsammans med ett gott bemötande från personal och medresenärer samt ett varsamt körsätt.

Idag finns det brister i tillgängligheten i kollektivtrafiksystemet, särskilt i samband med ny- och ombyggnationer. Eftersom Stockholms län expanderar kraftigt och många ny- och ombyggnationer kommer att ske

framöver är det av största vikt att tillgängligheten säkerställs i samband med dessa arbeten.

4.2.1 Bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer

Att stora bytespunkter inom land- och sjötrafiken upplevs enkla och trygga är en förutsättning för att resenärer ska kunna genomföra resan från påstigningspunkt till destination. De hundra största bytespunkterna för land- och sjötrafik har inventerats ur ett tillgänglighetsperspektiv. Inventeringen tillhandhålls såväl digitalt som genom SL:s och Waxholmsbolagets kundtjänst.

4.3 Åtgärder för att skydda miljön

Enligt kollektivtrafiklagen ska trafikförsörjningsprogrammet innehålla åtgärder för att skydda miljön. Dessa åtgärder faller inom målet *Smart kollektivtrafiksystem* som bryts ned i trefokusområden: *Miljöanpassat, Säkert* och *Resurseffektivt*. *Miljöanpassat* och *Säkert* fokuserar på att minska kollektivtrafikens negativa externa effekter. Följande avsnitt beskriver ett antal åtgärder som genomförs inom ramen för trafikförsörjningsprogrammet för att skydda miljön.

4.3.1 Upphandlad kollektivtrafik

Sedan 2015 arbetar landstingets verksamheter utifrån ett gemensamt miljöledningssystem och är certifierat enligt ISO 14001. Miljömål för den upphandlade kollektivtrafiken är därtill beslutade i landstingets miljöprogram och omfattar för närvarande följande aspekter:

- Kollektivtrafikens marknadsandel (ökat resande).
- Utsläpp till luft från trafiken (ökad användning av förnybara drivmedel).
- Kollektivtrafikens energianvändning (energieffektivitet och ökad användning av förnybar energi).
- Utsläpp av miljö- och hälsofarliga kemikalier (minskad användning av miljö- och hälsofarliga kemikalier för drift och underhåll).
- Minskad klimatpåverkan från landstingets tjänsteresor.

År 2016 drevs 99 procent av bussflottan i SL-trafiken med förnybara drivmedel, dvs. etanol, biogas och biodiesel (rapsmetylester, RME och HVO).

Landstinget bedriver ett systematiskt arbete för att minska bullret upphandlad kollektivtrafik på land och vatten, både genom att delta i samhällsplaneringen och genom tekniska lösningar vid källan – anläggningar, fordon och fartyg.

4.3.2 Miljöåtgärder inom sjötrafiken

Inom miljöområdet arbetar landstinget särskilt med att minska användningen av fossila bränslen, att minska de skadliga utsläppen till luft och att minimera skador och obehag från fartygens svallvågor. Exempelvis har försök inletts med förnybart bränsle och värme från fartygens motorer återvinns. S.k. Ecodrivning tillämpas för att i möjligaste mån minska bränsleförbrukningen. Katalysatorer har installerats på fartygens motorer för att minska utsläppen av kväveoxider och krav på bästa motorteknik ställs när motorer byts ut.

4.3.3 Miljöåtgärder inom Färdtjänsten

Färdtjänst som utförs med personbilar och specialfordon (oftast taxibilar) innebär en högre belastning på miljön än spårburen kollektivtrafik och bussar med god beläggning som drivs på biobränsle. Landstinget ställer i upphandlingar krav på att taxibilar för färdtjänstresor ska uppfylla den statliga normen för miljöfordon och att de tankas med biobränsle. För specialfordon byggda för rullstolsburna har tillgången till miljöanpassade fordon varit låg, men i samma takt som biodiesel HVO blir mer tillgänglig kommer även specialfordon kunna gå över till förnybart bränsle istället för fossilt diesel. Landstinget följer marknadsutvecklingen och strävar som stor upphandlare av trafik efter att aktivt påverka marknaden till miljömässigt bättre fordon och drivmedel. Landstinget arbetar vidare med att förfina och förbättra planeringssystem och IT-system för bättre samplanering.

4.3.4 Den kommersiella trafikens miljöarbete

Inom den kommersiella trafiken ansvarar respektive företag självt för att följa gällande lagar och regler på miljöområdet.

5. Kollektivtrafikens förutsättningar och ramverk

Förutsättningarna för den regionala kollektivtrafiken regleras i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik, kallad kollektivtrafiklagen. Detta avsnitt beskriver kollektivtrafiklagen, allmän trafikplikt och konkurrensneutralt tillträde till kollektivtrafiken.

5.1 Kollektivtrafiklagen

Kollektivtrafiklagen reglerar den regionala kollektivtrafiken. Syftet med lagen är att öka utbudet och resandet, förbättra samordningen med annan samhällsplanering, förbättra den politiska styrningen samt att göra den mer strategisk.

Kollektivtrafiklagen omfattar all kollektivtrafik, såväl upphandlad som kommersiell, och möjliggör fri etablering av kommersiell kollektivtrafik i Sverige. Kommersiella bolag som vill driva kollektivtrafik ska anmäla detta hos den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Rutiner vid anmälan och

avanmälan av kommersiell kollektivtrafik i Stockholms län finns tillgängliga på landstingets webbplats www.sll.se.

Kollektivtrafiklagen, som baseras på EU:s kollektivtrafikförordning, innebär att det ska finnas en regional kollektivtrafikmyndighet i varje län. Kollektivtrafikmyndigheten ansvarar för den regionala kollektivtrafiken i länet samt för att ta fram och besluta om det regionala trafikförsörjningsprogrammet. I Stockholms län är landstinget regional kollektivtrafikmyndighet. Landstingsfullmäktige har uppdragit åt trafiknämnden att utföra landstingets uppgifter som regional kollektivtrafikmyndighet, förutom att anta trafikförsörjningsprogrammet som görs av landstingsfullmäktige. Trafiknämndens roll är att på uppdrag av landstingsfullmäktige ansvara för kollektivtrafiken på land, till sjöss och för personer med funktionsnedsättning. Nämnden har det övergripande ansvaret för planering och upphandling av trafiktjänster, samt för att följa upp verksamheten.

Kollektivtrafik – ”Persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering” enligt artikel 2, Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg

I det regionala trafikförsörjningsprogrammet ingår även taxi i detta begrepp.

5.2 Allmän trafikplikt

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet utgör grund för vilken trafik som ska ingå i den allmänna trafikplikten, det vill säga den trafik som kollektivtrafikmyndigheten bedömer behöver upphandlas. Kollektivtrafikmyndigheten ska göra en noggrann bedömning av vilken trafik som samhället ska ansvara för om målen i trafikförsörjningsprogrammet ska kunna uppfyllas. Beslutet om allmän trafikplikt bör tas i god tid inför utgången av trafikavtal. Inför beslutet ska samråd hållas. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten får upphandla kollektivtrafik först när ett beslut om allmän trafikplikt är fattat och då endast utifrån vad som anges i det beslutet. Annonsering om att upphandling ska påbörjas måste ske ett år i förväg. Ett företag som avser att bedriva kommersiell trafik ska anmäla detta till kollektivtrafikmyndigheten. Detsamma gäller när ett företag avser upphöra med trafiken.

I detta avsnitt redovisas landstingets syn på förhållandet mellan den kollektivtrafik som förutsätts drivas med stöd av allmän trafikplikt och den kollektivtrafik som bedöms kunna bedrivas på kommersiella villkor.

Sedan marknadsöppning har den kommersiella kollektivtrafiken endast ökat marginellt i omfattning. Mot bakgrund av detta, samt utifrån genomförd marknadsanalys år 2012, är landstingets bedömning att den upphandlade kollektivtrafiken fortsatt behöver vara väl utbyggd.

Landstinget tar genom den allmänna trafikplikten ett ansvar för att regionens trafikförsörjning fungerar väl och har en hög grad av förutsägbarhet och kontinuitet. Utgångspunkten är att resenärerna i Stockholmsregionen ska erbjudas ett sammanhållet kollektivtrafiksystem som är attraktivt, tillgängligt och överblickbart för alla.

Kollektivtrafiklagen medger inga undantag för upphandlad kollektivtrafik och allmän trafikplikt. Det är därmed landstingets bedömning att all allmän kollektivtrafik som ska upphandlas av landstinget behöver omfattas av allmän trafikplikt.

5.2.1 Vad baseras den allmänna trafikplikten på?

Beslutet om vilken trafik som beläggs med allmän trafikplikt utgår från trafikförsörjningsprogrammets mål.

För den upphandlade trafiken inom länet gäller riktlinjer för olika standardegenskaper som landstinget bedömer vara lämpliga. Mer detaljerade uppgifter om exempelvis rekommenderade riktlinjer för gångavstånd, turtäthet och trängsel återfinns i landstingets Riktlinjer Planering av kollektivtrafiken i Stockholms län (RiPlan).

Landstinget anser att kollektivtrafik som omfattas av allmän trafikplikt ska karakteriseras på följande sätt:

- Kollektivtrafiken ska vara pålitlig över tid med en förutsägbar trafikering. Därigenom erbjuder kollektivtrafiken hållbara resor som under en avtalad tid är garanterade av landstinget.
- Kollektivtrafiken ska erbjuda förbindelser till och från viktiga målpunkter, som regioncentrum, kommuncentrum och regionala stadskärnor samt målpunkter i angränsande län.
- Kollektivtrafiken ska erbjuda möjlighet att kunna nå hela länet i ett sammanhängande trafiksystem där trafiken är planeringsmässigt integrerad och omfattas av ett gemensamt pris- och biljettsystem.
- Den upphandlade trafiken ska vara fullt tillgänglighetsanpassad. Detsamma gäller bytespunkter och hållplatser. Den upphandlade trafiken ska fortsätta att hålla en hög miljöprofil.
- I RUFS 2010 har 13 kärnöar identifierats som bedöms ha långsiktig utvecklingspotential och tillräckligt befolkningsunderlag för exempelvis skola och livsmedelsbutik: Arholma, Tjockö, Ingmarsö, Tynningö, Ramsö, Svartsö, Gällnö, Stora Möja, Runmarö, Sandön, Nämdö, Ornö,

Utö. Nio särskilt utpekade bytespunkter mellan land- och sjötrafik, så kallade replipunkter, har identifierats. Standarden för trafik till kärnöar anges i RUFS och innebär en ambition om minst två turer från kärnö till replipunkt på morgon/förmiddag och omvänt tillbaka under eftermiddag/kväll samt en senare kvällstur under en vardag per vecka.
- Länsöverskridande regional buss- och tågtrafik som i huvudsak är utformad och används för daglig pendling och annat vardagsresande ingår i den regionala kollektivtrafiken och kan därför omfattas av allmän trafikplikt. Innan länsöverskridande kollektivtrafik beläggs med allmän trafikplikt måste bland annat överenskommelser om omfattning av trafiken och finansiering nås mellan de berörda regionala kollektivtrafikmyndigheterna.

5.2.2 Trafik som bedöms kunna bedrivas kommersiellt

Landstingets utgångspunkt är att kommersiell trafik är en tillgång och erbjuder en möjlighet att möta resbehov hos invånarna i den växande Stockholmsregionen. Därför är det viktigt att den upphandlade och den kommersiella trafiken ges förutsättningar att samverka på ett sätt som gagnar resenärerna.

Landstingets ambition är att i samverkan med kommersiella aktörer utöka utrymmet för kommersiell kollektivtrafik, om gemensamma förutsättningar för detta finns.

Den kommersiella kollektivtrafiken bedöms vara inriktad mot speciella marknadssegment och kommer även fortsatt huvudsakligen fylla rollen som ett komplement till den upphandlade kollektivtrafiken Idag finns kommersiell kollektivtrafik till flygplatser och färjeterminaler. Nya marknadsnischer som bedöms kunna vara attraktiva för kommersiell kollektivtrafik kan exempelvis vara särskilda arbetspendlingslinjer som minimerar byten och ger hög komfort och tillförlitlighet, samt kollektivtrafik till handelsplatser och resmål inom besöksnäringen.

5.3 Spelregler för kommersiell trafik på kort sikt

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska klargöra under vilka förutsättningar kollektivtrafik ska kunna bedrivas på kommersiell grund. Dessa förutsättningar sammanfattas i följande punkter:
- Regler och rutiner för anmälan och avanmälan av kollektivtrafik i Stockholms län har utformats i enlighet med Transportstyrelsens föreskrifter.
- Register över anmäld och avanmäld trafik för att upprätthålla en aktuell bild av den trafik som utövas i länet på kommersiell grund har upprättats från och med 1 januari 2012.

- Från och med den 1 januari 2012 har kommersiella trafikföretag tillgång till ett för all regional kollektivtrafik gemensamt informationssystem enligt kraven i de föreskrifter som Transportstyrelsen har utfärdat.
- Kommersiella trafikföretag ska så långt det är möjligt få tillträde till den berörda infrastrukturen på konkurrensneutrala villkor.

5.4 Konkurrensneutralt tillträde till infrastrukturen

Hittills har utvecklingen av kommersiell kollektivtrafik i Stockholms län varit begränsad, och till största delen utgjorts av sådan trafik som fanns redan innan kollektivtrafiklagen trädde i kraft 2012. Då det kommersiella utbudet inte har ökat i någon större omfattning har inte heller ett färdigt regelsystem för konkurrensneutralt tillträde tagits fram. Detta kapitel redovisar principiella ställningstaganden som, om antalet förfrågningar påtagligt ökar, kommer att ligga till grund för framtagande av mer detaljerade förutsättningar för tillträde. Kapitlet bygger på intentionerna i den branschgemensamma vägledningen för tillträde till hållplatser och bytespunkter.

Alla aktörer, upphandlade såväl som kommersiella, som trafikerar landstingets område ska få tillträde till offentligt ägd infrastruktur för kollektivtrafik på ett konkurrensneutralt sätt. Funktioner som berörs av detta tillträde är infrastruktur i form av väg och järnväg, stoppställen i form av hållplatser och bussterminaler för vägburen kollektivtrafik, stationer för järnvägsburen kollektivtrafik samt bryggor för båtburen kollektivtrafik. Stödfunktioner i form av depåer, verkstäder, varv och uppställningsplatser berörs inte av denna rätt till tillträde till landstingets anläggningar, utan löses separat av respektive kommersiell trafikoperatör. Det konkurrensneutrala tillträdet ska inledas med en anmälan av kommersiell trafik.

Berörda funktioner kan ligga på mark som utgör kvartersmark eller allmän platsmark. Detta påverkar förutsättningarna för att reglera tillgången till funktionerna. För anläggningar som ligger på kvartersmark kan användningen av marken regleras genom civilrättsliga avtal. Funktioner på allmän platsmark eller allmän väg kan däremot, oavsett kapacitetssituation, användas fritt inom ramen för vad trafikföreskrifter reglerar.

Landstinget kan dock ha funktioner på allmän platsmark som kan vara av intresse för en kommersiell aktör att använda, såsom väderskydd, hållplatsstolpar, yta för information i kundmiljöer med mera. Dessa är tillgängliga även för kommersiella aktörer, och ska fördelas i enlighet med grundförutsättningarna nedan.

5.4.1 Konkurrensneutralt tillträde

Anläggningar som behövs för att bedriva kollektivtrafik
De anläggningar som behövs för att bedriva kollektivtrafik i Stockholms län har olika huvudmän. Detta utgör en grundförutsättning för hur ett konkurrensneutralt tillträde kan möjliggöras.

- För pendeltåg gäller att dessa körs på statlig infrastruktur. För att få rätt att nyttja infrastrukturen söks tågläge hos Trafikverket för framförande av tågen.
- Stockholms läns landsting äger ett fåtal pendeltågsstationer, och förvaltar och underhåller den övervägande delen av övriga pendeltågsstationer genom långsiktigt avtal med Trafikverket.
- Stockholms läns landsting äger och förvaltar spårinfrastruktur i form av tunnelbana, lokalbanor och spårväg. Landstinget bedömer att kommersiella trafikföretag inte ska ges tillträde till denna infrastruktur.
- För vägburen kollektivtrafik gäller att det kommunala och statliga vägnätet används för framförandet av fordonen. Landstinget förvaltar vissa anläggningar vid hållplatser, bryggor, färjelägen och stationer i form av exempelvis destinationsskyltar och väderskydd.

System för konkurrensneutralt tillträde
Landstinget ska ha utvecklade processer och principer för tillträde till och prissättning av olika funktioner i kollektivtrafiksystemet. Den egendom som landstinget förfogar över såsom väderskydd, hållplatsstolpar, ytor för information med mera bör vara föremål för konkurrensneutralt tillträde. Landstinget anser vidare att tillträde till sådana funktioner, samt tillhörande administrativa följder, ska kunna avgiftsbeläggas.

Det är varken möjligt eller önskvärt att formulera dessa principer för alla tänkbara situationer som kan komma att uppstå. I stället vill landstinget ge olika aktörer möjlighet att pröva sig fram och hitta nya lösningar. Landstingets trafiknämnd kommer att hantera frågor vartefter de uppstår, med nedan beskrivna principer som grund. Fördelningen av hållplatslägen samt, i tillämpbara fall, avgiftssättning görs i enlighet med följande grundprinciper:

- Principerna ska så långt som möjligt gälla lika för alla kollektivtrafikslag.
- Fördelning av tillgång till kollektivtrafikens infrastruktur och funktioner ska göras med hänsyn till trafikens karaktär för att skapa bästa samhälls- och kundnytta samt effektiva fordonsrörelser.
- Om en kommersiell operatör söker och får tågläge av Trafikverket för pendeltåg i regional kollektivtrafik ska tillstånd även sökas hos landstinget för att få angöra pendeltågsstationerna, varvid ett system för stationsavgifter skulle behöva tas fram.

- Fördelning av stoppställen ska ske utifrån hur trafiken styr mot målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Stoppställen på särskilda framkomlighetsstråk förbehålls likartad trafik, det kan till exempel handla om stråk som trafikeras av både buss- och spårvägstrafik.
- För tillträde till infrastruktur och funktioner på kvartersmark tas avgift ut i enlighet med en taxa, som ska vara baserad på självkostnad för landstinget och likställighet mellan olika trafikoperatörer.
- Det finns stråk och platser relevanta för kollektivtrafiken där hög belastning är ett faktum. För dessa stråk och platser behöver avvägningar och prioriteringar göras.
- Stomtrafikens funktionalitet samt kollektivtrafikens övergripande samhällsnytta kommer att behöva vägas in vid bedömningar.
- För sjöburen kollektivtrafik ska samma grundläggande principer gälla som för övriga trafikslag. Här kan dock särregler komma att behövas för olika linjer, beroende på vilka bryggplatser som ska angöras och ägarförhållandena för dessa.
- Nya väderskydd, som landstinget ansvarar för, är endast aktuella där upphandlad trafik finns.

Delar av kollektivtrafiksystemet som bör hållas utanför konkurrensneutralt tillträde

Stockholms läns landsting anser att funktioner som trafikledning, signalprioritering med tillhörande fordonsutrustning och biljettsystem inte bör vara föremål för konkurrensneutralt tillträde eftersom detta skulle få långtgående strukturella konsekvenser. Vad gäller informationssystem anser landstinget att Samtrafiken AB:s nationella databas för all trafik i Sverige är bäst lämpat för att hantera den samlade mängden kollektivtrafikinformation.

Stockholms läns landsting

Trafiknämnden

PROTOKOLLSUTDRAG

Nr 4/2017

Sammanträdesdatum
2017-04-18

Datum för justering: 2017-04-25

Datum för anslag: 2017-04-28

Kristoffer Tamsons (M)
Talla Alkurdi (S)

---

§ 79

Nytt Trafikförsörjningsprogram
(TN 2015-1721)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande den 20 mars 2017 från förvaltningschefen.

YRKANDEN

1. Bifall till förvaltningschefens förslag till beslut
2. Bifall till Socialdemokraternas förslag till beslut, bilaga 1
3. Bifall till Miljöpartiets förslag till beslut, bilaga 2
4. Bifall till Vänsterpartiets förslag till beslut, bilaga 3
5. Bifall till Miljöpartiets förslag till tilläggsbeslut, bilaga 4

Ordföranden ställde proposition på förslagen och fann att trafiknämnden bifallit förvaltningschefens förslag till beslut, samt avslagit Miljöpartiets förslag till tilläggsbeslut.

Trafiknämnden beslöt föreslå landstingsstyrelsen besluta föreslå landstingsfullmäktige besluta

att godkänna reviderat regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län enligt bilagt förslag.

att ge trafikförvaltningen i uppdrag att utarbeta en plan som beskriver landstingets bidrag till att uppfylla målen i reviderat Regionalt trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län.

RESERVATION

S-, MP- och V- ledamöterna reserverade sig mot beslutet.

Vid protokollet

Daniela Eriksson

Stockholms läns landsting

TRAFIKNÄMNDEN

FÖRSLAG TILL BESLUT
2017-04-18

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

TN 2015-1721
Ärende 5

Angående nytt trafikförsörjningsprogram

Trafiknämnden föreslås besluta

att godkänna reviderat regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län enligt bilagt förslag, med nedanstående ändringar,

att målet för kollektivtrafikens marknadsandel ska motsvara det som krävs för att de nationella miljömålen vad avser Stockholms län ska uppnås,

att trafikförsörjningsprogrammet tydliggör ansvaret för god trafikplanering vid nybyggnation,

att trafikförsörjningsprogrammet tydliggör hur trafikplaneringen ska bidra till social hållbarhet och ökad jämlikhet, samt

att ge trafikförvaltningen i uppdrag att utarbeta en plan som beskriver landstingets bidrag till att uppfylla målen i reviderat Regionalt trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län.

Socialdemokraterna står i stort bakom förslaget till nytt trafikförsörjningsprogram och ser med glädje att en del av de synpunkter vi tidigare lämnat arbetats in i föreslaget. Även det reviderade förslaget ger emellertid anledning till ett antal påpekanden.

Målet för kollektivtrafikens marknadsandel sätts till 54 procent till 2030. Vi vill självklart att andelen ska öka, men vi ställer oss frågande till vad som ligger bakom den föreslagna ökningen på 5 procentenheter. Enligt Trafikverket måste biltrafiken i Stockholms län minska med 14 procent för att vår region ska klara de nationella miljömålen. Det framstår som osannolikt att målet för kollektivtrafikandelen är tillräckligt i det ljuset. Vi

vill se en tydligare koppling mellan landstingets ambitioner för kollektivtrafikandelen och de nationella miljömålen.

Vi vill också se en tydligare koppling mellan kollektivtrafikplaneringen, bostadsplaneringen och regionplaneringen i övrigt. Bakom oss ligger flera fall av nya bostadsområden med otillräcklig kollektivtrafikförsörjning. Om kollektivtrafikandelen ska öka och bilberoendet minska är det viktigt att tidigt etablera kollektiva resvanor och göra kollektivtrafiken till det självklara valet från dag ett för den som flyttar till ett nytt område. Det innebär att åtminstone viss trafik måste vara i drift när de första börjar flytta in och att trafiken utökas i takt med att fler flyttar in. Det borde således finnas tydliga skrivningar i trafikförsörjningsprogrammet om hur vi som region säkerställer att nybyggda områden har en god kollektivtrafikförsörjning redan vid första inflyttning. I detta ligger också att trafikplaneringen borde vara tätare sammankopplad med RUFS 2050 och till en ny trafikplan som håller jämna steg med RUFS 2050.

Utöver detta anser vi att programmet på ett tydligare sätt bör koppla till frågor om social hållbarhet och ökad jämlikhet. Klyftorna i länet ökar och den utvecklingen vill vi vända. Kollektivtrafiken är en oskiljbar del av Storstockholm och har en direkt påverkan på länets utveckling. I trafiken finns en av många nycklar för att nå en socialt hållbar och jämlik region.

I det reviderade förslaget har målet för andel trygga resenärer i den särskilda kollektivtrafiken tagits bort. Vi anser att målet måste vara att resenärerna i den särskilda kollektivtrafiken är lika trygga som resenärerna i den allmänna kollektivtrafiken. Det är bra att förslaget beskriver att landstinget ska arbeta med tryggheten. Vi ser dock en risk med att inte sätta något mål, nämligen att ambitionsnivån och takten i arbetet blir lägre än vad den annars skulle vara. Vi socialdemokrater kan inte se att målet till 2030 skulle vara något annat än att tryggheten ska vara lika stor i allmän och särskild kollektivtrafik.

Stockholms läns landsting

Trafiknämnden

FÖRSLAG TILL BESLUT
2017-04-18

miljöpartiet de gröna

Ärende 5
TN 2015-1721

Nytt Trafikförsörjningsprogram

Det allra viktigaste övergripande målet, är det om kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna. Ökad kollektivtrafikandel är en förutsättning för att vi ska nå både klimatmålen och framkomlighetsmålen för trafiken i Stockholmsregionen.

Vi vill se betydligt högre ambitioner för ökad kollektivtrafikandel. Vi vill höja målet för år 2020 i trafikförsörjningsprogrammet till att kollektivtrafikens andel ska öka med minst 5 procentenheter jämfört med 2015. Vi vill höja målet för år 2030 i trafikförsörjningsprogrammet till att kollektivtrafikens andel ska öka med minst 10 procentenheter jämfört med 2015. Trafikförvaltningen ska ges i uppdrag att inom ramen av trafikförsörjningsprogrammet, och i förhållande till de nationella klimatmålen, analysera hur målen ska uppnås.

Förslag till beslut
Trafiknämnden föreslås besluta föreslå landstingsstyrelsen besluta föreslå landstingsfullmäktige besluta

att godkänna reviderat regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län med följande ändringsyrkanden:

att höja målet för år 2020 till att kollektivtrafikens andel ska öka med minst 5 procentenheter jämfört med 2015

att höja målet för år 2030 till att kollektivtrafikens andel ska öka med minst 10 procentenheter jämfört med 2015

samt därutöver

att ge trafikförvaltningen i uppdrag att utarbeta en plan som beskriver landstingets bidrag till att uppfylla målen i reviderat Regionalt trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län.

Stockholms läns landsting

VÄNSTERPARTIET

FÖRSLAG TILL BESLUT

2017-04-18
Ärende nr 5 (TN 2015-1721)

Nytt Trafikförsörjningsprogram

Vänsterpartiet tackar för en bra arbetsprocess och ett i stort bra trafikförsörjningsprogram med flera viktiga perspektiv, till exempel ”hela resan-perspektivet” och mer fokus på hållbarhetsbedömningar och mål för att minska antalet döda och skadade i kollektivtrafiken. Vi har dock några invändningar som framgår nedan.

Den största åtgärden Stockholms läns landsting kan göra för att minska klimatpåverkan är att arbeta för att fler ska resa med kollektivtrafiken och färre med egen bil. Att fler reser kollektivt är en förutsättning för att Stockholmsregionen ska nå mål om tillgänglighet, bostadsbyggande och minskad miljöpåverkan. Potentialen att öka det kollektiva resandet är mycket stor och vi föreslår att målet, istället för 5 procentenheter, ska vara att öka kollektivtrafikens marknadsandel med 10 procentenheter till 2030. För detta krävs dialog med länets kommuner, staten och beslut om kraftfulla och nödvändiga styrmedel.

När det gäller jämställdhet vill vi se det som ett nedbrutet mål inom det övergripande målet *ökat kollektivt resande*. Det är viktigt av flera skäl, inte minst utifrån att förmå män att i större utsträckning ta del vår gemensamt finansierade kollektivtrafik. Det behövs analyser kring varför män i lägre utsträckning än kvinnor reser med kollektivtrafiken.

Vi föreslår att måltalet för andel trygga resenärer i särskild kollektivtrafik sätts till 84 procent 2030, likt måltalet för övrig landtrafik. Detta sänder en tydlig signal inför framtida upphandlingar av särskild kollektivtrafik.

Trafiknämnden föreslås besluta

att godkänna reviderat regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län enligt bilagt förslag, med nedanstående ändringar

att målet för kollektivtrafikens marknadsandel ska vara en ökning med 10 procentenheter till 2030

att jämställdhet ska ingå som ett nedbrutet mål inom *ökat kollektivt resande*

att måltalet för andel trygga resenärer i särskild kollektivtrafik sätts till 84 procent 2030

Trafiknämnden

FÖRSLAG TILL TILLÄGGSBESLUT
2017-04-18

miljöpartiet de gröna

Ärende 5
TN 2015-1721

Nytt Trafikförsörjningsprogram

Miljöpartiet ställer sig generellt positiva till förslaget till reviderat regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län. Vi anser att flera viktiga aspekter lyfts, bland annat en tydligare koppling till kommande RUFS och en noggrant genomförd hållbarhetsbedömning. Utöver förvaltningens förslag vill vi påpeka följande:

Det allra viktigaste övergripande målet, är det om kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna. Ökad kollektivtrafikandel är en förutsättning för att vi ska nå både klimatmålen och framkomlighetsmålen för trafiken i Stockholmsregionen.

I det förslag som presenteras är detta mål baserat på en annan metod än tidigare, och nuläget och målen är därför inte direkt jämförbart med tidigare undersökningar och mål. Miljöpartiet har under arbetets gång lyft att detta är ytterst problematiskt. För att kunna följa, utvärdera och styra, så krävs kontinuitet i mätbara underlag.

Vi vill se betydligt högre ambitioner för ökad kollektivtrafikandel. Miljöpartiet vill höja målet för år 2020 i trafikförsörjningsprogrammet till att kollektivtrafikens andel ska öka med minst 5 procentenheter jämfört med 2015. Vi vill höja målet för år 2030 i trafikförsörjningsprogrammet till att kollektivtrafikens andel ska öka med minst 10 procentenheter jämfört med 2015. Trafikförvaltningen ska ges i uppdrag att inom ramen av trafikförsörjningsprogrammet, och i förhållande till de nationella klimatmålen, analysera hur målen ska uppnås.

En mycket viktig faktor för att målen om kollektivtrafikandelarna ska nås, är restidskvoten. Miljöpartiet har länge ansett att målet ska vara 1,5 och det är glädjande att se ett mål om mindre än 1,5 för restidskvoten.

Det är även välkommet att det görs en ansats i människan genom ett fokus på resan från dörr till dörr. Samt att resurseffektivitet ses till genom

fyrstegsprincipen. Dessa synsätt ser till resenärens bästa och bidrar till att vi uppnår en hållbar region.

Tyvärr finns det mer att önska gällande målen för fokusområdet Miljöanpassat. För det första saknar vi målet om att minska mängden miljö- och hälsofarliga kemikalier för drift och underhåll i kollektivtrafik, som finns i Miljöprogrammet för Stockholms läns landsting 2017-2021. Miljöpartiet har tidigare lyft att målet bör kompletteras med en målsättning om åttio procent till 2030. Detta för att ge förutsättningar för ett uthålligt och ambitiöst arbete.

För det andra är energieffektiviseringen i fastigheter i allmän kollektivtrafik mycket lågt satt (10% till 2020 och 30% till 2030). Ambitionsnivån bör höjas utifrån avvägningar där mest klimatnytta för pengarna behöver beaktas.

För det tredje saknar Miljöpartiet tydliga mål kring forskning, innovation och ny teknik i det reviderade trafikförsörjningsprogrammet.

Vidare finns en uppenbar avsaknad av mål kopplat till klimatanpassning som Hållbarhetsbedömningen påpekar:
"Även om TFP målet miljöanpassat bidrar mest till de globala målen skulle mål kopplat till klimatanpassning samt tillägg om exempelvis ekosystemtjänster och biologisk mångfald behöva införas i TFP för att täcka in den miljömässiga/ ekologiska hållbarheten."

Vi är även oroliga över att funktionella mål har tagits bort för att helt ersättas med rent upplevda kvalitetsmål. Kvalitet består av både upplevda (subjektiva) och mätbara (objektiva) faktorer och är inte ömsesidigt utbytbara. Målet om upplevd kvalitet behöver kompletteras med funktionella mål såsom till exempel trängsel.

Förslag till beslut
Trafiknämnden föreslås besluta föreslå landstingsstyrelsen besluta föreslå landstingsfullmäktige besluta

att godkänna reviderat regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län med följande tilläggsbeslut:

att tillägga en indikator under miljöanpassat om minskning av mängden miljö- och hälsofarliga kemikalier för drift och underhåll i kollektivtrafik med åttio procent till 2030.

att ge trafikförvaltningen i uppdrag att utarbeta en plan för forskning, innovation och ny teknik

att ge trafikförvaltningen i uppdrag att utarbeta en plan för klimatanpassning, ekosystemtjänster och biologisk mångfald

att ge trafikförvaltningen i uppdrag att utreda vilka funktionella mål som behövs för att få en adekvat mätning av kvaliteten

samt därutöver

att ge trafikförvaltningen i uppdrag att utarbeta en plan som beskriver landstingets bidrag till att uppfylla målen i reviderat Regionalt trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län.

Trafikförvaltningen
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

Strategisk utveckling

Jens Plambeck
08-686 1651
jens.plambeck@sll.se

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2017-03-20

Trafiknämnden
2017-04-18, punkt 5

Ärende
TN 2015-1721

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Beslut avseende reviderat Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län

Ärendebeskrivning

Ärendet avser beslut om reviderat Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län (TFP).

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt nedanstående underlag

- TN 2017-04-18 Förslag reviderat Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län
- TN 2017-04-18 Bilaga: Hållbarhetsbedömning av Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta föreslå landstingsstyrelsen besluta föreslå landstingsfullmäktige besluta

att godkänna reviderat regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län enligt bilagt förslag.

att ge trafikförvaltningen i uppdrag att utarbeta en plan som beskriver landstingets bidrag till att uppfylla målen i reviderat Regionalt trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län.

Förslag och motivering

Bakgrund

Det första trafikförsörjningsprogrammet (TFP) antogs 2012. Enligt kollektivtrafiklagen ska programmet uppdateras vid behov. Stockholms läns landsting, som är regional kollektivtrafikmyndighet, har beslutat att det innebär en gång per mandatperiod. Därför har programmet nu reviderats.

TFP är regionens viktigaste styrdokument för kollektivtrafikens utveckling. Syftet med programmet är att fastställa långsiktiga mål för den regionala kollektivtrafiken, som ska ligga till grund för den kollektivtrafik som ska upphandlas. Programmet omfattar både upphandlad och kommersiell trafik och det rör alla trafikslag, såväl buss- och spårtrafik som färdtjänst och kollektivtrafik på vatten.

Överväganden och motivering

Ärendet avser beslut om reviderat TFP. Förslaget är brett förankrat med länets aktörer och internt inom landstinget, vilket beskrivs nedan.

Förankring

Förslaget till reviderat TFP är brett förankrat med länets kommuner, myndigheter, angränsande län, trafikföretag och intresseorganisationer genom två inledande samråd hösten 2014 och våren 2015, tretton samråd våren 2016, remiss och remisskonferens. De måltal som inte fanns redovisade i remissen av TFP förankrades med remissinstanserna via en enkät under hösten 2016. Förslaget till TFP har stämts av internt inom trafikförvaltningen under början av 2017. Avstämningar har vidare förts löpande med Trafiknämnden beredningen för trafikplanering och med SLL Styrning och Ekonomi.

Utöver detta bygger förslaget till reviderat TFP på resultatet från enkätundersökningar riktade till kollektivtrafikresenärer, bilister och invånare i länet.

Hållbarhetsbedömningen av TFP

Syftet med hållbarhetsbedömningen av TFP är att säkerställa att de tre hållbarhetsdimensionerna (miljömässig/ekologisk, social och ekonomisk) ingår i programmet. I bedömningen har FN:s 17 globala mål för hållbar utveckling använts för att analysera i hur stor utsträckning TFP bidrar till de globala målen för att därmed få ett mått på TFP:s hållbarhet. De globala målen har tolkats och anpassats för att hitta relevansen för Stockholms kollektivtrafik och TFP.

Tretton av de globala målen bedömdes vara relevanta för TFP. Bedömningsnivåer för i hur hög grad de nedbrutna målen i TFP bidrar till de olika globala hållbarhetsmålen har formulerats, genomsyrat processen och legat till grund för bedömningen.

Analysen visar att samtliga mål och nedbrutna mål i TFP bidrar till minst ett av de globala hållbarhetsmålen. Sammantaget ger TFP ett stort bidrag till att nå de globala hållbarhetsmålen på en regional nivå.

Ekonomiska konsekvenser
Förslaget till reviderat TFP innehåller långsiktiga mål för kollektivtrafiken. Målen beskriver övergripande vad som ska kännetecknа kollektivtrafiken i Stockholms län år 2030. Varje mål beskrivs av tre utvalda fokusområden som i sin tur kompletteras av en eller flera uppföljningsbara indikatorer. Syftet med indikatorerna är att ge landstinget en övergripande bild av om kollektivtrafiken utvecklas i önskad riktning.

Indikatorernas måltal är i de flesta fall satta för att vara kostnadsneutrala för landstinget eller är inarbetade i budgeten för kommande år. I vissa fall kan dock måltalen komma att innebära kostnader som i nuläget inte är budgeterade. Det handlar i huvudsak om indikatorerna avseende kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna och trygghet i den allmänna kollektivtrafiken på land. Hur stora kostnader det handlar om går inte att säga för närvarande, utan beror på respektive indikators utfall och vilka åtgärder som det fattas beslut om.

Om målen i TFP uppfylls innebär det bland annat ett ökat resande med kollektivtrafiken, vilket torde innebära ökade intäkter för landstinget från nya resenärer.

Motivering till föreslagna indikatorer och dess måltal
I förslaget till reviderat TFP finns indikatorer och måltal som redan finns i TFP från 2012. Dessutom har ett antal tillkommit utifrån genomförd uppföljning av TFP från april 2014. Ett par indikatorer och måltal har utgått i det reviderade TFP och ersatts med andra indikatorer och måltal. Nedan beskrivs översiktligt vilka indikatorer som redan finns i TFP, vilka som ersatts och vilka som är nya.

Indikatorer och måltal som kvarstår från befintligt TFP

- *Kollektivtrafikens marknadsandel av de motoriserade resorna*. Denna indikator och måltal ingår även i som ett delmål i samrådsförslaget för RUFS 2050
- *Andel nöjda resenärer i allmän och särskild kollektivtrafik*
- *Restidskvot*. Kvoten har dock justerats jämfört med TFP från 2012. Då avsåg kvoten hela länet och mellan samtliga regionala stadskärnor. Nu är kvoten uppdelad i två; dels för resor mellan kärnor inom samma regionhalva dels för resor till och från Arlanda. Justeringen har gjorts för att fokusera på tvärresorna där kollektivtrafiken främst behöver stärkas, vilket lyftes tydligt vid samråden och i den enkät som genomförts bland länets invånare. Restidkvoten till Arlanda finns med för att fånga upp den nationella och internationella tillgängligheten. Denna kvot är också med i diskussionerna för RUFS 2050.
- *Andel förnybar energi i kollektivtrafiken* (finns även i landstingets Miljöprogram 2017-2021)
- *Minskat buller från tunnelbana och lokalbanor*
- *Minskning i utsläpp av partiklar*
- *Minskning i utsläpp av kväveoxider*

Indikatorer och måltal som utgått och ersatts

- *Energianvändning för kollektivtrafiken* ersatt av Energieffektivisering i allmän kollektivtrafik på land och vatten samt i särskild kollektivtrafik och Energieffektivisering i fastigheter i allmän kollektivtrafik. Båda dessa indikatorer finns även i Miljöprogram 2017-2021.
- *Trängselstandard i den allmänna kollektivtrafiken på land och komfortstandard i den allmänna kollektivtrafiken på vatten*. Dessa indikatorer ingår i andel nöjda resenärer.
- *Buss- och spårtrafik* – resor för alla och *Tillgänglighet för resenärer med funktionsnedsättning i pendelbåtstrafiken och i skärgårdstrafiken*. Dessa indikatorer och måltal har ersatts av den samlade indikatorn ”Fullt tillgänglig linje eller bytespunkt”.
- *Antalet färdtjänstberättigade i förhållande till länets totala befolkning*. Indikatorn utgått eftersom detta avser en rättighetslag och kan därför inte målsättas.
- *Tidspassning vid taxiresa, tillgänglighet till beställning av taxiresa:* ersätts med indikatorn andel nöjda i den särskilda kollektivtrafiken.
- *Ansökningar färdtjänst:* indikatorn inte relevant längre då målet redan är uppfyllt.

Nya indikatorer och måltal
I uppföljningen av det befintliga TFP framkom att det saknades indikatorer och måltal för vissa mål. De områden som uppföljningen lyfte fram avsåg social hållbarhet, ekonomisk effektivitet, ekonomisk hållbarhet och säkerhet. Dessa områden återfinns i reviderat TFP i form av

- *Andel trygga resenärer* (Social hållbarhet)
- *Årlig kostnadsutveckling och Beläggningsgrad* (Ekonomisk effektivitet och ekonomisk hållbarhet)
- *Antalet omkomna och allvarligt skadade i den upphandlade spårtrafiken ska minska*. (Säkerhet)

Utöver ovanstående nya indikatorer och måltal finns ytterligare två:

- *Andel länsinvånare som är nöjda med kollektivtrafiken*. Denna indikator speglar sammantaget länets invånares uppfattning av kollektivtrafiken.
- *Bebyggelsetillskottet som tillkommer inom gångavstånd från stomnätet*. Denna indikator återfinns även i diskussionerna avseende RUFS 2050.

Riskbedömning
TFP är regionens gemensamma dokument som i huvudsak redovisar långsiktiga mål för kollektivtrafiken samt hantering av allmän trafikplikt och konkurrensneutralt tillträde. Det finns en risk att övriga aktörer i länet inte tar sitt ansvar i att bidra till uppfyllnaden av målen i programmet. Detta kan på sikt leda till att intentionerna i TFP inte uppfylls.

Konsekvenser för miljön
Mål och åtgärder för att minska den negativa påverkan på miljön är en viktig del av TFP. Målen innebär att buller och luftföroreningar ska minska, samt att energieffektiviteten i kollektivtrafiken ska öka. Dessutom föreslås all kollektivtrafik drivas på förnybar energi år 2030.

Sociala konsekvenser
Förslaget till reviderat TFP innehåller långsiktiga mål samt förslag på åtgärder för att åstadkomma förbättrad kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning. Två samråd har genomförts med intresseorganisationer för personer med funktionsnedsättning och pensionärer. Det ena med fokus på tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning och det andra om

färdtjänsten. Utöver detta har kontinuerliga avstämningar genomförts med Samverkansrådet för intresseorganisationer för personer med funktionsnedsättning och pensionärer.

Caroline Ottosson
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

Hållbarhetsbedömning av trafikförsörjningsprogrammet

APRIL 2017



Stockholms läns landsting



© 2017 Trafikförvaltningen

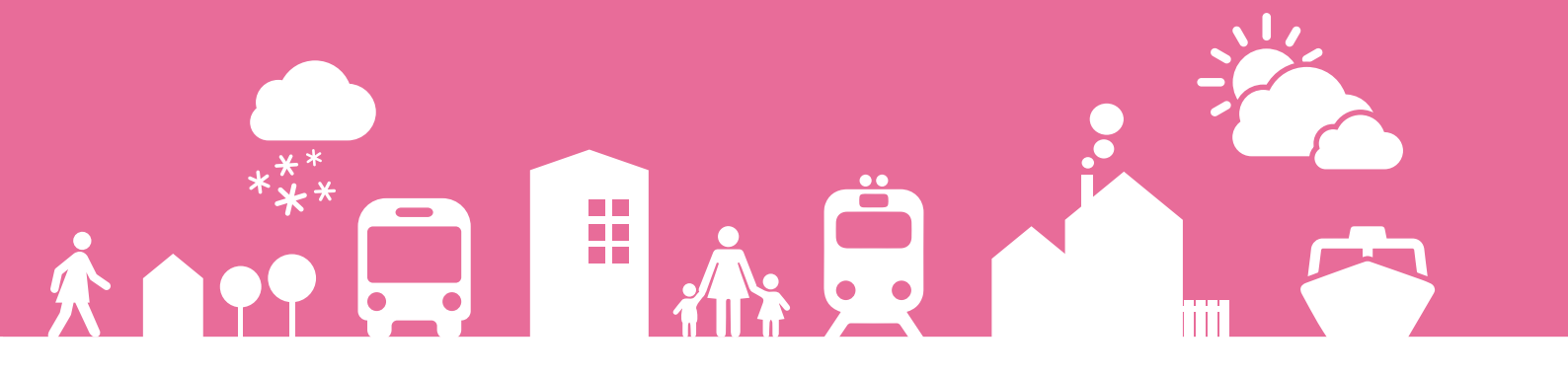
2017-01-31

Sektion Hållbar utveckling, Trafikförvaltningen

Projektledare: Helen Maalinn

Diarienummer: TN 2015-1721

Författare: Sweco; Åsa Lindgren, Henrik Robertsson, Teresia Sibo, Jenny Widell



Innehåll

Sammanfattning.....5

1 Trafikförsörjningsprogrammet.....7

2 Om hållbarhetsbedömningen.....9

3 Hållbarhetsbegreppet.....10

4 Analysmetod för hållbarhetsbedömning.....12

5 Resultat från hållbarhetsbedömningen.....16

6 Ekonomisk bedömning.....21

7 Slutsatser.....26

Sammanfattning

Visionen för den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFS) 2050 är att vara Europas mest attraktiva storstadsregion. Fyra övergripande mål definierar regionens attraktivitet:

- En tillgänglig region med god livsmiljö.
- En öppen, jämställd, jämlik och inkluderande region.
- En ledande tillväxt – och kunskapsregion.
- En resurseffektiv och resilient region.[1]

Landstingets regionala trafikförsörjningsprogram (TFP) är ett strategiskt dokument om regionens framtida kollektivtrafikförsörjning och bygger på bland annat de nationella transportpolitiska målen och regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFS). TFP innehåller långsiktiga mål, visioner och inriktningar för all kollektivtrafik, såväl den som upphandlas som den kommersiella.

De tre övergripande målen i TFP är *Ökat kollektivt resande* (med de nedbrutna målen *konkurrenskraftigt*, *tryggt* och *tillgängligt*), *Smart kollektivtrafiksystem* (med de nedbrutna målen *miljöanpassat*, *säkert* och *resurseffektivt*) samt *Attraktiv region* (med de nedbrutna målen *pålitligt*, *sammanhållet* och *tillväxtskapande*).

Syftet med hållbarhetsbedömningen av TFP är att säkerställa att de tre hållbarhetsdimensionerna (miljömässig/ekologisk, social och ekonomisk) ingår i programmet. Hållbarhetsbedömningen har genomförts under perioden för revidering av TFP, efter samrådet med aktörer och medborgare.

I hållbarhetsbedömningen har FN:s 17 globala mål för hållbar utveckling använts för att analysera i hur stor utsträckning TFP bidrar till de globala målen för att därmed få ett mått på TFP:s hållbarhet. De globala målen har tolkats och anpassats för att hitta relevansen för Stockholms kollektivtrafik och TFP.

13 av de globala målen bedömdes vara relevanta för TFP. Bedömningsnivåer för i hur hög grad de nedbrutna målen i TFP bidrar till de olika globala hållbarhetsmålen har formulerats, genomsyrat processen och legat till grund för bedömningen.

Analysen visar att samtliga mål och nedbrutna mål i TFP bidrar till minst ett av de globala hållbarhetsmålen. Sammantaget ger TFP ett stort bidrag till att nå de globala hållbarhetsmålen.

I bedömningarna blir det tydligt att TFP:s nedbrutna mål; *miljöanpassat, resurseffektivt, konkurrenskraftigt* och *sammanhållande* bidrar starkt till de globala målen för hållbar utveckling. Det nedbrutna målet *miljöanpassat* bidrar mest och täcker in 12 av de 13 utvalda globala hållbarhetsmålen. Det nedbrutna målet Konkurrenskraftigt bidrar näst mest till en hållbar utveckling genom att täcka in 11 av de 13 globala målen. Det nedbrutna målet Säkert i TFP är ett av målen som bidrar minst till en hållbar utveckling genom att täcka in 4 av de utvalda 13 globala målen. Mest bidrar Trafikförsörjningsprogrammet som helhet till följande tre globala hållbarhetsmål:

- Mål 11 Hållbara städer och samhällen
- Mål 9 Hållbar industri, innovationer och infrastruktur
- Mål 8 Anständiga livsvillkor och ekonomisk tillväxt.

I processen har några betydelsefulla luckor blivit tydliga, gällande TFP:s bidrag till de globala målen för hållbar utveckling. Bland annat behöver målet *miljöanpassat* inkludera faktorer som klimatanpassning, biologisk mångfald och ekosystem för att täcka in ännu mer av den ekologiska hållbarhetsdimensionen. Även demokratiaspekter som inkludering och deltagande behöver förtydligas för att TFP ska bidra ännu bättre till de globala målen kring inkludering.

[1] http://www.rufs.se/rufs-2050/vision-och-mal/prioriterade-atgarder/knyt-ihop-regionen/

I den ekonomiska analysen har utgångspunkten varit att bedöma de ekonomiska konsekvenserna för de föreslagna nedbrutna målen och måltalen i TFP. Arbetet har utgått från de mål och målnivåer som finns i remissversionen av TFP samt senare föreslagna förändringar av olika måltal. För att nå målen till 2030 har exempel på åtgärder sammanställts via intervjuer med sakkunniga på Trafikförvaltningen. Dessa åtgärder har sedan använts som bas vid beskrivning av hur det har påverkat kostnadsbilden. TFP anger inte vilka åtgärder och investeringar som bör genomföras utan vilka mål som är prioriterade att nå. Vissa åtgärder innebär höga kostnader för SLL och i vissa fall är det andra aktörer (exempelvis kommuner och Trafikverket) som också behöver vidta åtgärder för att målen ska kunna nås. Flera större kommande investeringar är beslutade sedan tidigare och påverkas inte av vilka mål och målnivåer som sätts i nuvarande TFP.

Att öka kollektivtrafikens marknadsandel (av de motoriserade resorna) från en redan idag hög nivå till de målnivåer som finns i TFP, kräver kostsamma och omfattande åtgärder både från SLL och från andra aktörer. Även de nedbrutna målen (*pålitligt, sammanhållet* och *tillväxtskapande*) som finns inom målet Attraktiv region, är sannolikt kostsamma att åstadkomma till 2030. Mindre kostsamma åtgärder är sådana som förbättrar tryggheten inom samt på väg till eller från kollektivtrafiken. Att nå det nedbrutna målet *miljöanpassat* är inte så kostsamt givet föreslagna målnivåer samt att Trafikförvaltningen och SLL fortsätter ställa höga miljökrav i kommande upphandlingar.

En generell slutsats är att de globala målen för hållbar utveckling fungerar bra och är tillräckligt tydliga att använda som utgångspunkt vid genomförande av en hållbarhetsbedömning av ett strategiskt dokument såsom ett Trafikförsörjningsprogram. En annan slutsats är att luckor och brister i TFP har kunnat identifieras under processens gång, vilket har gett värdefull input till Trafikförvaltningens arbete med att uppdatera remissversionen av programmet.

En öppen, transparent och kompetensbaserad process skapar goda förutsättningar för att hållbarhet ska genomsyra arbetet med exempelvis strategidokument som TFP.

1 Trafikförsörjningsprogrammet

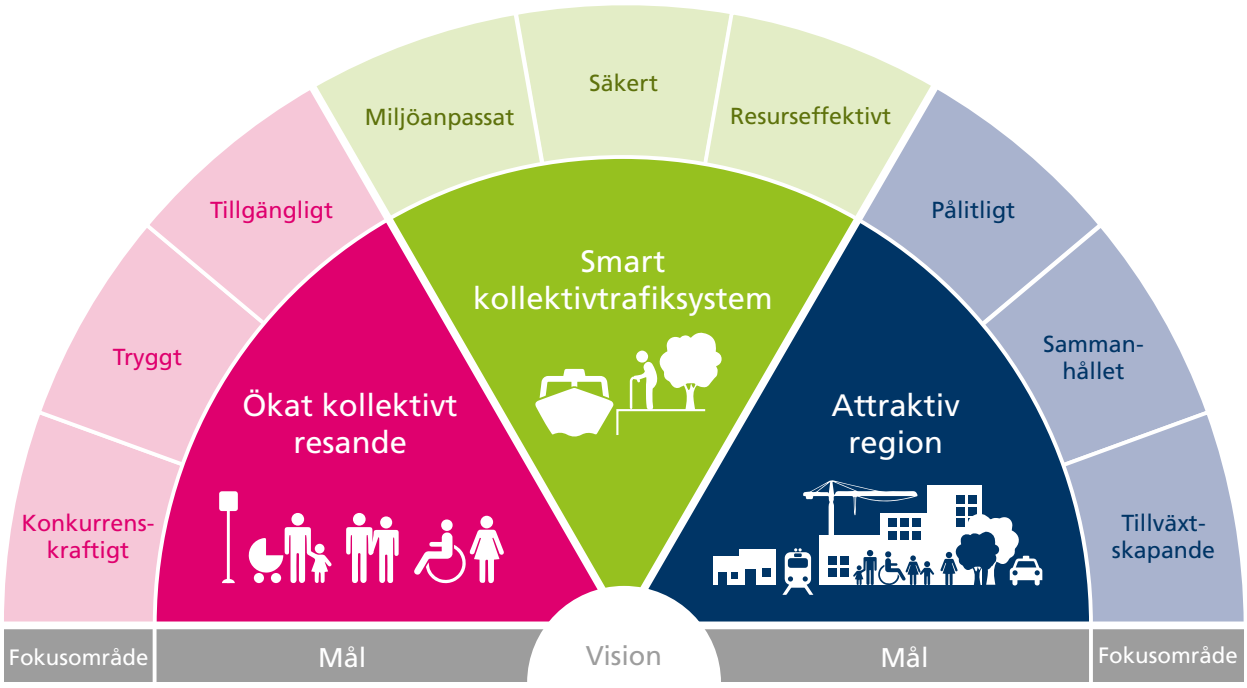
1.1 Bakgrund

Visionen för den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFS) 2050 är att vara Europas mest attraktiva storstadsregion. Fyra övergripande mål definierar regionens attraktivitet:

- En tillgänglig region med god livsmiljö.
- En öppen, jämställd, jämlik och inkluderande region.
- En ledande tillväxt - och kunskapsregion.
- En resurseffektiv och resilient region.[2]

Landstingets regionala trafikförsörjningsprogram (TFP) är ett strategiskt dokument om regionens framtida kollektivtrafikförsörjning och bygger på bland annat den regionala utvecklingsplanen (RUFS) samt de nationella transportpolitiska målen. Syftet med trafikförsörjningsprogrammet är att fastställa långsiktiga mål för den regionala kollektivtrafiken, vilka ska ligga till grund för den kollektivtrafik som ska upphandlas. TFP innehåller även ett antal strategiska ställningstaganden som genomsyrar målen i målmodellen. TFP är regionens viktigaste styrdokument för kollektivtrafikens utveckling.

Under 2014-2016 har Trafikförvaltningen reviderat det första trafikförsörjningsprogrammet[3] som fastställdes 2012 med syfte att uppdatera och förtydliga målen. Under våren 2016 har ett antal samråd om målen i programmet med olika aktörer i länet genomförts och under hösten 2016 har förslaget på det reviderade programmet[4] varit på remiss. Hållbar utveckling har varit ett fokusområde i revideringsprocessen.



Figur 1. Trafikförsörjningsprogrammets målmodell, där visionen är ledstjärnan.

[2] http://www.rufs.se/rufs-2050/vision-och-mal/prioriterade-atgarder/knyt-ihop-regionen/

[3] http://www.sll.se/Global/Verksamhet/Kollektivtrafik/Regional%20Trafikf%C3%B6rs%C3%B6rjningsprogram/trafikforsorjningsprogram-juni-2012.pdf

[4] http://www.sll.se/Global/Verksamhet/Kollektivtrafik/Kollektivtrafiken%20v%C3%A4xer%20med%20Stockholm/SU/TFP/Remissversion-tfp-160531.pdf

1.2 Mål i remissversionen

TFP innehåller tre övergripande mål. Inom varje mål finns nedbrutna mål och inom varje nedbrutet mål finns ett eller flera mätbara måltal. Den ekonomiska bedömningen har utgått ifrån de mätbara målen (se kapitel 6).

Målet **Ökat kollektivt resande** består av följande tre nedbrutna mål samt nedan beskrivna fokus som framgår av TFP för respektive mål:

- **Konkurrenskraftigt** – med fokus på kollektivtrafikens marknads-andel, restidskvot och andel nöjda resenärer i de olika kollektiva färdmedlen.
- **Tryggt** - med fokus på andel trygga resenärer i eller till/från kollektivtrafiken på land, på vatten, i särskild kollektivtrafik eller i regionaltågstrafiken.
- **Tillgängligt** - med fokus på tillgängliga fordon, fartyg, stationer, hållplatser och bryggor.

Målet **Smart kollektivtrafiksystem** består av följande tre nedbrutna mål:

- **Miljöanpassat** – med fokus på ökad andel förnybar energi, energieffektivisering, minskat buller samt minskade utsläpp av partiklar och kväveoxider.
- **Säkert** - Med fokus på noll-vision om att ingen ska skadas eller dödas allvarligt i kollektivtrafiken som en utgångspunkt och fokuserar på att styra mot minskat antal allvarligt skadade samt omkomna i spårtrafiken, men även i övriga trafikslag.
- **Resurseffektivt** - med fokus på Trafikförvaltningens effektivitet vad gäller kostnad, efterfrågan och utbud.

Målet **Attraktiv region** består av tre nedbrutna mål med följande fokus:

- **Pålitligt** – med fokus på gemensam planering och transparent, förutsägbarhet samt samsyn och drift(olika aktörer)
- **Sammanhållet** – med fokus på tillgänglighet till arbetsmarknad, service och rekreation med kollektivtrafik och bebyggelsetillskott nära stomnätet.
- **Tillväxtskapande** – med fokus på att möjliggöra ett hållbart ökande arbets-, studie- och övrigt vardagsresande i en expanderande storregion.

1.3 Strategiska ställningstaganden

TFP:s remissversion innehåller dessutom ett antal strategiska ställningstaganden som genomsyrar målen i målmodellen.

- **Hållbar utveckling** är utgångspunkten och genomsyrar hela TFP och samtliga mål.
- **Samverkan** mellan aktörer med olika ansvar är en grundläggande förutsättning för att skapa en kollektivtrafikresa som fungerar från dörr till dörr.
- **”Hela resan”** handlar om att resan från dörr till dörr ska fungera och upplevas smidig för alla.
- **Innovativt tänkande och arbetssätt** bör prägla alla moment från tidiga planeringen till den dagliga driften av kollektivtrafiken.
- **Normkritiskt förhållningssätt** för att främja lika rättigheter och möjligheter genom ifrågasättande av normer och dess konsekvenser.

2 Om hållbarhetsbedömningen

Hållbarhetsbedömningar görs för att säkerställa att de tre hållbarhetsdimensionerna (social, miljömässig och ekonomisk hållbarhet) genomsyrar samhällsutvecklingen och planeringen mot ett hållbart samhälle. Det är idag relevant att göra övergripande och sammanvägda bedömningar ur ett brett perspektiv av komplexa och utmanande samhällsfrågor.

En del av arbetet med att uppdatera, utvärdera och utveckla TFP är att genomföra en hållbarhetsbedömning. Syftet med hållbarhetsbedömningen är att analysera hur väl programmet bidrar till en hållbar utveckling i Stockholms region. Dessutom ska bedömningen ge input till revideringsprocessen och till framtida TFP.

Denna hållbarhetsbedömning utgår från remissversionen av TFP (juni 2016) och är planerad att bli en del av beslutsunderlaget vid fastställande av det slutgiltiga programmet. Hållbarhetsbedömningen beskriver hur TFP bidrar till att uppnå de globala hållbarhetsmålen[5]. I bedömningen ingår en översiktlig identifiering och beskrivning av vad som saknas i TFP:s nuvarande målformuleringar för att i större omfattning bidra till de globala hållbarhetsmålen. Rapporten innehåller inga direkta förslag på omformuleringar av TFP:s mål och nedbrutna mål utan mer generella rekommendationer om vilka möjliga förändringar som är tänkbara inför nästa version av programmet.

Bedömningen av ekonomiska konsekvenser har utgått utifrån remissversionen av TFP, men hänsyn har även tagits till föreslagna förändringar av mål och målnivåer under processens gång. TFP innehåller inga mål som är direkt kopplade till ekonomisk hållbarhet och därför har den ekonomiska bedömningen fokuserat på att uppskatta kostnader för att nå ett antal potentiella åtgärder som kan krävas för att TFP:s nedbrutna mål och måltal ska uppnås. Kostnadsbedömningen är genomförd på en övergripande nivå och är uppdelad efter om åtgärderna ligger inom Trafikförvaltningens eller inom andra aktörers (exempelvis kommuners eller Trafikverkets) ansvarsområden.

[5] http://www.globalamalen.se

3 Hållbarhetsbegreppet

3.1 Definition

Hållbar utveckling är ett begrepp som används för att peka ut en önskvärd samhällsutveckling. Den kanske vanligast förekommande definitionen av begreppet kommer ur Bruntlandkommissionens rapport ”Vår gemensamma framtid”[6] som publicerades 1987:”Hållbar utveckling är utveckling som tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov.”[7] Detta har blivit en överordnad princip för FN:s arbete och ett övergripande mål för svensk politik. Begreppet brukar definieras utifrån de tre komponenterna miljömässig/ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet som, då de samspelar och stödjer varandra, förväntas leda till hållbar utveckling.

3.1.1 Social hållbarhet

De mänskliga rättigheterna är grundläggande och ett flertal av FN:s globala mål för hållbar utveckling visar på vad begreppet social hållbarhet innefattar.

Social hållbarhet berör människors livsvillkor i samhället, till exempel hälsa, trygghet, utbildning, rättvisa och maktutövning, samt möjligheterna att förbättra dem. Förutom det individuella perspektivet handlar det om hur förutsättningarna för dessa livsvillkor fördelar sig mellan människor.

De sociala hållbarhetsaspekterna är många och olika viktiga i olika sammanhang. Aspekter som; demokrati, diskriminering, folkhälsa, jämlikhet, jämställdhet, mångfald, segregation, socialt kapital, tillgänglighet, tillit, trygghet är viktiga i samhällsplaneringen.

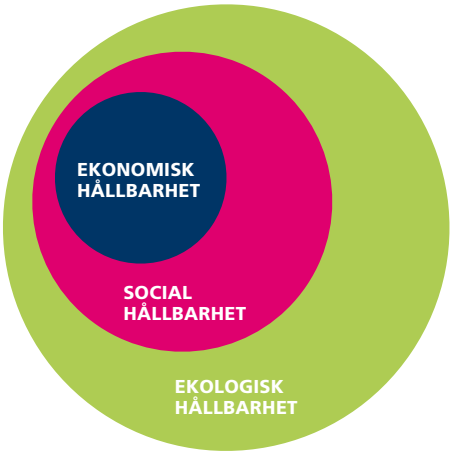
3.1.2 Miljömässig hållbarhet

Miljömässig hållbarhet, även kallad ekologisk hållbarhet i många sammanhang, brukar beskrivas som att den sätter ramarna eller ligger till grund för de två andra hållbarhetskomponenterna (social och ekonomisk hållbarhet). Den handlar om jordens ekosystem och att långsiktigt behålla dess önskade funktioner, till exempel produktion av mat och energi, tillhandahållande av rent vatten, klimatreglering, rekreation. I Sverige har riksdagen beslutat att arbetet mot miljömässig och ekologisk hållbarhet ska vägledas av det så kallade miljömålssystemet som består av ett generationsmål, sexton miljökvalitetsmål och tjugofyra etappmål.

3.1.3 Ekonomisk hållbarhet

Det finns många förslag på hur ekonomisk hållbarhet bör definieras. I exempelvis kurslitteraturen angående lärandet om hållbar utveckling redovisar Kungliga Tekniska Högskolan[8] två synsätt som har sin grund i att de använt olika hållbarhetsmodeller som utgångspunkt. Den ena är aktuell för hållbarhetsbedömningen av TFP och beskrivs som:

”En ekonomisk utveckling som inte medför negativa konsekvenser för den ekologiska eller sociala hållbarheten. En ökning av ekonomiskt kapital får alltså inte ske på bekostnad av en minskning i naturkapital eller socialt kapital.”



Figur 2. Social hållbarhet är målet, ekologin sätter ramarna och ekonomin är ett medel och en förutsättning för hållbar utveckling.

[6] www.un-documents.net/our-common-future.pdv

[7] PM, socialt perspektiv i RUFS 2050, Evert Kroes

[8] https://www.kth.se/om/miljo-hallbar-utveckling/utbildning-miljo-hallbar-utveckling/verktygslada/sustainable-development/ekonomisk-hallbarhet-1.431976

Enligt Lunds universitets Hållbarhetsforum[9] förs det idag ett ännu bredare resonemang där ”grön tillväxt” och ”grön ekonomi är nyckelbegrepp.

”Grön tillväxt handlar om att satsningar på till exempel miljöteknik, även ur ett traditionellt ekonomiskt perspektiv, driver på den ekonomiska utvecklingen rent allmänt och därför ökar handlingsutrymmet för hållbar utveckling på alla plan. En grön ekonomi är ett ekonomiskt system som resulterar i att människans livsbetingelser förbättras (social hållbarhet) samtidigt som miljörisker och de ekologiska belastningarna minskar (ekologisk hållbarhet). En grön ekonomi har låga kolutsläpp, utnyttjar resurser effektivt, och är socialt inkluderande.”

Hållbarhetsfrågorna har tidigare ofta hanterats inom respektive kompetens-område för social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet. I och med att de Globala hållbarhetsmålen i många fall integrerar de tre dimensionerna av hållbarhet inom respektive mål, så främjas samarbete mellan de olika disciplinerna, vilket medför ett mer nyanserat och rättvisande resultat.

3.1.4 Globala målen

Den 25 september 2015 enades 193 medlemsländer i FN om att anta resolution A/RES/70/1, under namnet *Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development*. Programmet/agendan innehåller 17 mål och 169 delmål, som ska ersätta milleniemålen som löpte ut 2015. Den nya agendan har 2030 som målår, därav namnet 2030-agendan. Eftersom länder världen över har en stor variation i förutsättningar kommer delmålen att anpassade till respektive lands förutsättningar. Under 2016 har arbetet påbörjats med att ta fram indikatorer så att målen blir möjliga att mäta och följa upp.

Då de globala hållbarhetsmålen nyligen är framtagna och ska täcka samtliga hållbarhetsaspekter gjordes valet att dessa är lämpliga att ha som utgångspunkt i hållbarhetsbedömningen av TFP.



Figur 3. Samtliga 17 Globala mål för hållbar utveckling.

[9] http://www.hallbarhet.lu.se/om-hallbarhetsforum/vad-ar-hallbarhet

4 Analysmetod för hållbarhets-bedömning

4.1 Generell beskrivning

Då det inte tidigare har genomförts någon hållbarhetsbedömning av ett trafikförsörjningsprogram i Sverige finns det ingen etablerad metod för hur detta ska genomföras. De senaste åren har det genomförts ett par hållbarhetsbedömningar av kommuners fördjupade översiktsplaner (exempelvis Tyresö, Järfälla och Upplands Väsby kommuner). Dessa hållbarhetsbedömningar har exempelvis utgått från de nationella miljömålen, kommunens egna miljömål, miljöbalken 6 kap 12 § och de globala målen. Ofta har dessa bedömningar haft som syfte att beskriva konsekvenser av olika framtidsscenarier som jämförs med ett nollalternativ i kommunens översiktsplan.

I analysen har det inte gjorts någon bedömning om TFP:s mål kan nås till 2030, utan en bedömning har gjorts av huruvida de nedbrutna målen, som de är formulerat i remissversionen av TFP, bidrar till ett eller flera av de globala hållbarhetsmålen. Dessutom har en värdering av bidragets storlek och omfattning gjorts. Huvudsyftet med hållbarhetsbedömningen av TFP är således enbart att kartlägga om och i vilken grad TFP:s mål och nedbrutna mål bidrar till att nå de globala målen för en hållbar utveckling. I samband med denna kartläggning har även luckor i TFP:s målformuleringar identifierats, d.v.s. vilka mål man potentiellt kan omformulera för att TFP i större utsträckning ska bidra till de globala målen.

Analysmetoden för bedömning, har innefattat följande processteg:

1. Beslut om att använda de globala hållbarhetsmålen som bedömningsgrund.
2. Utsortering av de globala mål samt delmål som är relevanta för Stockholmsregionen och Sverige samt där Trafikförvaltningen och Landstinget har någon slags påverkansmöjlighet.
3. Kvalitetssäkring av sorteringen tillsammans med Trafikförvaltningen.
4. Framtagning av bedömningskriterier/ bedömningsskala.
5. Analys:
   - Vilka TFP-mål bidrar till de globala hållbarhetsmålen och i vilken omfattning?
   - Vilka luckor finns i TFP:s mål vad gäller möjlighet att bidra till de globala hållbarhetsmålen?
6. Sammanställning och sammanfattning av resultat.

Under hela processens gång har arbetsmöten/ workshops hållits med representanter från Trafikförvaltningen samt experter inom hållbarhetens tre dimensioner. Arbetet har genomförts i nära samarbete med reviderings- och samrådsprocessen för att säkerställa att resultatet från hållbarhetsbedömningen, såsom eventuella luckor, i möjligaste mån skulle kunna omhändertas i processen och påverka TFP.

4.2 Steg 1-3: Utsortering och kvalitetssäkring

Då de globala hållbarhetsmålen nyligen är framtagna och har tagits fram med ambitionen att täcka samtliga hållbarhetsaspekter har dessa ansetts vara lämpliga att använda som utgångspunkt i hållbarhetsbedömningen. Dessutom har Trafikförvaltningen sedan 2009 varit med i FN:s Global Compact med dess 10 principer som har tydlig koppling till de globala hållbarhetsmålen. De globala målen specificerar vad många länder anser behövs för att uppnå en hållbar utveckling och tidsätter nödvändiga åtgärder. En tolkning av de globala målens relevans i Sverige, Stockholmsregionen och kollektivtrafiken har gjorts inom ramen för arbetet.

I arbetet med hållbarhetsbedömningen av TFP har 4 av de 17 globala hållbarhetsmålen bedömts inte vara aktuella för programmet. Dessa mål är nr 1 Ingen fattigdom, nr 2 Ingen hunger, nr 4 God utbildning för alla och nr 17 Genomförande och globalt partnerskap. Orsaken till att dessa fyra mål exkluderades var att dessa riktar sig främst till utvecklingsländer samt att målen i sig ligger utanför Trafikförsörjningsprogrammets syfte och påverkansområde. Mål 17 Genomförande och globalt partnerskap skulle eventuellt kunna ingå, men kopplar mer till de strategiska ställningstagandena och inte direkt till TFP:s mål. I bilden nedan är de fyra exkluderade globala målen skuggade.

Inom de 13 utvalda globala målen har 38 delmål bedömts vara relevanta för trafikförvaltningen, TFP och Stockholmsregionen. Bilaga 1 innehåller en lista på de utvalda globala målen och delmålen.



Figur 4. De skuggade globala målen för hållbar utveckling har exkluderats i bedömningen.

4.3 Steg 4: Bedömningsskala

Nedanstående bedömningsskala i fem steg, har utarbetats under arbetsprocessen och ligger till grund för analys och bedömning.

Bedömningssteg ”Ej relevant” har använts i de fall när TFP:s mål inte ger något bidrag till det globala målet och där det heller inte är rimligt och relevant att en koppling bör finnas. Exempelvis TFP:s mål om *säkert* bidrar inte till det globala målet nr. *6 Rent vatten och sanitet*, och ett sådant bidrag är heller inte relevant.

Bedömningssteget ”Lucka” har använts när TFP-målet potentiellt skulle kunna bidra till det globala målet, men där något bidrag inte har kunnat identifieras, så som TFP-målet är formulerat för närvarande. Exempelvis skulle TFP:s nedbrutna mål *säkert* kunna bidra till det globala målet *5 Jämställdhet* om det formulerades och breddades till att innefatta alla former av våld.

Bedömningssteget med ett plustecken (+) används då det finns ett svagt bidrag till ett visst globalt hållbarhetsmål eller där bidraget sker via något annat mål (så kallad indirekt koppling). Exempelvis TFP:s mål *tryggt* bidrar i liten grad till det globala målet *5 Jämställdhet* eftersom trygghet påverkar kvinnors ökade möjligheter att delta i arbetslivet.

Två plustecken (++) betyder att ett visst TFP-mål bidrar direkt (men lite) eller indirekt (och mycket) till det globala hållbarhetsmålet. Exempelvis bidrar TFP-målet *tillgängligt* till bättre hälsa och välbefinnande via ett ökat kollektivt resande.

Tre plustecken (+++) innebär att TFP-målet bidrar direkt och mycket till det globala hållbarhetsmålet. Exempelvis det nedbrutna TFP-målet *sammanhållet* bidrar direkt till det globala målet *11 Hållbara städer och samhällen* eftersom en sammanhållen region via lokalisering av arbete och bostäder (i kombination med goda kollektiva förbindelser) har direkt bidrag till hållbara städer och samhällen.

Tabell 1. Bedömningsskala för hållbarhetsbedömningen.

Ej relevant	Lucka	+	++	+++
TFP-målet är inte relevanta för det globala hållbarhetsmålet	TFP-målet saknar koppling till det globala hållbarhetsmålet	TFP-målet bidrar antingen ***Indirekt*** (via något annat mål) ***eller Direkt, men lite*** till det globala målet	TFP-målet bidrar antingen ***Direkt eller Indirekt*** (via något annat mål) men mycket till det globala hållbarhetsmålet	TFP-målet bidrar ***direkt*** och ***mycket*** till globala hållbarhetsmålet

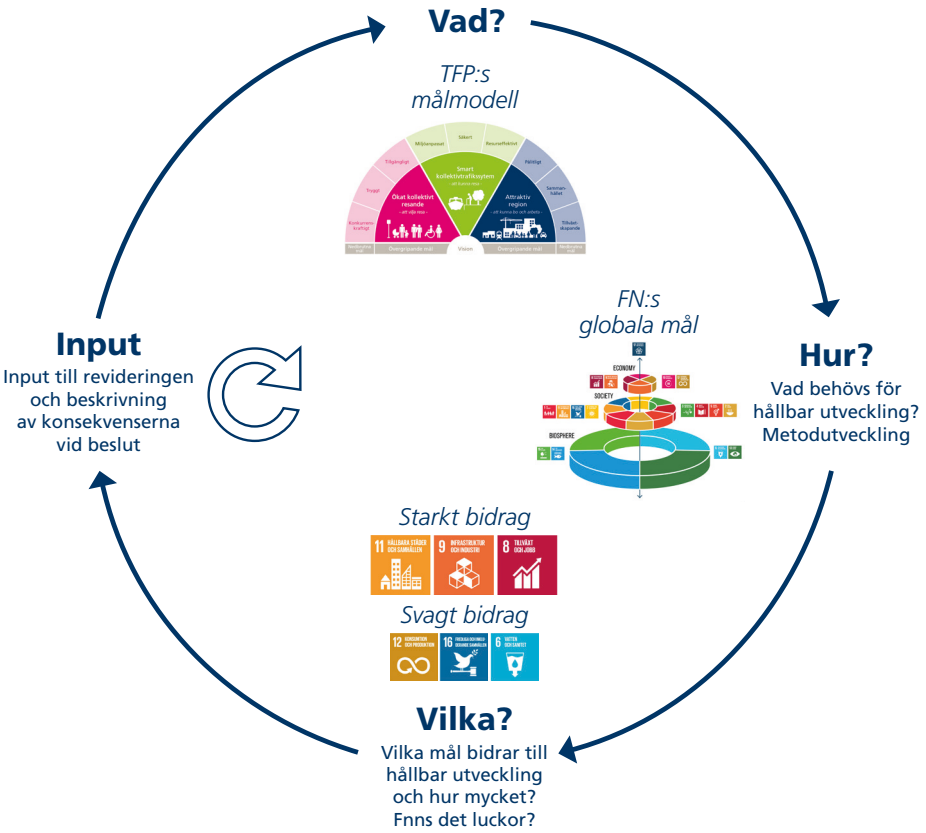
4.4 Steg 5-6: Bedömning, analys och sammanställning

I bedömningen speglades varje nedbrutet mål i TFP (9 stycken, se kapitel 2) mot de globala målens 38 delmål (se bilaga 1). Totalt har således 342 (9x38) bedömningar genomförts. För varje bedömning ställdes frågan *”Bidrar TFP:s nedbrutna mål X till att nå det globala delmålet Y?”*. Svaret blev då antingen ja eller nej. Om svaret blev ja, bedömdes hur starkt bidraget var, d.v.s. huruvida målet skulle tilldelas ett, två eller tre plustecken. Var svaret nej så gjordes en bedömning av huruvida det var fråga om en brist (d.v.s. det borde eller skulle kunna finnas en koppling) vilket ledde till bedömningen ”lucka” eller om det kunde anses vara irrelevant att ett bidrag till det globala målet saknades, vilket i så fall ledde till bedömningen ”ej relevant”.

Vissa bedömningar har varit svåra att genomföra. En orsak till detta är att det finns ett starkt samband mellan vilken slags åtgärd som vidtas för att nå målen i TFP och hur starkt bidraget blir till det globala hållbarhetsmålet i fråga. TFP är ett strategidokument med få åtgärder beskrivna. I analysen behövdes därmed vissa antaganden genomföras för att bedömningen skulle vara genomförbar.

Det är viktigt att ha i åtanke att syftet med hela denna hållbarhetsbedömning inte är att TFP på sikt ska förändras för att kunna spegla de globala målen, utan att undersöka om TFP som helhet bidrar till att nå hållbarhetsmålen.

Resultatet från processen med hållbarhetsbedömningen har av Trafikförvaltningen använts till revideringen av remissversionen av TFP samt till andra processer/verksamheter som pågår inom organisationen.



Figur 5. Processen har genomsyrats av delarna; Vad?, Hur?, Vilka mål? och Input till den fortsatta processen i illustrationen.

5 Resultat från hållbarhets-bedömningen

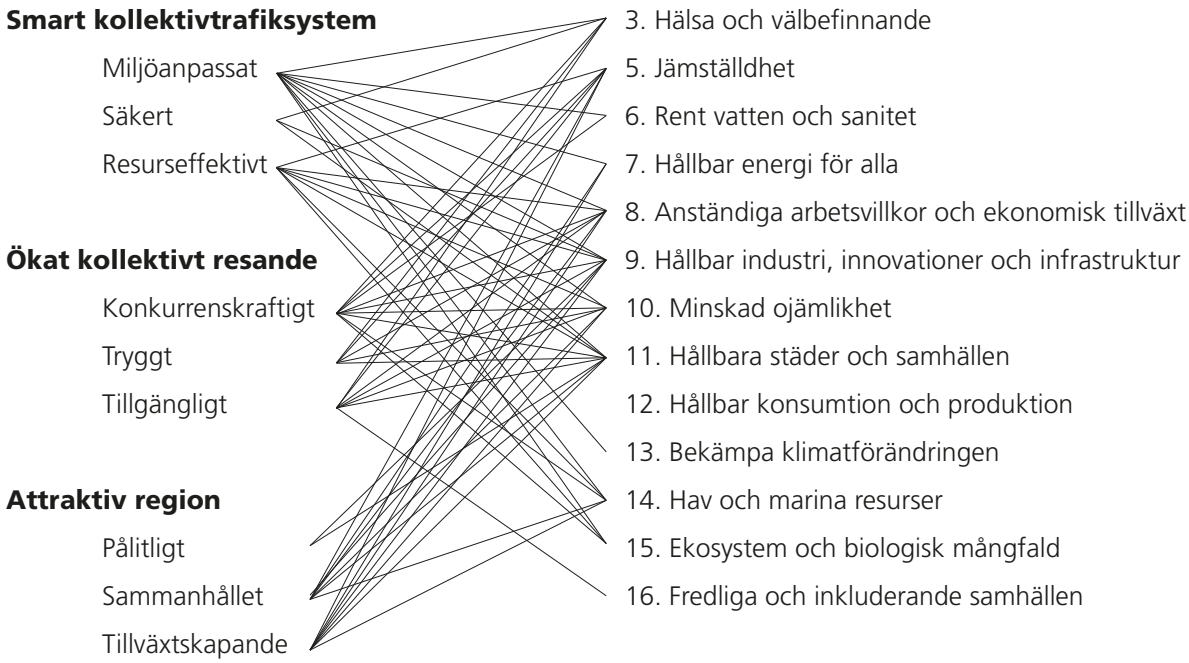
5.1 Generella resultat

En slutsats från arbetet med hållbarhetsbedömningen är att samtliga mål och nedbrutna mål i TFP bidrar till minst ett av de globala hållbarhetsmålen. Sammantaget ger TFP ett stort bidrag till att nå de globala hållbarhetsmålen.

Det nedbrutna målet *miljöanpassat* bidrar till 11 av de 13 utvalda globala hållbarhetsmålen och det nedbrutna målet konkurrenskraftigt bidrar till 12 av de 13 utvalda globala hållbarhetsmålen. Dessa två nedbrutna mål i TFP kan därför anses vara mest centrala för att bidra till de globala hållbarhetsmålen.

Sammantaget bidrar TFP:s mål starkast till de globala målen 8 *Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt*, 9 *Hållbar industri, innovationer och infrastruktur* och 11 *Hållbara städer och samhällen*. Samtliga nio nedbrutna mål bidrar till dessa tre globala mål, vilket till stor del förklaras med att dessa tre globala mål ligger närmast de områden som ingår i TFP.

En majoritet av TFP:s nedbrutna mål bidrar direkt men främst indirekt till de globala hållbarhetsmålen 5 *Jämställdhet* och 10 *Minskad ojämlikhet*.



Figur 6. Kopplingar mellan TFP:s mål och globala mål för hållbar utveckling.

Flera av målen och de nedbrutna målen i TFP skulle med fördel kunna formuleras om så att de får en tydligare koppling till de globala hållbarhetsmålens formuleringar för att därmed på ett tydligare sätt kunna bidra till en ökad hållbarhet.

De globala hållbarhetsmål som har identifierats ha minst koppling till TFP och där bidraget till måluppfyllelse är lägst är 6 *Rent vatten och sanitet* och 15 *Ekosystemet och biologisk mångfald*. Bidraget är även lågt för 12 *Hållbar produktion och konsumtion*, 7 *Hållbar energi för alla* och 16 *Fredliga och inkluderande samhällen*. Orsaken till att kopplingen är liten är främst att dessa globala mål ligger en bit utanför TFP:s påverkansområden, men även att de berör övergripande målsättningar (t.ex. 16 *Fredliga och inkluderande samhällen*) som heller inte nämns i TFP.

I många av de globala målen ingår texter som knyter an att målet ska gälla för alla i samhället samt om texter om deltagande och inkludering. Dessa ord används inte i samma utsträckning i TFP:s målformuleringar, även om det sannolikt är avsikten med TFP:s mål.

Den sociala aspekten jämställdhet finns inte som ett eget mål i TFP. Jämställdhet ingår indirekt i flera av TFP:s mål som bidrar till flera av de globala delmålen.

I det globala delmålet 3a *Hälsa och välbefinnande* nämns tobak. SLL har åtagit sig att främja tobaksfria miljöer även inom kollektivtrafiken, vilket bör återspeglas i TFP.

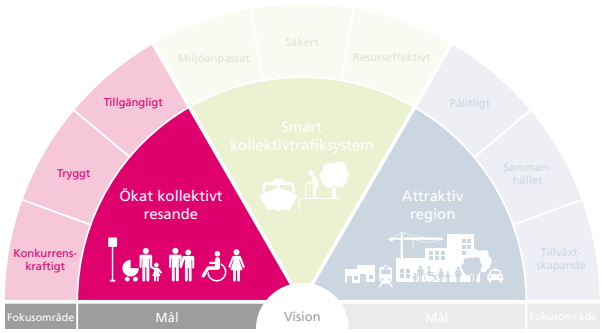
Det globala målet 8 *Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt* syftar bland annat till att verka för en inkluderande och hållbar ekonomisk tillväxt. I TFP saknas mål för en ansvarsfull upphandling som omfattar hela leverantörskedjan, gällande samtliga produkter som används i kollektivtrafiken. Därmed bidrar inte TFP direkt till målet om anständiga arbetsvillkor. Landstinget har generella regler kring detta i sin uppförandekod, men dessa generella regler nämns inte i beskrivning av målen i TFP eller i de strategiska ställningstagandena.

5.2 Målet Ökat kollektivt resande och dess nedbrutna mål

De nedbrutna målen inom det övergripande målet *ökat kollektivt resande* bidrar indirekt till det globala hållbarhetsmålet 3 *Hälsa och välbefinnande*.

Det globala hållbarhetsmålet 5 *Jämställdhet* syftar till att uppnå jämställdhet och förbättra kvinnors och flickors egenmakt i samhället. Inom det övergripande målet *ökat kollektivt resande* finns inget nedbrutet mål som direkt nämner jämställdhet. Men ökad tillgänglighet, ökad trygghet, ökad marknadsandel, förbättrad restidskvot och ökad nöjdhet bidrar till att kvinnor (och män) har ökade möjligheter att delta i arbetslivet och i förlängningen innebär detta en ökad jämställdhet/jämlikhet. TFP:s mål nedbrutna mål inom ökat kollektivt resande bidrar till det globala målet om jämställdhet, men om jämställdhetsaspekten skulle lyftas tydligare i TFP skulle bidraget till det globala målet om jämställdhet bli större.

Syftet med det globala målet 7 *Hållbar energi för alla* är att säkerställa tillgång till tillförlitlig,



hållbar och modern energi. Det nedbrutna TFP-målet *konkurrenskraftigt* bidrar till detta globala hållbarhetsmål i hög grad, eftersom ett ökat nyttjande av kollektivtrafik som ersättning för biltrafik ger en förbättrad energieffektivitet i samhället.

Det globala hållbarhetsmålet 8 *Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt* har ett delmål (8.8) som anger att arbetstagarnas rättighet ska skyddas via bland annat en trygg och säker

arbetsmiljö. I TFP:s nedbrutna delmål om *trygghet* nämns enbart resenärer och inte anställda inom kollektivtrafiken. Eftersom anställda inte nämns, bidrar inte detta TFP mål till det globala målet 8 *Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt*. De nedbrutna målen inom det övergripande målet *ökat kollektivt resande* bidrar indirekt till det globala hållbarhetsmålet 8 *Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt*.

Samtliga nedbrutna delmål inom det övergripande målet *ökat kollektivt* resande bidrar indirekt till det globala delmålet 9. *Hållbar industri, innovationer och infrastruktur*.

Det globala delmålet 10.2 under målet 10 *Minskad ojämlikhet* syftar bland annat till att personer oavsett ålder, kön, ursprung och ekonomisk ställning ska bli inkluderade i sociala, ekonomiska och politiska livet. I TFP:s mål om *konkurrenskraftigt* nämns inte om och hur förbättringar ska fördelas jämlikt. En konkurrenskraftig kollektivtrafik kan bidra till att alla grupper i samhället ges möjlighet att delta i det sociala, ekonomiska och politiska livet. TFP:s mål nedbrutna mål inom ökat kollektivt resande bidrar till det globala målet om jämställdhet, men om jämlikhetsaspekten skulle lyftas tydligare i TFP skulle bidraget till det globala målet om jämlikhet bli större. I TFP:s strategiska ställningstagande ingår delar som kopplar an till minskad ojämlikhet.

I det globala hållbarhetsmålet 11 *Hållbara städer och samhällen* finns flera delmål som direkt kopplar an till de nedbrutna målen *konkurrenskraftigt*, *tryggt* och *tillgängligt*. Dessa nedbrutna mål bidrar mycket till det globala delmålen inom mål 11.

Det övergripande målet ökat kollektivt resande bidrar även indirekt till det globala målet 16 *Fredliga och inkluderande samhällen*.

5.3 Målet Smart kollektivtrafiksystem och dess nedbrutna mål

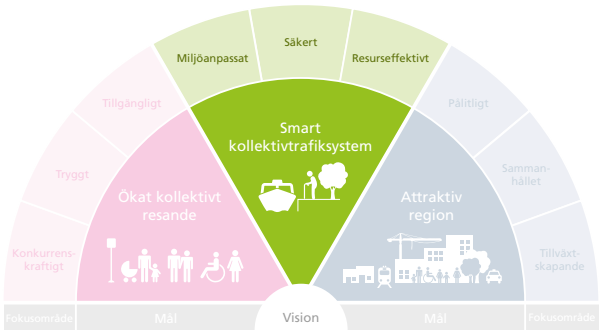
De nedbrutna målen *miljöanpassat* och *säkert* bidrar direkt till det globala målet 3. *Hälsa och välbefinnande*.

Det globala målet 6 *Rent vatten och sanitet* syftar till att säkerhetsställa tillgång till rent vatten. I TFP:s nedbrutna mål *miljöanpassat* saknas specifika mål gällande kollektivtrafikens påverkan på land och sjö inom vattenområdet. Därmed bidrar inte TFP direkt till målet om rent vatten och sanitet.

Det nedbrutna delmålet *miljöanpassat* bidrar till det globala målet 7. *Hållbar energi för alla*.

Delmål 8.4 under det globala målet 8 *Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt* handlar om resurseffektivitet i konsumtion och produktion och om att sträva efter att bryta samband mellan ekonomisk tillväxt och miljöförstöring. Varken TFP:s nedbrutna mål *miljöanpassat* eller *resurseffektivt* behandlar sambandet mellan ekonomisk tillväxt och miljöförstöring.

Målet smart kollektivtrafik och dess nedbrutna mål bidrar till det globala målet 8 *Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt*.



Samtliga nedbrutna delmål inom det övergripande målet smart kollektivtrafiksystem bidrar indirekt till det globala delmålet 11. *Hållbar industri, innovationer och infrastruktur*.

TFP:s nedbrutna mål inom smart kollektivtrafik (främst det nedbrutna målet *miljöanpassat*) bidrar mycket till det globala målet 11 *Hållbara städer och samhällen*.

Syftet med det globala målet 12 *Hållbar konsumtion och produktion* är att främja hållbara konsumtions- och produktionsmönster. Exempelvis delmål 12.5 handlar om att minska

mängden avfall genom bland annat att förebygga, återanvända och återvinna avfall. I TFP:s nedbrutna mål *resurseffektivt* nämns inget direkt om t.ex. avfallshantering, återvinning och hushållning vid konsumtion och produktion av infrastruktur och fordon. Därmed bidrar TFP:s mål indirekt till målet om hållbar konsumtion och produktion. Om TFP:s mål om resurseffektivitet skulle breddas till att även omfatta att naturresurser ska användas och återvinnas effektivt skulle målet bidra i större utsträckning till det globala målet.

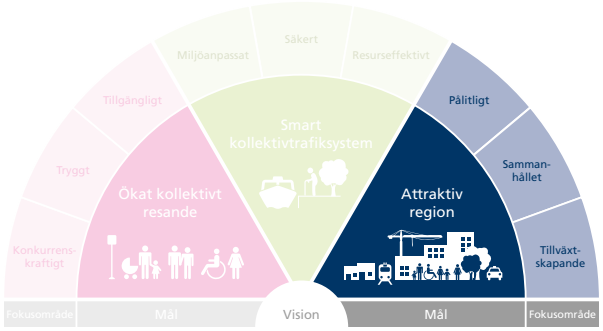
Det globala målet 13 *Bekämpa klimatförändringen* syftar till att vidta åtgärder för att bekämpa klimatförändringarna och dess konsekvenser. TFP:s nedbrutna mål *miljöanpassat* omfattar måltal om ökad andel förnybar energi samt energieffektivisering, vilket bidrar till att bekämpa klimatförändringar och alltså har ett positivt bidrag till globala mål 13. Dock finns inte något mål i TFP som kopplar till klimatanpassning, vilket lyfts i ett eget delmål till mål 13 *Bekämpa klimatförändringen*.

Det globala målet 15 *Ekosystemet och biologisk mångfald* syftar till att återställa och främja ett hållbart nyttjande av naturmiljön. I TFP:s mål *miljöanpassat* nämns inte det som omfattas av det globala hållbarhetsmålet nr. 15.

5.4 Målet Attraktiv region och dess nedbrutna mål

Syftet med det globala hållbarhetsmålet *5 Jämställdhet* är att uppnå jämställdhet och förbättra kvinnors och flickors egenmakt. I TFP:s nedbrutna mål *tillväxtskapande* nämns inte kvinnor specifikt och därmed saknas den sociala aspekten jämställdhet i målet. En generell ökad tillväxt bidrar sannolikt även till kvinnors möjligheter att delta i arbetslivet, vilket indirekt kan bidra till det globala hållbarhetsmålet om jämställdhet. Om jämställdhetsaspekten skulle lyftas tydligare i TFP skulle bidraget till det globala målet om jämställdhet bli större, exempelvis skulle jämlikt kunna vara ett eget nedbrutet mål inom attraktiv region.

De globala målen *8 Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt, 9 Hållbar industri, innovationer och infrastruktur* samt *11 Hållbara städer och samhällen* berör många ämnen som knyter an till TFP:s nedbrutna mål *sammanhållet* och därmed bidrar indirekt och direkt till dessa globala hållbarhetsmål. I TFP:s mål saknas formuleringar som fokuserar på rättvisa, ”för alla” och långsiktighet. Om sådana formuleringar skulle inkluderas i TFP:s nedbrutna mål sammanhållet skulle målet bidra i högre grad till samtliga ovanstående globala mål (8, 9 och 11).



Det globala delmålet 11.2 behandlar tillgång till säkra, ekonomiskt överkomliga, tillgängliga och hållbara transporter för alla. I TFP:s mål *Attraktiv region* och dess nedbrutna mål berörs delar av detta globala delmål, men målen skulle kunna kompletteras med mål som kopplar till exempelvis ”ekonomiskt överkomliga transporter” så skulle TFP:s nedbrutna mål i större omfattning bidra till det globala delmålet.

5.5 De strategiska ställningstagandena

I många av de globala målen lyfts målsättningar kring människors hälsa. Detta är ett ämne som inte är direkt i fokus i Trafikförvaltningens TFP, men är ett viktigt ämnesområde för SLL. Ur ett socialt hållbarhetsperspektiv skulle de strategiska ställningstagandena kunna ha ett tydligare folkhälsofokus och då bidra mer till de globala målen för hållbar utveckling.

Det globala delmålet 12.7 (under mål *12 Hållbar konsumtion och produktion*) syftar till att främja hållbara offentliga upphandlingsmetoder. I TFP saknas strategiska ställningstaganden som behandlar hållbara upphandlingsmetoder.

Syftet med det globala delmålet 12.8 är att säkerhetsställa att människor har information och medvetenhet som behövs för hållbar utveckling. I TFP saknas mål eller strategiska ställningstaganden för att via information och kommunikation förbättra möjligheten för val som gynnar en hållbar utveckling. Även det globala delmålet 13.3 (under mål *13 Bekämpa klimatförändringen*) berör ämnet utbildning och medvetenhet gällande klimatförändringar, klimatanpassning och dess konsekvenser.

6 Ekonomisk bedömning

6.1 Ekonomisk bedömning av Trafikförsörjningsprogrammets mål

Den ekonomiska bedömningen har inledningsvis utgått från remissutgåva av TFP. I den utgåvan saknades en del uppgifter och Trafikförvaltningen har under hösten 2016 genomfört ett arbete med att revidera ett antal mål. Den ekonomiska bedömningen har delvis använt de mål som sannolikt ska gälla framöver.

Utifrån Trafikförvaltningens definition av hållbar utveckling ska ekonomin ses som ett medel för att genomföra åtgärder och skapa samhällsnytta, och att nå målen om ekologisk och social hållbarhet. Trafikförvaltningen har även mål om ”budget i balans” och att skattesubventioneringsgraden inte ska ändras utan ligga kvar på 50 procent.

Vid en bedömning av ekonomiska konsekvenser är det viktigt att utgå ifrån att alla verksamheter har ekonomiska ramar och därmed begränsningar. Det innebär också att prioriteringar mellan åtgärder kommer att behövas göras. I denna ekonomiska bedömning ingår inget resonemang kring de samhällsekonomiska kostnaderna.

Det finns många åtgärder som på kort sikt kostar pengar, men som på längre sikt kan innebära att de totala kostnaderna minskar (givet samma verksamhet). Dessa typer av åtgärder är oftare svårare att genomföra på grund av att de enskilda budgetåren inte möjliggör överflyttningar till kommande budgetår. Det kan innebära att en åtgärd som är en kostnad år 1 och en besparing först efter år 5 inte genomförs. Dessutom är åtgärders långsiktiga effekter till sin natur svårbedömda vilket än mer försvårar vissa åtgärder. Det är viktigt att planera för långsiktiga mål då åtgärder för att nå sociala och ekologiska effekter ofta tar tid innan de får effekt.

Den ekonomiska bedömningen av TFP har skett utifrån två olika områden. Dels har de ekonomiska konsekvenserna för landstinget för att nå mål och måltal för upphandlad trafik identifierats och beskrivits och dels har de ekonomiska konsekvenserna för övriga aktörer bedömts. Övriga aktörers kostnader är inte en del av Trafikförvaltningens kostnader och ingår enbart i bedömningen som en jämförelse av var kostnaderna i huvudsak ligger, dvs. hos SLL eller hos andra aktörer.

6.2 Hänsyn till beslutade åtgärder

Fram till år 2030 (målår i TFP) är redan några stora infrastrukturprojekt beslutade enligt gällande planer och överenskommelser i bland annat Stockholmsförhandlingarna och Länsplanen. Dessa åtgärder bidrar till att TFP:s mål kan nås under perioden och i bedömningarna har detta beaktats. Oavsett redan beslutade investeringar kommer det krävas att ytterligare åtgärder för att nå uppsatta mål, vilket kräver ytterligare stora investeringar.

6.3 Processen

För att nå målen till 2030 har exempel på åtgärder identifierats i samband med intervjuer av sakkunniga på Trafikförvaltningen. En beskrivning av hur dessa åtgärder påverkar kostnadsbilden har gjorts för TF och eller SLL samt för andra aktörer som berörs, exempelvis kommuner eller Trafikverket.

Det är viktigt att påpeka att sannolikheten för att nå de mål som är satta till 2030 inte har bedömts.

De exakta kostnaderna för att nå målen i TFP är svåra att bedöma och skulle dessutom omfattas av många osäkerheter. Därför har kostnaderna bedömts i jämförelse med varandra (baserat på underlaget och intervjumaterial) utifrån en tregradig skala, där nivå tre motsvarar de mest kostsamma åtgärderna för antingen SLL eller övriga aktörer och nivå ett motsvarar de minst kostsamma åtgärderna.

En annan viktig aspekt är att TF/SLL har olika möjligheter för åtgärdens genomförande beroende på vilket trafikslag inom SL-trafiken som det handlar om. Exempelvis har Trafikförvaltningen större möjlighet att påverka tidhållning för tunnelbanetrafik jämfört med tidhållning för busstrafik och pendeltågstrafik (där tidhållningen beror på även andra parters åtgärder som Trafikverket, kommuner, m.fl.).

Nedan presenteras ett antal övergripande tänkbara åtgärder som skulle kunna vidtas för att nå de nedbrutna målen i TFP. Det finns givetvis även andra åtgärder och val av åtgärd bestäms både utifrån gällande budgetramar samt utifrån åtgärdens bedömda effekt vid ett visst specifikt tillfälle och en viss plats. Detta gör att val av åtgärd för att nå ett mål kan växla över tid.

När olika åtgärder ska genomföras kan det uppstå målkonflikter. Ett exempel är att om bulleråtgärder sker genom hastighetsreducering i kollektivtrafiken medför det att målet om konkurrenskraftigt påverkas genom att kollektivtrafiken riskerar att blir mindre attraktiv och konkurrenskraftig. Ett annat exempel är att kundnöjdheten kan minska om bilister tvingas över till kollektivtrafiken p.g.a. av trängselskatt eller åtgärder som försvårar för bilister (de har då inte själva valt sitt färdsätt). Generellt sett är det få åtgärdsförslag som ger målkonflikter.

Tabell 2. Beskrivning av tänkbara åtgärder för att nå TFP:s mål nedbrutna och måltal till år 2030.

Ökat kollektivt resande	
Konkurrenskraftigt	**Kollektivtrafikens marknadsandel ska öka**: Mobility managementåtgärder, informationskampanjer, bilbegränsade åtgärder såsom trängselskatt, färre p-platser etc. samt allmänna utbudsökningar i befintlig kollektivtrafik. **Restidskvot mellan stadskärnor ska minska:** Investeringar som gynnar resandet i tvärled i Stockholm, Bättre framkomlighet ska eftersträvas. **Nöjda resenärer på land och vatten samt i särskild kollektivtrafik ska hållas eller förbättras:** allmänna utbudsökningar och högre kvalité i befintlig kollektivtrafik (t.ex. snabba resor, turtäthet, tidhållning, trafikinformationen) samt åtgärder i infrastrukturen.
Tryggt	**Andelen trygga resenärer i kollektivtrafiken ska öka:** Mer bemanning, underhåll av fordon och stationer, utformning av kundmiljöer och ökad information för t.ex. barn, äldre och resenärer med funktionsnedsättning. **Andelen trygga resenärer till/från kollektivtrafiken ska öka:** Åtgärder i stadsmiljö (t.ex. belysning), bemanning, mm.
Tillgängligt	**Fullt tillgänglig linje eller bytespunkt ska möjliggöras:** Fysiska åtgärder på stationer och i fordon/fartyg, förbättrad trafikinformation om hela resan.
Smart kollektivtrafiksystem	
Miljöanpassat	**Förnybar energi:** Fortsätt ställa krav vid upphandlingar på förnybara drivmedel, elektrifiering samt byt ut oljedrift i fastigheter. **Energieffektivisering:** Bättre framkomlighet i trafiken, krav vid upphandling, samt förbättrad energieffektivitet i fastigheter. **Minskat buller:** Tystare fordon, åtgärder på spåren, hastighetsbegränsningar och bullerreducerandeåtgärder i fastigheter. **Minskade utsläpp:** Ställ krav på maxålder, medelålder samt Euroklass på fordon i trafikupphandlingar.
Säkert	**Minska olyckor och dödsfall:** Skyddsåtgärder kring stationer, passager i plan, mer stängsel, larmsystem, utbildning av personal som arbetar i utsatta områden för att förhindra olyckor.
Resurseffektivt	**Kostnadsutveckling (snitt per år) ska inte öka mer än index och resandeutveckling:** Anpassning av busstorlek, antal vagn set och turtäthet samt beläggningsgrad (pkm/sittplatskm).
Attraktiv region	
Pålitligt	**Ökad pålitlig gällande kollektivtrafiken i respektive kommun:** Dialog, samplanering, samverkan.
Sammanhållen bebyggelse	**Bebyggelsetillskott inom gångavstånd från stomnätet:** underhåll och kapacitetsförbättringar för stomnätet.
Nå nya arbetsmarknader	**Ökad möjlighet att nå nya arbetsmarknader i länet:** Underhåll och investering i infrastruktur, utbudsförbättringar, lokalisering av bostäder och arbetsplatser.

6.4 Resultat

I tabellen nedan redovisas resultaten av den ekonomiska kostnadsanalysen i denna hållbarhetsbedömning. Bedömningen omfattar i huvudsak mål kring den upphandlade trafiken och inte den kommersiella trafiken (som även ingår i TFP). Det är också viktigt att påpeka att i bedömningen är målen isolerade från varandra vilket kan innebära att bedömningen inte tar hänsyn till att vissa mål kan ha en positiv påverkan på andra mål. Däremot har målkonflikter hanterats enligt beskrivningen ovan.

Tabell 3. Bedömda kostnader för att nå de nedbrutna målen i TFP (en tregradig skala, där nivå (•••) motsvarar de mest kostsamma åtgärderna för antingen SLL eller övriga aktörer och nivå (•) motsvarar de minst kostsamma åtgärderna, (0) motsvarar ingen kostnad och (-) motsvarar ingen bedömd kostnad).

Nedbrutna mål i TFP	Måltal i de nedbrutna målen	Kostnader SLL	Kostnader andra
Konkurrenskraftigt	Marknadsandel	•••	•••
	Restidskvot	•••	•••
	Nöjda resenärer	•	•
Tryggt	Trygga resenärer i kollektivtrafik	•••	•
	Trygga resenärer till och från kollektivtrafik	•	•••
Tillgängligt	Tillgängliga fordon	•••	•
	'- och bytespunkter	•••	•
Miljöanpassat	Förnybar energi	•	0
	Energieffektivisering	••	0
	Minskat buller	•••	•
	Minskade utsläpp	•	-
Säkert	Minskat antal svårt skadade och omkomna	•••	•••
Pålitligt, Sammanhållet	Pålitlig planering	•	•
	Sammanhållen planering	•••	•••
	'- nå nya arbetsmarknader	•••	•••

I bedömningen har kunskap om åtgärdernas kostnader i dagsläget varit utgångspunkt. År 2030 kan exempelvis skatteregler, subventioner, bränslepriser och teknikutveckling medföra att kostnadsbilden är annorlunda mot idag. Många omvärldsfaktorer såsom exempelvis ännu kraftigare befolkningstillväxt i länet gör att målen blir mer kostsamma att uppnå.

Att öka kollektivtrafikens marknadsandel (av de motoriserade resorna) från en redan idag hög nivå kräver kostsamma åtgärder. Det krävs omfattande åtgärder från både SLL och andra aktörer. De åtgärder som föreslås är sådana som påverkar restider, utbudsökningar, åtgärder för att höja komfort och åtgärder som minskar bilismens konkurrenskraft (vilket kan uppfattas som en påtryckning istället för lockande åtgärder som komfort och restidesförbättringar är).

Även målen som finns inom *Attraktiv region* är sannolikt kostsamma att åstadkomma till 2030. Mycket av detta påverkas av hur samverkan sker mellan kommuner och SLL. I dessa fall har SLL inte lika stora möjligheter att på egen hand klara uppsatta mål, då det krävs att andra aktörer strävar mot samma mål. Det kan tillkomma kostnader för andra aktörer, vilket i så fall ska stämmas av mot deras respektive ramar och andra mål.

Målet om *säkerhet* kommer att omformuleras i den slutgiltiga versionen av TFP till att vara mer av en vision om noll omkomna och skadade i kollektivtrafiken. Att nå ett fullständigt säkert kollektivtrafiksystem berör många delar av kollektivtrafiksystemet och kringliggande områden (information, bevakningssystem, fordon, infrastruktur) och därför bedöms det vara mycket kostsamt att nå uppsatta mål.

Att nå målet om att samtliga fordon och hållplatser är helt tillgänglighetsanpassade till år 2030 bedöms vara kostsamt eftersom det finns en så stor fordonspark samt ett stort antal hållplatser och stationer i länet. Det bedöms finnas ett antal platser där det även krävs investeringar i kringliggande infrastruktur för att nå tillgänglighetsmålet.

Mindre kostsamma åtgärder är sådana som förbättrar tryggheten inom samt till och från kollektivtrafiken. Det kan handla om belysning, information och ökad bemanning. Att nå ökad trygghet till och från hållplatser och stationer medför kostnader för ansvarig kommun.

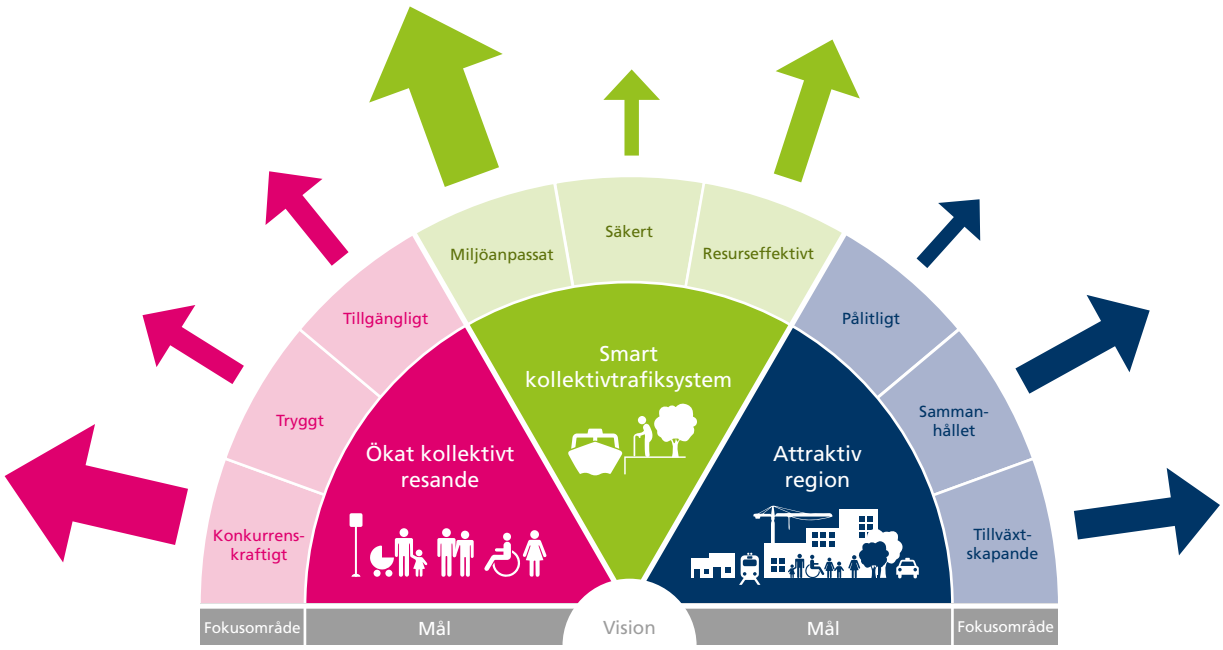
Att nå det nedbrutna målet om *miljöanpassat* är inte så kostsamt, delvis pga. att målet avseende andelen förnybart drivmedel nästan är uppnått. Däremot är det viktigt att Trafikförvaltningen och SLL fortsätter ställa höga miljökrav i kommande upphandlingar. Mål gällande minskade bullernivåer bedöms vara kostsamma att nå samtidigt som staden förtätas och kollektivtrafikutbudet ökar.

7 Slutsatser

7.1 TFP:s bidrag till de globala hållbarhetsmålen

Samtliga mål och nedbrutna mål i TFP bidrar till minst ett av de globala hållbarhetsmålen. Sammantaget ger TFP ett stort bidrag till att nå de globala hållbarhetsmålen.

Det nedbrutna TFP-målet *miljöanpassat* bidrar till 11 av de 13 utvalda globala hållbarhetsmålen och det nedbrutna TFP-målet *konkurrenskraftigt* bidrar till 12 av de 13 utvalda globala hållbarhetsmålen. Dessa två nedbrutna mål i TFP är mest centrala för att ge bidrag till de globala hållbarhetsmålen. Om målet om miljöanpassat skulle breddas så att det även omfatta klimatanpassning och biologisk mångfald skulle bidraget till de globala målen om hållbar utveckling bli större.



Figur 7. Illustrationen visar i hur stor utsträckning de olika målen bidrar till de globala målen.

TFP:s mål bidrar mest till de globala målen *8 Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt, 9 Hållbar industri, innovationer och infrastruktur, 10 Minskad ojämlikhet och 11 Hållbara städer och samhällen*. Nästan samtliga nio nedbrutna mål bidrar till dessa fyra globala mål.

Målet *Attraktiv region*, med de tillhörande nedbrutna målen *tillväxtskapande*, *sammanhållet* och *pålitligt* är svåra att enkelt koppla till de globala målen för hållbar utveckling. Dessa mål skulle kunna omformuleras och då få en tydligare koppling till *11 Hållbara städer och samhällen*. I hållbarhetsanalysen blir de nedbrutna målen *sammanhållet* och *tillväxtskapande* ibland svåra att separera eftersom de är formulerade på liknande sätt.

Den sociala aspekten *trygghet* är ett tydligt utpekat nedbrutet mål som prioriteras i TFP, men flera av de andra sociala aspekterna behöver utvecklas och förtydligas bl.a. jämställdhet.

I analysen av det globala målet *7 Hållbar energi för alla* blir det tydligt att TFP saknar mål kring forskning, innovation och ny teknik. Detta skulle kunna infogas i exempelvis de nedbrutna målen *miljöanpassat*, *resurseffektivt* och *konkurrenskraftigt*, men kanske framförallt inom de strategiska ställningstagandena.

Tabell 4. Sammanställning av vilka TFP-mål som bidrar till vilka globala mål för hållbar utveckling. Bedömningsskalan visas under sammanställningen.

Globala hållbarhetsmål	3.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16
Ökat kollektiv resande													
Konkurrenskraftigt	+	++	+	+	+	+	+	+++	+		+	+	+
Tryggt	+	+++			+	+	++	++					+
Tillgängligt	+	++			+	+	+++	++					+
Smart kollektivtrafiksystem													
Miljöanpassat	++		+	++	+	++	+	+++	+	+++	+	+	
Säkert	++				+	+		++					
Resurseffektivt				+	+	++	+	+++	+		+	+	
Attraktiv region													
Pålitligt		+			+	+	+	++		Lucka			
Sammanhållet		+		+	+	+	++	+++	+		+		+
Tillväxtskapande		+		+	++	+	++	+++	+		+		+

Ej relevant	Lucka	+	++	+++



För att TFP ska tydligt bidra till ett mer deltagande och inkluderande samhälle behöver det perspektivet förtydligas i TFP. Även om TFP målet *miljöanpassat* bidrar mest till de globala målen skulle mål kopplat till klimatanpassning samt tillägg om exempelvis ekosystemtjänster och biologisk mångfald behöva införas i TFP för att täcka in den miljömässiga/ekologiska hållbarheten.

I hållbarhetsbedömningen blir det tydligt att TFP-målet *Ökat kollektivt resande* har en grundläggande, central funktion och i många fall ökar bidraget till de globala målen via ett ökat kollektivt resande.

Inga av TFP:s nedbrutna mål motverkar något av de globala hållbarhetsmålen, utan samtliga går i samma riktning. Vissa av TFP:s nedbrutna mål överlappar varandra. Målkonflikter skulle kunna förekomma, men beror på vilka åtgärder som väljs för att uppnå de nedbrutna målen.

7.2 Ekonomisk bedömning

Att nå olika mål är ofta förknippat med kortsiktiga kostnader innan resultaten bär frukt på lång sikt. Detta kräver samordning av hur målen kan och bör sättas, men också en långsiktig planering av verksamheten och dess övergripande funktion. I vissa fall kräver målen väldigt omfattande kostnader, som inte alls kan hanteras inom gällande budgetramar. Det får inte förhindra att målen sätts, här handlar det om att lyfta områden som kanske behöver omfattas av politiska ställningstagande och som ska hanteras utanför de ramar som finns.

I de mål som är satta inom ramen för TFP finns både enklare och mindre kostsamma åtgärder, samt mål som kräver stora investeringar som SLL har rådighet över, men också ofta tillsammans med andra aktörer. I vissa fall kommer vissa åtgärderna leda till målkonflikter och de behöver därför ses över och antingen prioriteras eller omprövas om det finns andra sätt att nå målen.

Att öka kollektivtrafikens marknadsandel (av de motoriserade resorna) från en redan idag hög nivå kräver kostsamma åtgärder. Det krävs omfattande åtgärder från både SLL och andra aktörer. Även målen som finns inom attraktiv region är sannolikt kostsamma att åstadkomma till 2030. Mycket av detta påverkas av hur samverkan sker mellan kommuner och SLL.

Att nå ett fullständigt säkert kollektivtrafiksystem (nollvisionen) berör många delar av kollektivtrafiksystemet och kringliggande områden (information, bevakningssystem, fordon, infrastruktur) och därför bedöms att det är mycket kostsamt att nå uppsatta mål.

Tryggheten i samt till och från kollektivtrafiken bedöms också innebära en del investeringar. Det kan handla om belysning, information och mer bemanning. Att nå det nedbrutna målet om miljöanpassat är mindre kostsamt eftersom målet nästan är uppnått. Det bedöms att mål gällande minskade bullernivåer kommer att vara mer kostsamma att nå samtidigt som staden förtätas och kollektivtrafikutbudet ökar.

7.3 Lärdomar från processen

Under processen har flera lärdomar dragits. Metodutvecklingen att använda de globala målen för hållbar utveckling som hållbarhetskompass vid arbetet med hållbarhetsbedömningen har bidragit till en stor förståelse och förankring av de globala målen. I vridandet och vändandet på de Globala målen och de strategiska ställningstagandena i TFP har det blivit tydligt att de strategiska ställningstagandena har en mycket viktig övergripande roll och behöver exempelvis illustreras tydligare i programmet som genomsyrande faktorer.

Den öppna och transparenta processen har bidragit till att luckor och brister i både TFP och de globala målen för hållbar utveckling har blivit tydliga. Slutsatsen kring att använda de globala målen för en hållbar utveckling är att målen är förvånansvärt konkreta och fullt möjliga att använda för att bedöma hållbarhet. Under hösten 2016 har FN tagit fram indikatorer för de globala målen för hållbar utveckling och dessa kommer troligtvis ytterligare förenkla och fördjupa analyser av detta slag.

Att integrera den ekonomiska aspekten i de ekologiska och sociala aspekterna har varit en stor utmaning i analysen. Både på grund av en pågående metodutveckling för att integrera de tre hållbarhetsaspekterna, men även för att TFP inte innehåller mål formulerade i ekonomiska termer. Även i de globala hållbarhetsmålen är mål gällande ekonomiska aspekterna inte lika tydligt beskrivna jämfört med mål som berör ekologiska och sociala aspekter.

En framgångsfaktor från processen har varit att arbetet har tillåtits att omväxlande zooma ut i ett större sammanhang och zooma in igen för att fokusera på olika begrepp och detaljer. Detta har hjälpt till att skapa konsensus i arbetsgruppen så att en gemensam bedömning lättare har kunnat göras.

I revideringen eller framtagande av centrala inriktnings-/styrande dokument som exempelvis TFP bör hållbarhetsaspekterna genomsyra hela processen för att säkerställa verksamhetens bidrag till en hållbar utveckling.

Bilaga 1. Utvalda globala hållbarhetsmål och delmål

Tabell 1. Bedömningsskala för hållbarhetsbedömningen.

Mål	Delmål (paragraf)*
3. Hälsa och välbefinnande	3.a Stärka genomförandet av Världshälsoorganisationens ramkonvention om tobakskontroll i alla länder, där så är lämpligt.
	3:6 Halvera antalet dödfall och skador i trafikolyckor.
	3:9 Väsentligt minska döds- och sjukdomsfall till följd av skadliga kemikalier samt föroreningar och kontaminering av luft, vatten och mark.
5. Jämställdhet	5:2 Avskaffa alla former av våld mot alla kvinnor och flickor i det offentliga och privata rummet.
	5:4 Erkänna och värdesätta obetalt omsorgs- och hushållsarbete genom att tillhandahålla offentliga tjänster, infrastruktur och socialt skydd.
	5:5 Tillförsäkra kvinnor fullt och faktiskt deltagande och lika möjligheter till ledarskap på alla beslutsnivåer i det politiska, ekonomiska och offentliga livet.
6. Rent vatten och sanitet	6.3 Förbättra vattenkvaliteten genom att bl.a. minska föroreningar och väsentligt öka återvinningen och en säker återanvändning globalt.
	6.4 Till 2030 väsentligt effektivisera vattenanvändningen inom alla sektorer samt säkerställa hållbara uttag och en hållbar försörjning med sötvatten för att angripa vattenbristen och väsentligt minska det antal människor som lider av vattenbrist.
	6.6 Senast 2020 skydda och återställa de vattenrelaterade ekosystemen, däribland berg, skogar, våtmarker, floder, akviferer och sjöar.
7. Hållbar energi för alla	7.a Till 2030 stärka det internationella samarbetet för att underlätta tillgång till forskning och teknik inom ren energi, inklusive förnybar energi, energieffektivitet samt avancerad och renare fossilbränsle-baserad teknik, samt främja investeringar i energiinfrastruktur och ren energiteknik.
	7.2 Till 2030 väsentligen öka andelen förnybar energi i den globala energimixen
	8.4 Till år 2030 ska de utvecklade länderna gå i täten för att bryta det negativa sambandet mellan ekonomisk tillväxt och
8. Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt	8.4 Till år 2030 ska de utvecklade länderna gå i täten för att bryta det negativa sambandet mellan ekonomisk tillväxt och miljöförstöring genom ett mer effektivt utnyttjande av de globala resurserna.
	8.5 Senast 2030 uppnå full och produktiv sysselsättning med anständiga arbetsvillkor för alla kvinnor och män, inklusive ungdomar och personer med funktionsnedsättning, samt lika lön för likvärdigt arbete.
	8.7 Vidta omedelbara och effektiva åtgärder för att avskaffa tvångsarbete, modernt slaveri och människohandel och säkra att de värsta formerna av barnarbete, inklusive rekrytering och användning av barnsoldater, förbjuds och upphör. Avskaffa alla former av barnarbete senast 2025.
	8.8 Skydda arbetstagarnas rättigheter och främja en trygg och säker arbetsmiljö för alla arbetstagare, inklusive arbetskraftsinvandrare, i synnerhet kvinnliga migranter, och människor i otrygga anställningar.

* För vissa paragrafer är den ursprungliga texten förkortad. Se globalamalen.se för helt fullständiga texter.

Mål	Delmål (paragraf)*
9. Hållbar industri, innovationer och infrastruktur	9.1 Bygga ut tillförlitlig, hållbar och motståndskraftig infrastruktur av hög kvalitet, för att stödja ekonomisk utveckling och människors välbefinnande, med fokus på ekonomiskt överkomlig och rättvis tillgång för alla.
	9.4 Till 2030 rusta upp infrastrukturen, med effektivare resursanvändning och fler rena och miljövänliga tekniker och industriprocesser.
10. Minskad ojämlikhet	10:2 Till 2030 möjliggöra och verka för att alla människor, oavsett ålder, kön, funktionsnedsättning, ras, etnicitet, ursprung religion eller ekonomiska eller annan ställning, blir inkluderade i det sociala, ekonomiska och politiska livet.
	10:3 Säkerställa lika möjligheter och minska förekomsten av ojämlika utfall, bland annat genom att avskaffa diskriminerande lagstiftning, politik och praxis och främja lagstiftning, politik och åtgärder av lämpligt slag i detta hänseende.
11. Hållbara städer och samhällen	11.a Främja positiva ekonomiska, sociala och miljömässiga kopplingar mellan stadsområden, stadsnära områden och landsbygdsområden genom att stärka den nationella och regionala utvecklingsplaneringen.
	11.b Till 2020 väsentligen öka antal städer och samhällen som antar och genomför integrerade strategier och planer för inkludering, resurseffektivitet, begränsning av och anpassning till klimatförändringarna och motståndskraft mot katastrofer.
	11.2 Senast 2030 tillhandahålla tillgång till säkra, ekonomiskt överkomliga, tillgängliga och hållbara transportsystem för alla. Förbättra trafiksäkerheten, särskilt genom att bygga ut kollektivtrafiken, med särskild uppmärksamhet på behoven hos människor i utsatta situationer, kvinnor, barn, personer med funktionsnedsättning samt äldre personer.
	11.6 Till 2030 minska städernas negativa miljöpåverkan per person, bland annat genom att ägna särskild uppmärksamhet åt luftkvalitet.
12. Hållbar konsumtion och produktion	12.2 Senast 2030 uppnå en hållbar förvaltning och ett effektivt nyttjande av naturresurser.
	12.4 Senast 2020 uppnå miljövänlig hantering av kemikalier och alla typer av avfall under hela deras livscykel, i enlighet med överenskomna internationella ramverket, samt avsevärt minska utsläppen av dem i luft, vatten och mark i syfte att minimera deras negativa konsekvenser för människors hälsa och miljön.
	12.5 Till 2030 väsentligt minska mängden avfall genom åtgärder för att förebygga, minska, återanvända och återvinna avfall.
	12.7 Främja hållbara offentliga upphandlingsmetoder, i enlighet med nationell politik och nationella prioriteringar.
	12.8 Senast 2030 säkerställa att människor överallt har den information och medvetenhet som behövs för en hållbar utveckling och livsstilar i harmoni med naturen.
13. Bekämpa klimatförändringen	13.1 Stärka motståndskraften mot och förmågan till anpassning till klimatrelaterade faror och naturkatastrofer i alla länder.
	13.2 Integrera klimatåtgärder i politik, strategier och planering på nationell nivå.
	13.3 Förbättra utbildning, medvetenhet och den mänskliga och institutionella kapaciteten vad gäller begränsning av klimatförändringar

* För vissa paragrafer är den ursprungliga texten förkortad. Se globalamalen.se för helt fullständiga texter.

Mål	Delmål (paragraf)*
14. Hav och marina resurser	14.1 Till 2025 förebygga och avsevärt minska alla slags föroreningar i havet, i synnerhet från landbaserad verksamhet, inklusive marint skräp och tillförsel av näringsämnen.
15. Ekosystem och biologisk mångfald	15.1 Till 2020 bevara, återställa och hållbart använda ekosystem på land och i sötvatten och deras ekosystemtjänster.
	15.9 Senast 2020 integrera ekosystemens och den biologiska mångfaldens värden i nationella och lokala planerings- och utvecklingsprocesser.
16. Fredliga och inkluderande samhällen	16.7 Säkerställa ett lyhört, inkluderande, deltagandebaserat och representativt beslutsfattande på alla nivåer.

* För vissa paragrafer är den ursprungliga texten förkortad. Se globalamalen.se för helt fullständiga texter.

Trafikförvaltningen
Stockholms läns landsting
Lindhagensgatan 100
www.sll.se

Stockholms läns landsting